

Tren Inovasi dan Dampak Transit Oriented Development dalam Mobilitas Masyarakat Perkotaan Terhadap Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar

Aldy Nurdiansyah B^{1*}, Nina Lestari²

Ilmu Pemerintahan, Universitas Muhammadiyah Makassar¹²

*E-mail: aldynurdiansyahb260304@gmail.com,

ABSTRACT

Transit-Oriented Development (TOD) in Makassar: Enhancing Sustainable Urban Mobility Transit-Oriented Development (TOD) emphasizes integrating residential, commercial, and public facilities around public transportation systems to create urban environments that reduce reliance on private vehicles. Makassar has taken significant steps toward sustainable development by adopting TOD principles through the innovative Mamminasata bus system. The Mamminasata bus network serves as the backbone of Makassar's public transportation system, connecting key areas across the city while promoting efficient and sustainable urban growth. By reducing dependency on private vehicles and improving access to various facilities, TOD driven by the Mamminasata bus system has positively impacted the environment, local economy, and social inclusivity. However, challenges such as low passenger occupancy rates, limited integration with other modes of transport, and inadequate infrastructure maintenance continue to affect the system's effectiveness. To enhance the TOD approach, solutions such as optimizing routes, improving infrastructure, developing supportive policies, and increasing community participation are crucial. By fostering greater public acceptance, providing better accessibility, and delivering tangible benefits, TOD in Makassar can transform urban mobility, promote sustainability, and create a more connected and prosperous city for all residents.

Keywords: *Transit Oriented Rapid (TOD), Mamminasata, Sustainable*

ABSTRAK

Pengembangan Berorientasi Transit (TOD) di Makassar: Meningkatkan Mobilitas Perkotaan yang Berkelanjutan Pengembangan berorientasi transit (TOD) menekankan pada integrasi fasilitas hunian, komersial, dan publik di sekitar moda transportasi umum untuk menciptakan lingkungan perkotaan yang mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Makassar telah mengambil langkah signifikan menuju pembangunan berkelanjutan dengan menerapkan prinsip TOD melalui sistem bus Mamminasata yang inovatif. Jaringan bus Mamminasata berfungsi sebagai tulang punggung sistem transportasi umum Makassar, menghubungkan berbagai kawasan penting di kota ini sekaligus mendorong pertumbuhan kota yang efisien dan berkelanjutan. Dengan mengurangi

ketergantungan kendaraan pribadi dan meningkatkan akses ke berbagai fasilitas, TOD yang didorong oleh sistem bus Mamminasata berdampak positif terhadap lingkungan, ekonomi lokal, dan inklusivitas masyarakat. Namun, tantangan seperti tingkat hunian penumpang yang rendah, integrasi yang terbatas dengan moda transportasi lain, dan pemeliharaan infrastruktur yang tidak memadai masih memengaruhi efektivitas sistem. Untuk meningkatkan pendekatan TOD, solusi seperti mengoptimalkan rute, meningkatkan infrastruktur, mengembangkan kebijakan yang mendukung, dan meningkatkan partisipasi masyarakat sangat penting. Dengan mendorong penerimaan publik yang lebih besar, menyediakan aksesibilitas yang lebih baik, dan memberikan manfaat nyata, TOD di Makassar dapat mengubah mobilitas perkotaan, mendorong keberlanjutan, dan menciptakan kota yang lebih terhubung dan sejahtera bagi seluruh penduduk.

Kata Kunci: *Transit Oriented Rapid (TOD), Mamminasata, Sustainable*

PENDAHULUAN

Transit-Oriented Development (TOD) merupakan pendekatan perencanaan kota yang menekankan pada pengembangan wilayah di sekitar moda transportasi umum, seperti bus, kereta, atau metro (Asfarinal et al., 2023). Tujuan utama TOD adalah menciptakan lingkungan urban yang lebih terintegrasi, berkelanjutan, dan ramah lingkungan dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi (Prawiratama & Yola, 2023). Dalam model TOD, kawasan perumahan, komersial, dan fasilitas umum dirancang untuk memudahkan aksesibilitas ke transportasi umum, sehingga meningkatkan mobilitas dan mengurangi kemacetan lalu lintas serta polusi udara (Aswal et al., 2024). Pendekatan ini tidak hanya memperbaiki sistem transportasi tetapi juga mendorong pengembangan wilayah yang lebih efisien dan terencana.

Implementasi Transit-Oriented Development memerlukan perencanaan yang menyeluruh dan kolaborasi antara berbagai pihak, termasuk pemerintah, pengembang, dan komunitas lokal. Perencanaan ini melibatkan desain infrastruktur yang mendukung penggunaan transportasi umum, seperti halte dan terminal yang nyaman, serta jaringan pejalan kaki yang aman (alawy et al., 2024). Selain itu, TOD juga melibatkan kebijakan publik yang mendukung pengembangan kawasan transit-friendly dan memberikan insentif bagi pembangunan yang sesuai dengan

prinsip TOD (Mungkasa, 2023). Dengan pendekatan ini, kawasan yang sebelumnya terabaikan atau kurang terintegrasi dapat mengalami transformasi menjadi pusat aktivitas yang dinamis dan terhubung. TOD dapat menciptakan ruang publik yang lebih baik, mempromosikan gaya hidup sehat dengan meningkatkan aksesibilitas ke fasilitas umum dan ruang terbuka, serta merangsang pertumbuhan ekonomi lokal (Wicaksono et al., 2024). Dalam jangka panjang, pendekatan ini berpotensi untuk menciptakan komunitas yang lebih inklusif, berkelanjutan, dan terhubung dengan baik.

