



KAJIAN PENATAAN POTENSI KULINER KOTA MAKASSAR 2025

TIM PENELITIAN

1. Dody Agriyanto, S.Sos, M.Si
2. Dr. Ali Anas, S.Sos., M.Si
3. Muh. Asratillah Senge, S.T., M.T
4. Sakral Wijaya Saputra, S.IP., MTR.AP
5. Rury Ramadhan, M.Si

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
DAFTAR ISI	ii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah	2
1.2 Tujuan	2
1.3 Manfaat	2
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	3
2.1 Pembangunan Berkelanjutan.....	3
2.2 Sosiologi Konflik Randall Collins.....	10
2.3 Teori Collaborative Governance.....	12
2.4 Kuliner Jalanan (Street Food).....	16
2.5 Pedagang Kaki Lima (PKL).....	18
BAB III METODE PENELITIAN	21
3.1 Prosedur Penelitian	22
3.2 Lokasi Penelitian	22
3.3 Sumber Data dan Teknik Pengumpulan Data	23
3.4 Analisis Data	23
BAB IV HASIL PENELITIAN	25
4.1 Potret Demografi dan Basis Konsumen Kota Makassar dalam Konteks Pengembangan kuliner.....	25
4.2 Kawasan Kuliner Utama Cidu, GOR Sudiang dan Jalan Nusantara	28

4.3 Karakteristik Tata Ruang dan Prilaku Pedagang di Kawasan Kuliner Jalanan Kota Makassar	32
4.4 Potensi Ekonomi dan Pariwisata Kuliner Jalanan di Kota Makassar	35
4.5 Strategi Pengembangan Potensi Kuliner Jalanan di Kota Makassar	76
BAB V KESIMPULAN	103
DAFTAR PUSTAKA	105

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT atas segala limpahan rahmat, taufik, dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan penelitian dengan judul “**Kajian Potensi Kawasan Kuliner di Kota Makassar Tahun 2025**” tepat pada waktunya.

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh besarnya potensi sektor kuliner sebagai bagian penting dari ekonomi kreatif dan pariwisata daerah. Kota Makassar, sebagai salah satu kota metropolitan di kawasan Indonesia Timur, memiliki kekayaan kuliner yang beragam serta menjadi daya tarik utama bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Tahun 2025 menjadi momentum penting dalam pengembangan kawasan kuliner di Makassar seiring dengan meningkatnya tren wisata gastronomi, pertumbuhan ekonomi kreatif, serta dukungan pemerintah terhadap pengembangan destinasi wisata berbasis budaya dan kearifan lokal. Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan kontribusi bagi berbagai pihak, khususnya: 1) Pemerintah Daerah, dalam merumuskan kebijakan pengembangan kawasan kuliner yang berdaya saing dan berkelanjutan; 2) Pelaku Usaha Kuliner dan UMKM, sebagai acuan untuk meningkatkan kualitas produk dan pelayanan berbasis potensi lokal; 3) Akademisi dan Peneliti, sebagai bahan referensi dalam pengembangan kajian mengenai ekonomi kreatif dan pariwisata berbasis kuliner di Indonesia.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada semua pihak yang telah memberikan dukungan, bimbingan, serta masukan berharga selama proses penyusunan laporan ini. Secara khusus, apresiasi diberikan kepada Dinas Pariwisata Kota Makassar, para pelaku usaha kuliner lokal, dan masyarakat yang turut memberikan informasi dan data lapangan dalam penelitian ini. Penulis menyadari bahwa laporan ini masih memiliki keterbatasan, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan demi penyempurnaan penelitian di masa mendatang.

Akhir kata, semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi pengembangan potensi kawasan kuliner di Kota Makassar dan menjadi salah satu kontribusi kecil dalam memperkuat ekonomi kreatif lokal yang inklusif dan berkelanjutan.

Makassar, Desember 2025
Penulis

1.1. Latar Belakang Masalah

Kota Makassar, sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, merupakan salah satu kota metropolitan terbesar di Indonesia timur dengan luas wilayah sekitar 175,77 km² dan posisi strategis di pesisir barat daya Pulau Sulawesi, menghadap Selat Makassar. Berdasarkan data terbaru, populasi Kota Makassar mencapai lebih dari 1.482.354 jiwa (berdasarkan data BPS tahun 2024, dengan pertumbuhan tahunan sekitar 0,65 %), didominasi oleh suku Makassar dan Bugis, dengan komposisi penduduk yang beragam secara etnis dan budaya.

Ekonomi kota ini tumbuh pesat, dengan pertumbuhan ekonomi triwulan I tahun 2025 sebesar 4,53% year-on-year, didorong oleh sektor perdagangan, pariwisata, dan kelautan. Potensi pariwisata Makassar sangat besar, termasuk destinasi seperti Pantai Losari, Fort Rotterdam, dan kuliner khas seperti coto Makassar serta pisang epe. Tingkat Penghunian Kamar (TPK) hotel bintang di Makassar pada Februari 2025 mencapai 50,21%, menunjukkan pemulihan sektor pariwisata pasca-pandemi.

Potensi kuliner jalanan Kota Makassar, atau dikenal sebagai Potensi kuliner jalanan Kota Makassar, terletak di Jalan Tinumbu, Kelurahan Layang, Kecamatan Bontoala, sekitar 4 km utara dari Pantai Losari. Kawasan ini berdekatan dengan pasar tradisional Cidu yang sudah berdiri sejak 1950-an yang menjual ikan dan sayuran di lahan berbentuk segitiga ("cidu" berarti runcing dalam bahasa Makassar). Kawasan tersebut telah bertransformasi menjadi pusat kuliner malam sejak pasca-pandemi. Saat ini, Potensi kuliner jalanan Kota Makassar menjadi "surganya pecinta kuliner" dengan ratusan pedagang kaki lima yang menawarkan beragam makanan murah, mulai dari jajanan modern seperti kebab turki, kentang goreng, dan dimsum hingga tradisional seperti gogos (lemper bakar), pisang ijo, dan barongko. Ada sekitar 169 pedagang yang beraktivitas di Potensi kuliner jalanan Kota Makassar, dengan harga terjangkau (Rp5.000–Rp15.000 per item) membuatnya populer, dengan jam operasional mulai pukul 17.00–19.00 WITA hingga tengah malam, paling ramai pada akhir pekan. Kawasan ini menarik wisatawan lokal dan mancanegara, mengubah area yang dulunya sepi dan rawan kejahatan menjadi pusat aktivitas malam.

Lebih lanjut, Penataan kawasan kuliner jalanan di sekitar GOR Sudiang, Makassar, mencerminkan dinamika khas antara kebutuhan ekonomi masyarakat kecil dan tantangan regulasi kota. Berdasarkan hasil Focus Group Discussion (FGD), sebagian besar pedagang kaki lima (PKL) di kawasan ini telah mengalami ketidakpastian berulang terkait lokasi berjualan, termasuk penggusuran hingga tiga kali tanpa kejelasan hukum. Meski lokasi strategis di sekitar GOR memberikan potensi ekonomi yang menjanjikan, para pedagang menghadapi berbagai hambatan seperti keterbatasan ruang, biaya operasional yang tidak seragam, dan absennya sistem tata kelola resmi. Saat ini, biaya operasional per hari bisa mencapai Rp30.000, yang terdiri dari kontribusi untuk listrik, sampah, keamanan, dan retribusi pasar, namun belum memiliki pengelolaan resmi yang diakui. Dukungan infrastruktur yang masih minim turut memperburuk kondisi, terutama dalam penyediaan listrik dan pengelolaan sampah yang belum efisien. Sebagian besar pedagang belum pernah menerima pelatihan dari pemerintah, padahal mereka sangat mengharapkan

pembinaan dalam bentuk pelatihan kewirausahaan, keamanan pangan, dan manajemen usaha mikro.

Peran strategis kuliner jalanan Kota Makassar sangat signifikan dalam menggerakkan ekonomi rakyat dan sebagai destinasi pariwisata. Secara ekonomi, kawasan ini menghasilkan perputaran uang hingga Rp80–90 juta per hari melalui sekitar 500 transaksi, mendukung UMKM dan menciptakan lapangan kerja bagi pedagang lokal. Ini sejalan dengan visi MULIA Makassar yang memberikan perhatian cukup besar pada perdagangan dan pariwisata, di mana kuliner jalanan seperti Cidu berkontribusi pada pertumbuhan sektor informal. Sebagai destinasi pariwisata, Cidu memperkaya pengalaman wisata kuliner Makassar, mirip *street food* di Bangkok atau Singapura, dan mendukung target peningkatan kunjungan wisatawan. Regulasi relevan mencakup Peraturan Daerah (Perda) Kota Makassar No. 15 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Pasar Tradisional serta Penataan Pasar Modern, yang menekankan perlindungan UMKM dan pengaturan ruang. Selain itu, rencana terbaru tahun 2025 termasuk regulasi khusus untuk *night market*, seperti sistem ganjil-genap pedagang, transaksi QRIS 100%, larangan plastik, dan keseragaman tenda, di bawah pengelolaan Perumda Pasar Makassar Raya. Ini selaras dengan RPJMD Kota Makassar 2025–2029 yang menargetkan kota sehat dan berkelanjutan.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Potensi Kuliner Jalanan di Kota Makassar?
2. Apa Faktor-Faktor Yang mempengaruhi Pengembangan Kuliner Jalanan di Kota Makassar
3. Bagaimana Strategi Pengembangan Kuliner Jalanan di Kota Makassar?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui Potensi Kuliner Jalanan di Kota Makassar;
2. Untuk mengetahui Apa Faktor-Faktor Yang mempengaruhi Pengembangan Kuliner Jalanan di Kota Makassar;
3. Untuk mengetahui Strategi Pengembangan Kuliner Jalanan di Kota Makassar;
4. Sebagai bahan pertimbangan pemerintah kota makassar dalam mengambil Keputusan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pembangunan Berkelanjutan