Makassar, sebagai salah satu kota besar di Indonesia, telah mengambil langkah signifikan menuju pengembangan yang lebih berkelanjutan dengan menerapkan prinsip Transit-Oriented Development (TOD) melalui inovasi sistem transportasi umum, yaitu Bus Mamminasata. Inisiatif ini merupakan bagian dari upaya kota untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, mengurangi dampak lingkungan dari kendaraan pribadi, dan meningkatkan kualitas hidup warganya. Bus Mamminasata dirancang untuk tidak hanya meningkatkan efisiensi transportasi umum tetapi juga terintegrasi dengan perencanaan tata ruang yang mendukung pengembangan berorientasi transit (DEWI, 2017).

Sistem Bus Mamminasata berfungsi sebagai tulang punggung jaringan transportasi umum di Makassar, menghubungkan berbagai kawasan penting di kota ini dengan sistem perencanaan yang terintegrasi. Hal ini mencakup penempatan halte bus yang strategis di dekat pusat-pusat kegiatan ekonomi, fasilitas pendidikan, dan kawasan perumahan, serta pengembangan infrastruktur yang mendukung, seperti jalur khusus bus dan ruang pejalan kaki yang aman. Dengan menghubungkan titik-titik utama dalam jaringan transportasi kota, Bus Mamminasata berperan penting dalam mendorong pengembangan kawasan di sekitar halte bus, sesuai dengan prinsip TOD (Putri, 2022).

Bus Mamminasata tidak hanya memperbaiki sistem transportasi, tetapi juga mendukung pertumbuhan urban yang lebih berkelanjutan (Putra et al., 2024). Dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi dan memfasilitasi akses yang lebih baik ke berbagai fasilitas, TOD yang didorong oleh Bus Mamminasata memberikan dampak positif pada lingkungan, seperti pengurangan

emisi karbon dan peningkatan kualitas udara (Rahmawati, 2023). Selain itu, pendekatan ini juga berkontribusi pada pengembangan ekonomi lokal dengan merangsang aktivitas di kawasan sekitar halte bus dan menciptakan ruang publik yang lebih berkualitas (Widyastomo, 2022). Melalui penerapan TOD dengan inovasi Bus Mamminasata, Makassar menunjukkan komitmennya untuk menciptakan kota yang lebih terhubung, efisien, dan berkelanjutan.

Dalam konteks perencanaan kota yang semakin berfokus pada keberlanjutan dan efisiensi, Transit-Oriented Development (TOD) telah muncul sebagai pendekatan terdepan dalam mendukung mobilitas masyarakat perkotaan. Studi kasus Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar memberikan gambaran mendalam tentang bagaimana tren inovasi dalam TOD dapat mengubah lanskap urban dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Bus Trans Mamminasata tidak hanya sekadar sistem transportasi umum, tetapi juga merupakan contoh canggih dari integrasi transportasi dan pengembangan kota yang dirancang untuk menghadapi tantangan mobilitas di kawasan urban (Ab, 2024).

Salah satu fitur utama dari sistem Bus Trans Mamminasata adalah desain rute yang strategis, yang secara efektif menghubungkan sejumlah pusat aktivitas penting di Kota Makassar. Dengan pendekatan yang sangat terencana, rute-rute bus ini mencakup lokasi-lokasi utama seperti Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, kampus Universitas Hasanuddin (Unhas), kampus UIN Samata, kampus Unhas Teknik, serta pusat perbelanjaan utama seperti Mall Panakukang dan Mall Nipah. Selain itu, bus ini juga menghubungkan Kantor Gubernur, menjadikannya sebagai bagian integral dari jaringan transportasi kota yang memfasilitasi mobilitas antara pusat-pusat kegiatan penting (Fatqurhohman & Jember, 2024). Desain rute ini tidak hanya memberikan akses yang mudah dan cepat ke berbagai titik strategis di kota, tetapi juga berkontribusi pada efisiensi dan efektivitas transportasi umum di Makassar.

Inovasi teknologi memainkan peran krusial dalam meningkatkan kualitas layanan dan pengalaman pengguna Bus Trans Mamminasata. Sistem manajemen armada yang canggih dan sistem informasi real-time memastikan bahwa operasional bus berjalan dengan lancar dan informasi terkini mengenai jadwal dan

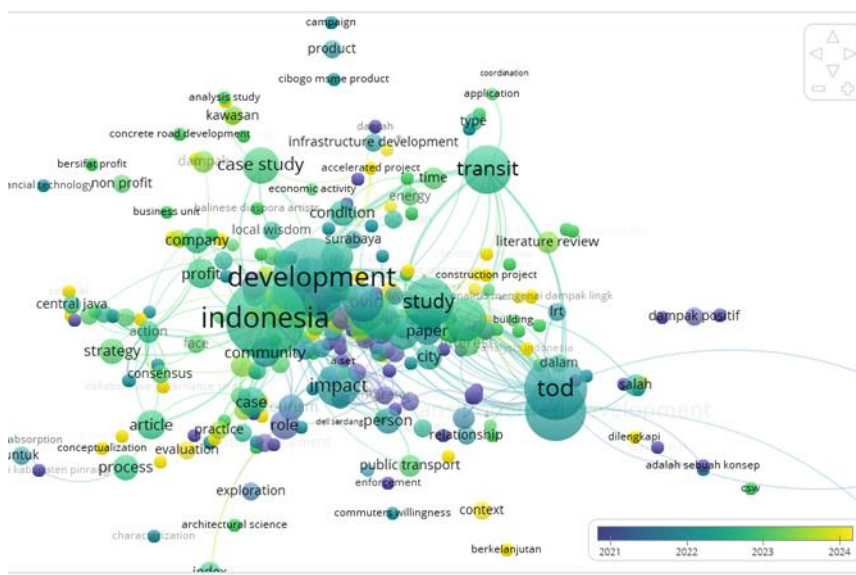
lokasi bus dapat diakses dengan mudah oleh pengguna (Kamaliyah et al., 2024). Salah satu fitur unggulan adalah aplikasi "Teman Bus", yang memungkinkan penumpang untuk memantau jadwal bus secara real-time dan merencanakan perjalanan mereka dengan lebih efisien (VD Ginting, IKK Putra, 2022). Dengan tarif yang sangat terjangkau sebesar 4.500 rupiah, sistem ini menawarkan solusi transportasi yang ekonomis tanpa mengorbankan kualitas pelayanan (Kasim, 2023).