2.1.1 Gro Harlem Brundtland: Our Common Future (1987)

Gro Harlem Brundtland bukan hanya seorang negarawan, tetapi juga seorang pemikir kebijakan yang berhasil menjembatani kepentingan pembangunan dan pelestarian lingkungan dalam satu kerangka konseptual yang utuh. Laporan *Our Common Future* yang ia pimpin sebagai Ketua Komisi Dunia untuk Lingkungan dan Pembangunan (WCED) pada tahun 1987, menjadi dokumen tonggak yang mengubah cara dunia memandang pembangunan. Laporan ini tidak hanya memperkenalkan istilah “pembangunan berkelanjutan” ke dalam wacana global, tetapi juga menyusun kerangka etis dan strategis untuk mengatasi krisis lingkungan dan ketimpangan sosial yang semakin akut.

Brundtland menyadari bahwa pembangunan yang hanya berorientasi pada pertumbuhan ekonomi telah menimbulkan konsekuensi ekologis yang serius: degradasi lingkungan, eksploitasi sumber daya alam secara berlebihan, dan ketimpangan antar negara serta antar kelompok sosial. Oleh karena itu, ia menawarkan definisi pembangunan berkelanjutan yang kini menjadi rujukan klasik: “pembangunan yang memenuhi kebutuhan generasi sekarang tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhannya sendiri.” Definisi ini sederhana, namun sarat makna. Ia mengandung dua prinsip utama: keadilan antar generasi dan keadilan intra-generasi.

Keadilan antar generasi menuntut agar pembangunan saat ini tidak merusak kapasitas ekologis dan sosial generasi mendatang. Ini berarti bahwa eksploitasi sumber daya alam harus mempertimbangkan daya regeneratifnya, dan bahwa keputusan pembangunan hari ini harus memperhitungkan dampaknya dalam jangka panjang. Sementara itu, keadilan intra-generasi menekankan bahwa pembangunan harus inklusif dan adil, menjangkau kelompok-kelompok yang selama ini terpinggirkan, termasuk masyarakat miskin, perempuan, dan komunitas adat.

Brundtland juga menekankan bahwa pembangunan berkelanjutan bukanlah konsep sektoral, melainkan lintas sektor dan multidimensi. Ia menolak dikotomi antara ekonomi dan lingkungan, antara pertumbuhan dan konservasi. Sebaliknya, ia menegaskan bahwa ketiga pilar pembangunan—ekonomi, sosial, dan lingkungan—harus dirancang secara terpadu. Dalam pandangannya, pembangunan ekonomi yang tidak memperhatikan lingkungan akan bersifat destruktif, sementara perlindungan lingkungan yang mengabaikan kebutuhan sosial akan kehilangan legitimasi.

Salah satu kekuatan laporan *Our Common Future* adalah kemampuannya mengartikulasikan pembangunan berkelanjutan sebagai proses politik. Brundtland tidak melihat keberlanjutan sebagai hasil teknokratis semata, melainkan sebagai arena negosiasi antara berbagai kepentingan: negara maju dan berkembang, sektor publik dan swasta, serta generasi kini dan mendatang. Oleh karena itu, ia mendorong pembentukan kelembagaan internasional yang kuat, pengembangan indikator pembangunan yang melampaui Produk Domestik Bruto (PDB), dan mekanisme pembiayaan yang adil untuk mendukung transisi menuju keberlanjutan.

Dalam konteks lokal, seperti Kota Makassar, prinsip-prinsip Brundtland dapat diterjemahkan ke dalam kebijakan yang lebih konkret dan aplikatif. Misalnya, dalam penataan kuliner jalanan, pendekatan Brundtland mendorong kita untuk tidak hanya melihat aspek estetika atau ketertiban ruang publik, tetapi juga mempertimbangkan dimensi sosial dan ekonomi dari para pelaku usaha mikro. PKL (pedagang kaki lima) bukan sekadar “pengganggu” tata kota, melainkan bagian dari sistem ekonomi urban yang menyediakan lapangan kerja, akses pangan murah, dan ruang interaksi sosial.