Untuk mempermudah transaksi dan mengurangi ketergantungan pada uang tunai, Bus Trans Mamminasata mengimplementasikan sistem pembayaran non-tunai yang modern melalui skema Tap On Bus (TOB) dan QRIS (F. Ekonomi et al., 2014). Inovasi ini memungkinkan penumpang untuk membayar tiket dengan menggunakan e-money atau aplikasi pembayaran digital, membuat proses boarding lebih cepat dan nyaman (Karima et al., 2022). Sistem pembayaran ini tidak hanya mempermudah transaksi tetapi juga meningkatkan keamanan dan efisiensi operasional, sekaligus mengurangi risiko kehilangan dan pencurian uang tunai (T. J. Ekonomi et al., 2024). Melalui integrasi teknologi yang canggih dan sistem pembayaran yang praktis, Bus Trans Mamminasata menciptakan pengalaman transportasi yang lebih seamless dan user-friendly, mendukung visinya sebagai solusi transportasi yang terdepan dan berkelanjutan untuk masyarakat Makassar (A Naufal, SA Azwar, W Hadi, 2024).

Dengan hadirnya inovasi ini tentu memberikan dampak positif dan juga negatif bagi masyarakat. Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar dari beberapa aspek operasional dan infrastruktur yang berpengaruh terhadap kinerja layanan transportasi publik ini (Siddiq & Ashad, 2022). Satu hal yang menjadi contoh utama adalah tingkat keterisian penumpang atau okupansi bus yang rendah, hal ini disebabkan karena rute dan jadwal tidak cocok dengan kebutuhan mobilitas masyarakat (Brouwer et al., 2023). Ada banyak masyarakat yang tetap memilih menggunakan kendaraan pribadi atau moda transportasi lain karena waktu menunggu bus yang lama dan tidak teratur, serta keterbatasan rute sehingga tidak mencakup semua area strategis di kota (Arini Sulistyowati, 2019).

Selain alasan itu, kekurangan integrasi antara bus Trans Mamminasata dengan moda transportasi lain, seperti angkutan kota (angkot) dan ojek online juga

menjadi faktor yang menyebabkan ketidakefektifan (NINDYA KARINA BR GINTINGPublik et al., 2020). Akibatnya, penumpang mengalami pengurangan kenyamanan dan kesulitan Pengalaman pengguna semakin buruk karena kurangnya fasilitas pendukung, seperti halte yang jarang dan tidak terawat, serta ketidakpastian informasi mengenai jadwal keberangkatan (Habibullah, 2022). Kondisi lalu lintas Makassar yang padat dan sering macet membuat perjalanan menggunakan bus menjadi tidak efisien, sehingga kepercayaan masyarakat terhadap transportasi umum semakin berkurang (A. Fathyan Al Fathira, Fatmawatib, 2024).



Gambar 1. Visualisasi Jaringan, Sumber dibuat oleh Penulis melalui VosViewer

Gambar diatas yang merupakan penyajian dari visualisasi bibliometrik menggunakan perangkat lunak VOSviewer. Visualisasi ini menggambarkan peta tentang TOD (*Transit Oriented Development*) yang berkembang di Indonesia. Tampilan di atas memperlihatkan Indonesia dan juga Development menjadi titik fokus di dibandingkan dengan yang lainnya. Transit, study, impact dan juga studi kasus menjadi konteks data yang sering kali dianalisis oleh para peneliti.

Jejaring yang ada di atas memberikan ilustrasi tentang bagaimana fokus penelitian dan diskursus ilmiah di Indonesia telah mengalami perubahan selama periode 2021 hingga 2024. Perubahan ini ditunjukkan melalui penggunaan gradasi warna untuk menyoroti popularitas topik-topik tertentu Pada tahun 2021, tema-

tema yang sering kali menjadi topik utama seperti "development", "impact", dan "study" muncul dengan warna lebih gelap dalam istilah tersebut. Pada saat yang sama, istilah dengan warna cerah seperti "transit" dan "TOD" (Transit Oriented Development), menjadi semakin populer sejak 2024 karena mereka mencerminkan adanya peningkatan minat dalam pendekatan pembangunan kota yang mengutamakan transportasi umum sebagai elemen strategis.

Visualisasi ini memberikan pandangan komprehensif mengenai perubahan prioritas penelitian dan kebijakan di Indonesia. Semakin meningkatnya penekanan pada konsep TOD menunjukkan betapa pentingnya integrasi sistem transportasi yang efisien dan ramah lingkungan dalam perencanaan kota guna mendukung pertumbuhan berkelanjutan, yang menjadi perhatian utama bagi para peneliti dan pembuat kebijakan. Di samping itu, studi ini juga mengungkapkan minat yang berkembang terhadap upaya pembangunan infrastruktur yang bisa mengurangi kebutuhan kendaraan pribadi, mereduksi emisi karbon, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat perkotaan melalui peningkatan aksesibilitas (A Setyaji, AA Permana, 2023).

Berdasarkan apa yang telah dijabarkan diatas, penelitian ini berusaha menggali secara mendalam terkait dengan Bagaimana pendekatan TOD (Transit Oriented Development) dapat mempengaruhi pola mobilitas di wilayah perkotaan, terutama dengan mengembangkan sistem transportasi publik yang inovatif seperti Trans Mamminasata. Pertanyaan ini menekankan apakah penerapan TOD yang bertujuan mengoptimalkan akses transportasi publik dapat meningkatkan mobilitas masyarakat secara keseluruhan dan mengurangi kemacetan di kawasan perkotaan, serta bagaimana dampak gentrifikasi dalam sektor transportasi akan memengaruhi struktur sosial Penelitian ini diarahkan untuk memahami efektivitas intervensi transportasi berbasis TOD dalam meningkatkan mobilitas perkotaan dan dampak yang ditimbulkannya pada perubahan tata ruang kota serta nilai properti, dengan tujuan memberikan manfaat inklusif bagi seluruh lapisan masyarakat.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan analisis tren inovasi dan dampak Transit Oriented Development (TOD) terhadap mobilitas masyarakat perkotaan di kawasan Trans Mamminasata. Konteks penelitiannya menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi literatur, fokusnya adalah pengaruh grentifikasi transportasi. Tulisan ini menginvestigasi sejauh mana penerapan TOD, yang fokus pada pengembangan daerah terhubung dengan transportasi umum, dapat mempengaruhi perubahan dalam mobilitas dan perilaku masyarakat di perkotaan. Moleong berpendapat bahwa penelitian kualitatif memiliki keunikan dalam karakteristiknya. Penelitian ini dilakukan untuk menggambarkan kenyataan dalam konteks yang luas dan komperhensif (T Liedfray, FJ Waani, 2022). Berdasarkan berbagai literatur yang relevan, penelitian ini menemukan beberapa inovasi dalam infrastruktur transportasi yang dapat meningkatkan efisiensi, aksesibilitas, dan keberlanjutan mobilitas perkotaan. Di samping itu, peningkatan sistem transportasi di wilayah Trans Mamminasata memiliki efek yang lebih dari sekedar meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas. Proses ini juga membawa perubahan sosial-ekonomi baru yang harus dikelola dengan hati-hati agar memberikan manfaat maksimal bagi semua orang (NS Lubis, 2023).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Beberapa tahun terakhir, masa ini ada tren inovasi dalam mengembangkan Transit Oriented Development (TOD) yang menjadi strategi penting untuk menangani masalah mobilitas di wilayah perkotaan. Ini sangat relevan di kota-kota besar seperti Metropolitan Mamminasata. Dalam pendekatan ini, perencanaan transportasi dipadukan dengan tata ruang dan penggunaan lahan guna menciptakan lingkungan yang lebih berkelanjutan, efisien, serta ramah bagi pejalan kaki (Nurlukman et al., 2023). TOD ini tidak hanya mendorong penggunaan transportasi publik yang lebih maksimal, tetapi juga berdampak besar pada perkembangan sistem transportasi di kawasan Mamminasata. Di sini, harapannya adalah melalui penyempurnaan infrastruktur dan peningkatan aksesibilitas, bisa merubah pola perjalanan. Dengan memprioritaskan hubungan antarmoda dan kemudahan akses

ke sarana umum yang lebih baik, pembaruan penggunaan lahan perkotaan dapat meningkatkan daya tarik kota dan menjadikan hidup masyarakat menjadi lebih baik. Hal ini juga berdampak pada mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi.

Untuk mewujudkan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) secara nyata di kota Makassar, diperlukan perbaikan yang signifikan dan efektif terhadap inovasi layanan Bus Trans Mamminasata sebagai tulang punggung transportasi publik. Perbaikan. Tentu melalui kualitas sarana dan prasarana yang menunjang kenyamanan pengguna armada, rute yang dapat dijangkau oleh masyarakat agar dapat dijangkau oleh masyarakat yang tidak hanya berfokus pada pusat aktifitas utama tetapi juga yang dekat dengan daerah permukiman masyarakat pengguna bus Mamminasata, tepat waktu dan ramah pengguna, serta partisipasi dan juga penerimaan masyarakat terhadap inovasi Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar (Syafira, 2022). Dengan hadirnya inovasi ini tentu tidak hanya untuk menarik penumpang, tetapi juga menjadi katalisator perubahan menuju pola mobilitas yang berkelanjutan serta memperkaya daya tarik kawasan yang lebih hidup, inklusif dan modern di kota Makassar.

Meningkatkan Sarana dan Prasarana

Peningkatan sarana dan prasarana halte pada Trans Mamminasata di Kota Makassar menjadi langkah krusial untuk mendukung keberhasilan sistem transportasi publik yang efisien. Terdapat beberapa halte yang kemudian menjadi sangat memperhatikan di sepanjang rute Bus Trans Mamminasata. Hal ini disebabkan karena tidak adanya perawatan yang intens dan juga pengolahan anggaran untuk menciptakan suasana halte yang nyaman bagi masyarakat (Shafira, 2022). Halte sebagai titik awal dan akhir perjalanan penumpang harus dirancang dengan lebih baik lagi, seperti penyediaan kursi yang empuk, penyediaan penerangan yang cukup serta penyediaan papan informasi di setiap halte guna mempermudah masyarakat dalam melihat rute serta jadwal keberangkatan dan penjemputan Bus Mamminasata (Baihaqi & Sahara, 2023). Selain sebagai peningkatan sarana dan prasarana serta kenyamanan, halte menjadi sangat penting

guna mendukung konektivitas dan efisiensi sistem transportasi kota secara keseluruhan (Rakhmatulloh et al., 2022).



Gambar 1.2 : halte yang berlokasi di jalan Sultan Alauddin samping kampus Unismuh Makassar. Dilansir dari Kompas.Com

Gambar di atas memperlihatkan bagaimana kondisi halte sebagai tempat persinggahan akses masyarakat untuk menunggu Bus terlihat tidak lagi nampak seperti apa yang menjadi halte sebagaimana mestinya. Terlihat pada gambar bahwa terdapat pedagang kecil yang menggunakan bagian dari halte untuk melakukan kegiatan komersil. Meskipun halte ini nampak menyediakan fasilitas dasar seperti tangga dan tempat berlindung, ada kemungkinan bahwa keberadaan pedagang dan kendaraan yang terparkir persis di hadapan halte menjadi penghambat atas aksesibilitas pengguna, terkhususnya penyandang disabilitas atau mereka yang membawa barang besar. Hal ini menunjukkan pentingnya perbaikan tata ruang dan manajemen fasilitas umum agar lebih nyaman dan aman bagi pengguna transportasi publik (Rahmadani, 2023).