Dengan demikian, penataan kuliner jalanan harus dirancang dengan mempertimbangkan:

- Kebutuhan dasar pelaku usaha mikro, seperti akses terhadap air bersih, sanitasi, dan perlindungan hukum.
- Kapasitas ruang publik sebagai sumber daya terbatas yang harus dikelola secara efisien dan adil.
- Keterlibatan komunitas lokal dalam perencanaan dan pengambilan keputusan, agar kebijakan memiliki legitimasi sosial dan keberlanjutan jangka panjang.

Lebih jauh, Brundtland juga mengingatkan bahwa keberlanjutan bukanlah kondisi statis, melainkan proses dinamis yang terus berkembang. Ia menuntut adanya pembelajaran berkelanjutan, adaptasi kebijakan, dan inovasi kelembagaan. Dalam hal ini, pemerintah daerah perlu membangun sistem monitoring dan evaluasi yang memungkinkan penyesuaian kebijakan berdasarkan data dan umpan balik dari masyarakat.

Akhirnya, warisan pemikiran Brundtland terletak pada kemampuannya menyatukan visi moral dan strategi kebijakan. Ia mengajarkan bahwa pembangunan bukan hanya soal “berapa banyak yang kita hasilkan,” tetapi juga “bagaimana kita hidup bersama,” “siapa yang diikutsertakan,” dan “apa yang kita wariskan.” Dalam dunia yang semakin kompleks dan saling terhubung, prinsip-prinsip Brundtland tetap menjadi kompas etis dan strategis yang relevan untuk merancang masa depan yang adil, lestari, dan inklusif.

2.1.2 Jeffrey Sachs: The Age of Sustainable Development (2015)

Jeffrey Sachs adalah salah satu ekonom pembangunan paling berpengaruh di era kontemporer. Ia dikenal bukan hanya sebagai akademisi, tetapi juga sebagai penasihat kebijakan global yang terlibat langsung dalam perumusan agenda pembangunan Perserikatan Bangsa-Bangsa. Melalui bukunya *The Age of Sustainable Development (2015)*, Sachs menyajikan kerangka konseptual dan praktis yang komprehensif untuk memahami serta mengimplementasikan pembangunan berkelanjutan. Karya ini lahir dari kuliah-kuliah yang ia berikan di Columbia University dan kemudian menjadi rujukan utama dalam diskursus akademik maupun kebijakan publik.

Sachs menekankan bahwa pembangunan berkelanjutan adalah tantangan multidimensi yang tidak dapat diselesaikan dengan pendekatan sektoral. Ia menguraikan bahwa keberlanjutan harus dipahami melalui enam sistem utama yang saling terkait: sistem ekonomi, sistem sosial, sistem lingkungan, sistem politik, sistem demografi, dan sistem teknologi. Dengan kerangka ini, Sachs mengajak pembuat kebijakan untuk melihat pembangunan sebagai ekosistem kompleks yang memerlukan koordinasi lintas sektor, lintas aktor, dan lintas generasi. Ada beberapa hal penting dalam gagasan Jeffrey Sachs

1. Sistem Ekonomi: Pertumbuhan, Ketimpangan, dan Produktivitas

Dalam pandangan Sachs, sistem ekonomi adalah fondasi pembangunan, tetapi bukan tujuan akhir. Pertumbuhan ekonomi memang penting untuk meningkatkan kesejahteraan, namun ia menekankan bahwa pertumbuhan yang tidak inklusif justru memperdalam ketimpangan sosial. Sachs mengkritik paradigma pembangunan yang hanya berfokus pada Produk Domestik Bruto (PDB) sebagai indikator tunggal. Menurutnya, PDB gagal menangkap dimensi distribusi, kualitas hidup, dan keberlanjutan ekologis.

Sachs menekankan pentingnya produktivitas yang berkelanjutan, yaitu produktivitas yang tidak merusak lingkungan dan tidak mengeksploitasi tenaga kerja secara berlebihan. Ia juga menyoroti peran kebijakan fiskal dan redistribusi dalam mengurangi ketimpangan. Dalam konteks ini, pembangunan ekonomi harus dipadukan dengan kebijakan sosial yang menjamin akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial.

2. Sistem Sosial: Pendidikan, Kesehatan, dan Kesetaraan

Sachs menempatkan sistem sosial sebagai inti dari pembangunan berkelanjutan. Ia berargumen bahwa tanpa pendidikan yang merata, kesehatan yang terjangkau, dan kesetaraan gender, pembangunan ekonomi tidak akan berkelanjutan. Pendidikan dipandang sebagai investasi jangka panjang yang meningkatkan produktivitas, memperluas kesempatan, dan memperkuat kohesi sosial. Kesehatan, di sisi lain, adalah prasyarat bagi tenaga kerja yang produktif dan masyarakat yang resilien.

Sachs juga menekankan pentingnya kesetaraan gender sebagai faktor kunci pembangunan. Ia menunjukkan bahwa negara-negara dengan kesenjangan gender yang rendah cenderung memiliki pertumbuhan ekonomi yang lebih stabil dan masyarakat yang lebih inklusif. Oleh karena itu, pembangunan berkelanjutan harus mencakup kebijakan afirmatif untuk memberdayakan perempuan dan kelompok marginal.

3. Sistem Lingkungan: Batas Ekologis dan Krisis Iklim

Salah satu kontribusi terbesar Sachs adalah penekanannya pada dimensi lingkungan dalam pembangunan. Ia mengingatkan bahwa bumi memiliki batas ekologis yang tidak bisa dilampaui tanpa konsekuensi serius. Perubahan iklim, hilangnya keanekaragaman hayati, dan degradasi tanah adalah ancaman nyata terhadap keberlanjutan jangka panjang.

Sachs mengadopsi kerangka planetary boundaries yang dikembangkan oleh Johan Rockström dan timnya, yang mengidentifikasi sembilan batas ekologis global. Menurut Sachs, pembangunan berkelanjutan harus memastikan bahwa aktivitas ekonomi dan sosial tetap berada dalam “ruang aman” ekologis. Ia mendorong transisi menuju energi terbarukan, efisiensi energi, dan pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan.

4. Sistem Politik: Tata Kelola dan Institusi

Sachs menekankan bahwa pembangunan berkelanjutan tidak mungkin tercapai tanpa tata kelola yang baik. Korupsi, lemahnya institusi, dan ketidakstabilan politik adalah hambatan utama bagi keberlanjutan. Ia berargumen bahwa negara membutuhkan institusi yang transparan, akuntabel, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.

Selain itu, Sachs menyoroti pentingnya kerja sama internasional. Tantangan global seperti perubahan iklim dan ketimpangan tidak bisa diselesaikan oleh satu negara saja. Oleh karena itu, ia mendorong penguatan lembaga multilateral dan mekanisme pembiayaan global untuk mendukung pembangunan berkelanjutan di negara-negara berkembang.



5. Sistem Demografi: Populasi dan Urbanisasi

Sachs juga menekankan peran dinamika demografi dalam pembangunan. Pertumbuhan populasi yang cepat dapat menjadi peluang sekaligus tantangan. Di satu sisi, bonus demografi dapat meningkatkan produktivitas jika didukung oleh pendidikan dan lapangan kerja. Di sisi lain, pertumbuhan populasi yang tidak terkendali dapat menekan sumber daya alam dan infrastruktur.

Urbanisasi adalah fenomena demografis lain yang mendapat perhatian Sachs. Ia melihat kota sebagai pusat inovasi, pertumbuhan ekonomi, dan interaksi sosial, tetapi juga sebagai sumber masalah lingkungan dan ketimpangan. Oleh karena itu, pembangunan kota harus dirancang dengan prinsip keberlanjutan, termasuk transportasi publik, perumahan terjangkau, dan ruang hijau.

6. Sistem Teknologi: Inovasi untuk Keberlanjutan

Sachs menekankan bahwa teknologi adalah kunci untuk mengatasi tantangan keberlanjutan. Inovasi dalam energi terbarukan, pertanian berkelanjutan, dan teknologi informasi dapat mempercepat transisi menuju pembangunan yang lebih ramah lingkungan dan inklusif. Namun, ia juga mengingatkan bahwa teknologi bukanlah solusi otomatis. Tanpa kebijakan yang tepat, teknologi dapat memperdalam ketimpangan dan merusak lingkungan.

Oleh karena itu, Sachs mendorong investasi dalam riset dan pengembangan, serta kebijakan yang mendorong adopsi teknologi ramah lingkungan. Ia juga menekankan pentingnya transfer teknologi dari negara maju ke negara berkembang sebagai bagian dari keadilan global.

7. SDGs sebagai Peta Jalan Global

Kontribusi terbesar Sachs dalam praktik kebijakan adalah keterlibatannya dalam perumusan Sustainable Development Goals (SDGs) yang diadopsi oleh PBB pada tahun 2015. SDGs terdiri dari 17 tujuan dan 169 target yang mencakup dimensi ekonomi, sosial, dan lingkungan. Sachs melihat SDGs sebagai peta jalan global yang konkret untuk mencapai pembangunan berkelanjutan hingga tahun 2030.