Oleh karena itu, optimalisasi rute dan aksesibilitas menjadi komponen vital dalam meningkatkan efektifitas dan efisiensi layanan Bus Trans Mamminasata sebagai bagian dari implementasi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kota Makassar. Untuk memenuhi hal ini, pengembangan rute yang mencakup lebih banyak wilayah permukiman dan area yang belum terlayani menjadi sangat penting. Saat ini banyak wilayah permukiman yang memiliki akses terbatas terhadap layanan transportasi publik. Sehingga masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi yang pada akhirnya meningkatkan kemacetan dan polusi udara di perkotaan. Disisi lain perlu adanya penataan ulang rute untuk mempertimbangkan pola pergerakan masyarakat dan kebutuhan mobilitas sehari-

hari (Prihatno, 2023). Rute ini dirancang agar dapat menghubungkan daerah-daerah permukiman dan pusat aktifitas utama seperti tempat kerja, pusat belanja, pusat pendidikan, dan rumah sakit.

Mengembangkan Kebijakan Pendukung

salah satu langkah efektif untuk mendukung penerapan *Transit Oriented Development* (TOD) di Kota Makassar adalah dengan mengembangkan kebijakan yang membatasi pengguna kendaraan pribadi guna mendorong masyarakat untuk beralih ke kendaraan umum (Zulatsari et al., 2024). Kebijakan ini bisa mencakup penerapan tarif parkir yang lebih tinggi di pusat kota, pembatasan beberapa akses kendaraan pribadi ke beberapa area, dan pemberlakuan hari bebas kendaraan pribadi (Anwar et al., 2023). Dengan mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, kebijakan diharapkan dapat mengurangi kemacetan dan menekan angka polusi udara akibat emisi karbon (Tuti Haryanti¹, Irvan Arif Kurniawan², 2024). Tentu jika kebijakan ini diterapkan, pemerintah harus memberikan peningkatan kualitas yang betul-betul memberikan kenyamanan serta keamanan kepada masyarakat sehingga masyarakat tertarik untuk menggunakan transportasi umum.

Disisi lain kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dapat dipadukan insentif bagi pengguna transportasi umum, seperti subsidi bus, pengenalan lajur bus khusus untuk mempercepat waktu tempuh, dan integrasi dengan moda transportasi lainnya (Aryatama, 2022). Langkah ini akan memberikan dampak terhadap peningkatan daya tarik sistem transportasi publik dan memperkuat inovasi Bus Trans Mamminasata sebagai elemen kunci dalam kerangka TOD di Makassar. Dengan demikian, TOD tidak hanya sebatas konsep, tetapi juga menjadi sebuah perubahan nyata yang mempromosikan mobilitas berkelanjutan, memperbaiki kualitas udara, dan menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih ramah bagi masyarakat.

Kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di Kota Makassar membawa harapan besar untuk menciptakan pola mobilitas yang lebih efisien dan berkelanjutan. Dengan tingginya tingkat urbanisasi, kebutuhan akan transportasi yang terintegrasi dan ramah lingkungan semakin mendesak. Langkah ini tidak

hanya bertujuan mengurangi kemacetan lalu lintas, tetapi juga menurunkan emisi gas rumah kaca yang selama ini menjadi tantangan utama kota-kota besar. Pemerintah kota Makassar berkomitmen mendorong penggunaan transportasi umum yang modern dan nyaman sebagai upaya membangun ekosistem transportasi yang mendukung keseimbangan lingkungan dan kualitas hidup masyarakat.

Sebagai *Center Point of Indonesia* (CPI), Makassar memiliki visi besar untuk menjadi kota modern dan transformatif. Kebijakan pembatasan diharapkan mampu memacu pengembangan infrastruktur transportasi publik seperti Bus Rapid Transi (BRT) dan juga teman bus serta jalur pedestrian yang lebih representatif. Dengan adanya insentif bagi pengguna angkutan umum dan fasilitas ramah sepeda, warga diharapkan beralih ke moda transportasi yang efisien.

Tentu dengan hadirnya kebijakan terkait dengan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dapat memberikan serta menciptakan pola mobilitas yang lebih efisien dan berkelanjutan di Kota Makassar, yang mengharapkan Kota Makassar sebagai *Center Point of Indonesian* (CPI) menuju Kota Modern dan Transformatif (Sutopo et al., n.d.).



Gambar 1.3 : Jumlah Tingkat Penggunaan Kendaraan di Kota Makassar 4 Tahun Terakhir. Dilansir dari Badan Pusat Statistik Sulawesi Selatan

<https://sulsel.bps.go.id>

Gambar 1.3 menunjukkan penggunaan kendaraan di Kota Makassar telah mengalami fluktuasi atau perubahan menarik. Pada tahun 2020, angka penggunaan

kendaraan berada pada level 24%. Kemudian pada tahun 2021, terjadi peningkatan kecil sebesar 1%, sehingga tingkat penggunaan kendaraan mencapai 25%. Beberapa faktor seperti peningkatan mobilitas pasca-pandemi atau adopsi kebijakan transportasi baru yang mendorong penggunaan kendaraan pribadi bisa menjadi penyebabnya. Tetapi, pada tahun 2022, terjadi penurunan tingkat penggunaan kendaraan kembali menjadi 24%, mengindikasikan variasi yang signifikan dalam pola transportasi masyarakat. Perubahan preferensi masyarakat terhadap moda transportasi tercermin melalui fluktuasi, ini menunjukkan ketidakpastian yang ada.

Pada tahun 2023 terjadi peningkatan yang sangat signifikan dalam penggunaan kendaraan yang meningkat sebesar 3% dari tahun lalu dan mencapai angka 27%. Penggunaan kendaraan yang semakin meningkat juga bisa menunjukkan bahwa masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi, hal ini dapat dipastikan karena adanya ketidakpuasan terhadap kondisi infrastruktur transportasi umum dan juga kebijakan yang mendukung penggunaan kendaraan pribadi. Secara garis besar, gambar di atas memberikan pemahaman yang jelas terkait dengan tren penggunaan kendaraan selama 4 tahun terakhir (Statistik, 2023).

Meningkatkan Partisipasi dan Penerimaan Masyarakat

Agar partisipasi dan penerimaan masyarakat meningkat terhadap Bus Trans Mamminasata, perlu menyediakan aksesibilitas yang lebih baik seperti penyediaannya infrastruktur pejalan kaki yang lebih nyaman yang tidak dilalui oleh kendaraan bermotor dan tidak dijadikan parkir liar oleh oknum-oknum yang tidak bertanggungjawab, meningkatkan edukasi dan menyebarkan kesadaran kepada masyarakat mengenai manfaat jangka panjang yang dapat diperoleh dari menggunakan moda transportasi umum, seperti mengurangi kemacetan, polusi udara, dan penghemat biaya dan juga dapat memberikan kontribusi dalam membangun penerimaan yang lebih positif seperti pajak jika menggunakan kendaraan pribadi (Budiarti & Fadhilah, 2022).

Dengan menggunakan pendekatan ini, Bus Trans Mamminasata akan menjadi pemain kunci dalam mengubah tren mobilitas perkotaan di Makassar.

Untuk memastikan bahwa sistem ini tidak hanya menjadi sarana transportasi, tetapi juga solusi mobilitas yang terintegrasi dan berkelanjutan, diperlukan upaya peningkatan kualitas layanan yang melibatkan masyarakat dan proses perencanaan serta evaluasi. Agar pemerintah dapat memberikan inovasi berkelanjutan terhadap Bus Trans Mamminasata dan juga masyarakat mendapatkan dampak positif dari kolaborasi, integrasi, ramah lingkungan, inklusif, produkti dan berdaya saing.

Ketika masyarakat merasakan manfaat nyata, seperti jangkauan waktu perjalanan yang lebih cepat, biaya yang lebih terjangkau, dan akses yang lebih baik ke berbagai fasilitas, tentu penerimaan masyarakat terhadap *Transit Oriented Development* (TOD) akan menjadi semakin meningkat. Kota Makassar akan semakin berkembang dan semakin modern, dimana semua lapisan masyarakat memiliki akses yang sama terhadap transportasi publik yang efisien dan nyaman (NK Nur, PR Rangan, M Mahyuddin, H Halim, 2021)

KESIMPULAN

Peningkatan mobilitas masyarakat perkotaan di Kota Makassar dapat dicapai dengan mengembangkan tren inovasi yang berfokus pada sistem transit, atau yang biasa disebut dengan *Transit Oriented Development* (TOD), melalui peningkatan layanan dan penggunaan sebaik-baiknya Bus Trans Mamminasata. Dengan inovasi dalam meningkatkan sarana dan prasarana, seperti pengembangan infrastruktur transportasi yang lebih modern dan terintegrasi, serta mengadopsi kebijakan yang mendukung penggunaan transportasi publik, Bus Trans Mamminasata dapat menjadi opsi paling menarik untuk mobilitas masyarakat sehari-hari. Disamping itu, sistem ini akan menjadi lebih berkelanjutan dengan cara memperkuat partisipasi dan penerimaan masyarakat melalui upaya edukasi, keterlibatan dalam perencanaan, serta evaluasi kebijakan. Dengan menerapkan langkah-langkah tersebut, Kota Makassar dapat mencapai mobilitas yang lebih efisien dan inklusif serta meningkatkan daya saingnya, sambil juga berupaya mendukung pertumbuhan kota yang lebih ramah lingkungan.

REFERENSI

- A. Fathyan Al Fathira*, Fatmawatib, S. (2024). *Analisis Pendapatan Pengatur Lalu Lintas Di Kota Makassar*. 15(1), 64–80.
- A Naufal, SA Azwar, W Hadi, S. S. (2024). *Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Integrasi Antar Moda*. 7, 288–297. <https://journal.ipm2kpe.or.id/index.php/KAGANGA/article/view/7423>
- A Setyaji, AA Permana, M. A. (2023). *KEBIJAKAN TRANSPORTASI KERETA API RINGAN JABODEBEK DALAM MEWUJUDKAN ANGKUTAN RAMAH LINGKUNGAN*. 04(01), 54–59.
- Ab, A. R. (2024). *FAKTOR – FAKTOR YANG MEMPENGARUHI PREFERENSI PENUMPANG DI KOTA MAKASSAR (STUDI KASUS PENGGUNA BUS TRANS MAMMINASATA DAN GOJEK)*. 6(2).
- Alawy, K. I., Eni, S. P., & Sudarwani, M. M. (2024). Penataan Jalur Pedestrian Berbasis Transit Oriented Development(Tod)Pada Revitalisasi Kawasan Stasiun Manggara. *Journal of Architectural Design and Development*, 5(1), 50–63. <https://doi.org/10.37253/jad.v5i1.9284>
- Anwar, Z., Rusli, Z., & Yuliani, F. (2023). *Pelayanan Retribusi Parkir Tepi Jalan Umum Kota Dumai*. 15(3), 424–442.
- Arini Sulistyowati, I. M. (2019). *pemodelan transportasi adalah media yang paling efektif dan efisien yang dapat menggabungkan semua faktor tersebut dan keluarannya dapat digunakan untuk memecahkan permasalahan transportasi baik pada masa sekarang maupun pada masa yang akan datang*. 152–165. <https://journal.iapa.or.id/proceedings/article/view/189/107>
- Aryatama, S. (2022). *Analisis Rencana Tarif Angkutan Umum Kereta Api Bandara Berdasarkan Ability To Pay (ATP) Dan Willingness To Pay (WTP)*. 4, 1952–1963.
- Asfarinal, N., Barus, L. S., & Djaja, B. M. (2023). Strategi Pengembangan Sistem Transportasi dengan Pendekatan Transit Oriented Development (TOD) pada Kawasan Kota Tua. *Jurnal Riset Jakarta*, 15(2), 97–106. <https://doi.org/10.37439/jurnaldrd.v15i2.72>
- Aswal, M., Bina, D., Ruang, P., & Jawa, P. (2024). *Kebijakan Pengembangan Infrastruktur dan Manajemen Umum Untuk Mengatasi Kemacetan di Kota Bandung*. 8, 200–216.
- Baihaqi, M. A., & Sahara, S. (2023). *Dampak Halte Jak Lingko Terhadap Kenyamanan Pengguna Angkutan Umum (Studi Penelitian Tebet ECO Park)*. 10(2), 575–579.
- Brouwer, R. F., Utomo, N., & Estikhamah, F. (2023). *Analisis Okupansi Dan Kelayakan tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Pada Bus trans Jatim Rute Sidoarjo – Gresik*. 8(2), 924–929.
- Budiarti, F., & Fadhilah, H. (2022). Pengaruh Kepatuhan Wajib Pajak, Sanksi Pajak Dan Pemutihan Pajak Terhadap Penerimaan Pajak Kedaraan Bermotor Pada Kantor Samsat Pajajaran 1 Kota Bandung. *Riset Akuntansi Dan Perbankan*, 16(1), 657–672.
- DEWI, N. U. (2017). Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus : Brt Mamminasata) Nabilah Ulfah Dewi Program Studi Administrasi Negara.