Ia menekankan bahwa SDGs harus diintegrasikan ke dalam perencanaan pembangunan nasional dan lokal. Pemerintah daerah, sektor swasta, dan masyarakat sipil harus bekerja sama untuk mencapai target-target tersebut. Sachs juga menekankan pentingnya indikator yang terukur untuk memantau kemajuan dan mengidentifikasi kesenjangan.

8. Prinsip-Prinsip Sachs dalam Kebijakan Publik

Dari pemikirannya, dapat dirangkum beberapa prinsip utama Sachs dalam pembangunan berkelanjutan:

- a. Evidence-based policy: kebijakan harus didasarkan pada data dan indikator yang terukur.
- b. Investasi sosial jangka panjang: pendidikan, kesehatan, dan infrastruktur dasar adalah fondasi keberlanjutan.
- c. Konektivitas global-lokal: solusi harus bersifat lokal tetapi terhubung dengan tantangan global.
- d. Kemitraan multi-aktor: kolaborasi antara pemerintah, swasta, masyarakat sipil, dan lembaga internasional.

- e. Transisi teknologi: inovasi harus diarahkan untuk mendukung keberlanjutan, bukan sekadar pertumbuhan ekonomi.

Dalam konteks Kota Makassar, pemikiran Sachs dapat diterapkan dalam berbagai aspek kebijakan. Misalnya, penataan kuliner jalanan dapat dikaitkan dengan SDG 8 (pekerjaan layak), SDG 11 (kota berkelanjutan), dan SDG 12 (konsumsi-produksi bertanggung jawab). Pemerintah kota dapat menggunakan data spasial untuk memetakan distribusi PKL, indikator sosial-ekonomi untuk menilai dampak kebijakan, dan indikator lingkungan untuk mengukur pengelolaan sampah.

Selain itu, pendekatan Sachs mendorong kemitraan antara pemerintah kota, asosiasi PKL, komunitas warga, dan sektor swasta. Misalnya, sektor swasta dapat berkontribusi melalui program tanggung jawab sosial perusahaan (CSR) untuk penyediaan fasilitas kebersihan atau pelatihan manajemen usaha. Dengan demikian, penataan kuliner jalanan tidak hanya menjadi proyek teknis, tetapi juga bagian dari strategi pembangunan berkelanjutan yang lebih luas.

Jeffrey Sachs, melalui *The Age of Sustainable Development* (2015), memberikan kerangka konseptual dan praktis yang komprehensif untuk memahami pembangunan berkelanjutan. Dengan menekankan enam sistem utama, SDGs, dan prinsip *evidence-based policy*, Sachs menawarkan peta jalan yang jelas untuk

2.13 Elinor Ostrom: Governing the Commons (1990)

Elinor Ostrom adalah ilmuwan politik yang pada tahun 2009 dianugerahi Nobel Ekonomi—sebuah pencapaian bersejarah karena ia menjadi perempuan pertama yang menerima penghargaan tersebut. Penghargaan itu diberikan atas kontribusinya dalam memahami bagaimana komunitas lokal dapat mengelola sumber daya bersama (*commons*) secara berkelanjutan. Karya monumentalnya, *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action* (1990), menjadi tonggak penting dalam teori pembangunan berkelanjutan, karena menantang asumsi dominan tentang “tragedy of the commons” yang diperkenalkan oleh Garrett Hardin pada 1968.

Hardin berargumen bahwa sumber daya bersama—seperti padang rumput, laut, atau hutan—pasti akan dieksploitasi secara berlebihan jika tidak diatur oleh negara atau diprivatisasi. Menurut logika Hardin, individu yang rasional akan selalu mengejar kepentingan pribadinya, sehingga sumber daya bersama akan hancur. Ostrom menolak pandangan deterministik ini. Ia menunjukkan, melalui penelitian empiris lintas budaya dan lintas wilayah, bahwa komunitas lokal mampu menciptakan aturan, norma, dan kelembagaan yang efektif untuk mengelola *commons* secara berkelanjutan tanpa harus bergantung sepenuhnya pada negara atau pasar. Ada beberapa hal yang penting kita ketahui mengenai pemikiran Ostrom.

1. Kritik terhadap Paradigma Negara dan Pasar

Sebelum Ostrom, teori dominan dalam ilmu ekonomi dan kebijakan publik cenderung melihat dua solusi utama untuk mengatasi masalah *commons*:

- a. Privatisasi: memberikan hak kepemilikan individu agar setiap orang memiliki insentif untuk menjaga sumber daya.
- b. Regulasi negara: pemerintah mengambil alih pengelolaan dan menetapkan aturan ketat.