Program Studi Administrasi Negara Departemen Ilmu Administrasi Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Hasanuddin, i-80.
<https://core.ac.uk/download/pdf/83869434.pdf>

- Ekonomi, F., Hasanuddin, U., Akmal, M. I., Ekonomi, F., Hasanuddin, U., Ekonomi, F., Hasanuddin, U., Fakultas, D., & Hasanuddin, U. (2014). *MAKASSAR SMART TRANSPORTATION: Penerapan Mamminasata Apps dan Mamminasata Card guna optimalisasi Bus Rapid Transit (BRT) Kota Makassar Irawati Ismail Ali Ayu Latifah Alfisyahrin Nur Fajar Indrawan Shinta Dewi Sugiharti Tikson pertumbuhan penduduk signifikan dengan kebutuhan masyarakat akan sarana prasarana khususnya dibidang transportasi yang dapat ditandai pada kepemilikan kendaraan pribadi yang mengalami peningkatan , misalkan pada tahun 2014 jumlah kepemilikan kendaraan pribadi terhitung mulai awal pengoperasian pada Maret 2014 hingga hari ini . Hal ini dibuktikan dengan Rp2 . 819 . 000 / hari (Perum Damri Kota Makassar) . Ini menunjukkan suatu signal bahwa kurangnya ketertarikan masyarakat untuk menggunakan transportasi BRT Mamminasata . Kurangnya ketertarikan ini terjadi utamanya karena BRT Mamminasata tidak berjalan sebagaimana mestinya atau sesuai konsep yang direncanakan diawal , dimana BRT adalah transportasi yang aman , efisien , nyaman dan tepat waktu . Selain itu , temuan lain yang diperoleh melalui riset observasi awal , timbulnya ketidakterarikan penggunaan BRT oleh masyarakat dipicu oleh ketidakpastian waktu tempu dan waktu tiba bus pada halte dan ketidakefisienan sistem pembayaran dan sistem controlling passanger pada BRT Mamminasata . menyebabkan ketidakefektifan operasional BRT Mamminasata Kota Makassar . Solusi yang . March, 1–13.*
- Ekonomi, T. J., Manajemen, A., Juli, N., Putri, I. D., Fauzita, K. A., Nursianda, A., Aulianti, F., Rais, E. H., Sibarani, N. K., Wijaya, R., Rozak, A., Pendidikan, F., & Indonesia, U. P. (2024). *Dampak Alat Pembayaran QRIS terhadap Omzet Penjualan Pedagang Kuliner Fakultas Pendidikan Ilmu Pengetahuan Sosial , Universitas Pendidikan Indonesia masyarakat tentang standar Quick Response Code Indonesia (QRIS) . Menurut Gubernur Bank Indonesia , QRIS memiliki semangat yang bisa disebut universal , mudah , menguntungkan , dan . 2(3).*
- Fatqurhohman, F., & Jember, U. M. (2024). *Revolusi Maritim Di Indonesia (Infrastruktur, Investasi Dan Ekonomi Berkelanjutan)* (Issue April).
- Habibullah, H. (2022). *EFEKTIVITAS PELAYANAN BRT TRANS JATENG TRAYEK TERMINAL MANGKANG – WELERI EFEKTIVITAS PELAYANAN BRT TRANS JATENG TRAYEK TERMINAL MANGKANG – WELERI.*
- Kamaliyah, P., Dewi, K., Wijayanto, P. W., & Aditya, B. R. (2024). *Implementasi Teknologi IoT pada Aplikasi Pencarian Lokasi Calon Penumpang dan Angkutan Umum (Studi Kasus Koperasi Bina Usaha Transportasi Republik Indonesia) . 4(1), 63–74.* <https://doi.org/10.54259/pakmas.v4i1.2626>
- Karima, M., Munggaran, F. M., Putri, D. A., Baskoro, A. L., & Artikel, I. (2022). *Pemanfaatan Teknologi Informasi untuk Mendukung Pembayaran Non-Tunai BRT Semarang. 2(2), 159–167.*

- Kasim, Y. U. (2023). *Tarif Teman Bus Makassar Terbaru : Golongan Umum, Khusus, dan Integrasi*. <https://www.detik.com/sulsel/wisata/d-7062301/tarif-teman-bus-makassar-terbaru-golongan-umum-khusus-dan-integrasi>
- Mungkasa, O. (2023). *Mewujudkan Transit Oriented Development (TOD) di Indonesia. Rangkuman Pembelajaran Kota Mancanegara*. April, 1–29. <https://www.researchgate.net/publication/369825420>
- NINDYA KARINA BR GINTINGPublik, T., Provinsi, D. I., & Utara, S. (2020). *ANALISIS TINGKAT EFEKTIVITAS TRANS MEBIDANG SEBAGAI TRANSPORTASI PUBLIK DI PROVINSI SUMATERA UTARA*. <https://repository.uinsu.ac.id/15327/1/Skripsi Nindya Asli.pdf>
- NK Nur, PR Rangan, M Mahyuddin, H Halim, M. T. (2021). *sistem transportasi*. <https://repository.unifa.ac.id/id/eprint/29/1/Sistem Transportasi.pdf>
- NS Lubis, M. N. (2023). *Perkembangan Teknologi Informasi Dan Dampaknya Pada Masyarakat*. 01(12), 21–30.
- Nurlukman, A. D., Basit, A., Studi, P., Pemerintahan, I., Tangerang, U. M., Studi, P., Komunikasi, I., Tangerang, U. M., & City, S. E. (2023). *IMPLEMENTASI SMART ENVIRONMENT CITY DALAM*. 9(November), 769–784.
- Prawiratama, D. B., & Yola, L. (2023). *Transit Oriented Development (TOD) sebagai Solusi Transportasi BerkelanjutanStudi Kasus: CSW, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan*. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, 3(5), 8360–8369.
- Prihatno, T. (2023). *Analisis kebutuhan angkutan sekolah di kota tegal*.
- Putra, R. C., Mandiri, I. G., Indo, U., & Mandiri, G. (2024). *Efektivitas Penerapan Smart Living Melalui*. *Journal Scientific and Applied Informatics*, 2(12), 104–120.
- Putri, S. R. (2022). *[PDF] Pengaruh Kota Satelit BSB dan Kampus UIN Walisongo Terhadap Perkembangan Koridor Prof. Hamka Semarang*. 175. <file:///D:/Analisis Tingkat Kenyamanan Jalur Pedestrian di Jalan HR. Soebrantas Kota Pekanbaru.pdf>
- Rahmadani, S. (2023). *BANDUNG PADA KEMACETAN*. https://repository.unpas.ac.id/62895/3/SUCI RAHMADANI_MAKP.pdf
- Rahmawati, siti dan pratama, inka nusamuda. (2023). *Pengaruh Penggunaan Transportasi BerkelanjutanTerhadap Kualitas Udara Dan KesejahteraanMasyarakat*. *Journal of Enviromental Policy and Technology*, 1(2), 90–99.
- Rakhmatulloh, A. R., Intan, D., & Dewi, K. (2022). *Integrasi Antar Transportasi Umum Di Kota Semarang*. *Jurnal Pengembangan Kota*, 10(1), 36–46.
- Selatan, B. P. S. S. (2023). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Sulawesi Selatan*. <https://sulsel.bps.go.id/id/statistics-table/3/Vj3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-kabupaten-kota-dan-jenis-kendaraan-di-provinsi-sulawesi-selatan--unit---2022.html?year=2020>
- Shafira, S. (2022). *Strategi Adaptif Tukang Becak dalam Bertahan Hidup di Pantai Losari Kota Makassar*. 6(2), 81–88.

- Siddiq, R., & Ashad, H. (2022). *Kajian Biaya Tarif Penumpang dan Operasional Kendaraan terhadap Minat Masyarakat Menggunakan Bus Mamminasata di Kota Makassar*. 01(09), 12–23.
- Sutopo, Y. K. D., Jinca, M. Y., & HM, M. V. (n.d.). *Transportasi Aerial Cable Car dalam Pengembangan Wisata Tepian Pantai dan Konsep Integrasi Antarmoda di Kota Makassar*.
- Syafira, A. (2022). *Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marelan-Amplas (Studi Dinas Perhubungan Di Kota Medan)*. 2, 1–20.
- T Liedfray, FJ Waani, J. L. (2022). *Peran Media sosial dalam mempererat interaksi antar keluarga di desa Esandom kecamatan Tombatu Timur Kabupaten Minahasa Tenggara*. 2(1).
- Tuti Haryanti1 , Irvan Arif Kurniawan2, E. P. (2024). *Peran Transportasi Berbasis MRT Dalam Mendukung Mobilitas Cerdas Kota Jakarta*. 10(5), 888–898.
- VD Ginting, IKK Putra, N. M. (2022). *Integrasi Pelayanan Teman Bus Terhadap Kawasan*. 4, 176–190.
- Wicaksono, W. P., Fatimah, T., & Prana, A. M. (2024). Studi Pengaruh Revitalisasi Pedestrian Terhadap Pengembangan Kota Tua Jakarta. *Jurnal Muara Sains, Teknologi, Kedokteran Dan Ilmu Kesehatan*, 8(1), 133–146. <https://doi.org/10.24912/jmstkik.v8i1.24992>
- Widyastomo, A. (2022). Perancangan Apartemen Sosial Menggunakan Metode Hybrid di Kawasan Urban Yogyakarta Social Apartment Design Using Hybrid Method in the Urban Area of Yogyakarta. *Universitas Islam Indonesia*, V(15), 35–55.
- Zulatsari, A. A., Sampurna, A. F., Indonesia, U., & Java, W. (2024). *Perspektif Regulatory Impact Assessment (RIA) dalam Kajian Kebijakan: Studi Kasus Peraturan Ganjil-Genap di DKI Jakarta*. 9(2), 1–16.