Ostrom menunjukkan bahwa kedua pendekatan ini sering gagal. Privatisasi bisa menimbulkan eksklusi sosial dan ketidakadilan, sementara regulasi

negara sering tidak efektif karena birokrasi yang jauh dari konteks lokal. Ia menekankan bahwa ada “jalan ketiga”: pengelolaan bersama oleh komunitas melalui kelembagaan partisipatif.

2. Prinsip-Prinsip Desain Kelembagaan Ostrom

Dalam *Governing the Commons*, Ostrom mengidentifikasi delapan prinsip desain kelembagaan yang membuat pengelolaan commons berhasil:

- a. Batasan yang jelas (Clearly defined boundaries)
- b. Komunitas harus tahu siapa yang berhak menggunakan sumber daya dan siapa yang tidak. Tanpa batasan, sulit menegakkan aturan.
- c. Kesesuaian aturan dengan kondisi lokal (Congruence)
- d. Aturan penggunaan sumber daya harus sesuai dengan kondisi ekologis dan sosial setempat.
- e. Partisipasi dalam pembuatan aturan (Collective-choice arrangements)
- f. Pengguna sumber daya harus terlibat dalam merumuskan aturan, sehingga mereka merasa memiliki dan bersedia mematuhi.
- g. Monitoring
- h. Ada mekanisme pengawasan yang dilakukan oleh pengguna sendiri atau pihak yang bertanggung jawab kepada mereka.
- i. Sanksi bertahap (Graduated sanctions)
- j. Pelanggaran aturan dikenai sanksi yang bertahap, mulai dari teguran ringan hingga hukuman berat, sesuai tingkat pelanggaran.
- k. Mekanisme penyelesaian konflik (Conflict-resolution mechanisms)
- l. Konflik harus dapat diselesaikan melalui mekanisme yang murah, cepat, dan mudah diakses.
- m. Pengakuan hak untuk mengatur sendiri (Recognition of rights)
- n. Otoritas eksternal harus mengakui hak komunitas untuk mengatur dirinya sendiri.
- o. Jaringan kelembagaan bertingkat (Nested enterprises)

Untuk sumber daya yang kompleks, kelembagaan harus berlapis dari tingkat lokal hingga regional.

Prinsip-prinsip ini bukan resep universal, melainkan kerangka analitik yang menunjukkan bahwa keberhasilan pengelolaan commons sangat bergantung pada konteks lokal dan desain kelembagaan yang adaptif.

3. Ostrom dan Teori Keberlanjutan Pembangunan

Kontribusi Ostrom terhadap teori keberlanjutan pembangunan sangat signifikan. Ia menekankan bahwa keberlanjutan tidak hanya soal teknologi atau kebijakan makro, tetapi juga soal kelembagaan sosial yang memungkinkan komunitas mengelola sumber daya secara kolektif. Dengan kata lain, keberlanjutan adalah hasil dari interaksi antara struktur formal (negara, pasar) dan struktur informal (norma, aturan lokal).

Ostrom juga memperkenalkan pendekatan *polycentric governance*, yaitu tata kelola yang terdiri dari banyak pusat pengambilan keputusan yang saling berinteraksi. Dalam konteks keberlanjutan, *polycentric governance* memungkinkan fleksibilitas, inovasi, dan adaptasi yang lebih baik dibandingkan sistem yang terlalu terpusat.

4. Relevansi Ostrom dalam Konteks Perkotaan

Meskipun penelitian awal Ostrom banyak berfokus pada sumber daya alam seperti hutan, irigasi, dan perikanan, prinsip-prinsipnya sangat relevan untuk konteks perkotaan. Kota adalah ruang di mana commons hadir dalam bentuk baru: ruang publik, trotoar, pasar tradisional, transportasi, bahkan udara bersih. Semua ini adalah sumber daya bersama yang digunakan oleh banyak aktor dengan kepentingan berbeda.

Dalam konteks penataan kuliner jalanan di Kota Makassar, misalnya, trotoar dan ruang publik dapat dipandang sebagai commons. PKL, warga, pemerintah, dan wisatawan adalah pengguna yang memiliki kepentingan berbeda. Jika dikelola secara sepihak oleh pemerintah (top-down), kebijakan sering menimbulkan resistensi. Jika dibiarkan tanpa aturan, konflik dan degradasi ruang publik akan terjadi. Pendekatan Ostrom menawarkan jalan tengah: pengelolaan partisipatif melalui kelembagaan lokal yang adaptif.

5. Aplikasi Prinsip Ostrom pada Penataan Kuliner Jalanan

Mari kita terjemahkan delapan prinsip Ostrom ke dalam konteks kuliner jalanan Makassar:

- a. Batasan yang jelas: menentukan zona kuliner tertentu, siapa yang boleh berdagang, dan jam operasional.
- b. Kesesuaian aturan dengan kondisi lokal: aturan harus mempertimbangkan pola konsumsi masyarakat Makassar, musim wisata, dan kapasitas ruang publik.
- c. Partisipasi dalam pembuatan aturan: PKL, warga, dan pemerintah duduk bersama dalam forum tri-partit untuk menyusun SOP.
- d. Monitoring: pengawasan dilakukan oleh asosiasi PKL bersama aparat kelurahan, bukan hanya Satpol PP.
- e. Sanksi bertahap: pelanggaran kebersihan diberi teguran, denda ringan, hingga pencabutan izin jika berulang.
- f. Mekanisme penyelesaian konflik: forum mediasi cepat antara PKL dan warga jika terjadi keluhan.
- g. Pengakuan hak untuk mengatur sendiri: pemerintah kota mengakui asosiasi PKL sebagai mitra resmi.
- h. Jaringan kelembagaan bertingkat: pengelolaan dilakukan di tingkat koridor, kecamatan, hingga kota, dengan koordinasi antar level.

Dengan pendekatan ini, penataan kuliner jalanan tidak lagi dipandang sebagai masalah ketertiban semata, tetapi sebagai proses tata kelola commons yang berkelanjutan.

6. Ostrom dan Dimensi Sosial Keberlanjutan

Ostrom juga menekankan pentingnya kepercayaan sosial (social capital) dalam keberhasilan pengelolaan commons. Tanpa kepercayaan, aturan formal sulit ditegakkan. Dalam konteks kuliner jalanan, membangun kepercayaan antara PKL, warga, dan pemerintah adalah kunci. Kepercayaan ini dapat dibangun melalui komunikasi rutin, transparansi dalam pengelolaan retribusi, dan keberhasilan awal pilot project yang menunjukkan manfaat nyata bagi semua pihak.

Selain itu, Ostrom menekankan bahwa keberlanjutan harus memperhatikan keadilan distribusi. Jika kebijakan hanya menguntungkan sebagian kecil pedagang atau investor besar, maka legitimasi sosial akan runtuh. Oleh



karena itu, kebijakan penataan harus memastikan akses yang adil bagi PKL kecil, perempuan, dan kelompok rentan.

Meskipun pemikiran Ostrom sangat berpengaruh, ada juga kritik yang menyebut bahwa prinsip-prinsipnya terlalu optimistis terhadap kapasitas komunitas lokal. Dalam beberapa kasus, komunitas bisa terfragmentasi, dikuasai elit lokal, atau tidak memiliki kapasitas kelembagaan yang memadai. Namun, Ostrom sendiri menyadari hal ini. Ia menekankan bahwa keberhasilan pengelolaan commons sangat bergantung pada konteks, dan bahwa tidak ada satu model yang cocok untuk semua situasi (no panacea).

2.2 Sosiologi Konflik Randall Collins

Randall Collins menempatkan dirinya dalam tradisi panjang teori konflik, tetapi dengan cara yang khas. Jika Marx menekankan pertentangan kelas dan Weber menyoroti distribusi status serta kekuasaan, Collins berusaha menurunkan konflik ke level paling sehari-hari: interaksi tatap muka. Baginya, konflik bukan hanya pertempuran besar antara kelas pekerja dan kapitalis, atau antara negara dan rakyat, tetapi juga gesekan kecil di pasar, di ruang rapat, di jalanan, bahkan di meja makan.

Dengan cara ini, Collins mengajak kita untuk melihat konflik bukan sebagai sesuatu yang jauh dan abstrak, melainkan sebagai denyut nadi kehidupan sosial. Ia menulis bahwa setiap interaksi sosial mengandung potensi konflik, karena setiap orang membawa kepentingan, status, dan energi emosional yang berbeda. Dari percikan kecil inilah, rantai konflik bisa terbentuk dan menjalar ke level yang lebih besar. Ada beberapa poin penting dari gagasan Randall Collins mengenai sosiologi konflik.

1. Konflik sebagai Ritual Interaksi

Salah satu gagasan paling orisinal Collins adalah bahwa konflik dapat dipahami melalui lensa ritual interaksi. Ia terinspirasi oleh Émile Durkheim yang menekankan pentingnya ritual dalam membangun solidaritas, serta Erving Goffman yang menyoroti interaksi tatap muka. Collins menggabungkan keduanya, tetapi dengan twist: ritual tidak selalu menghasilkan solidaritas, ia juga bisa menghasilkan eksklusivitas, dominasi, dan konflik.

Bayangkan sebuah rapat antara pedagang kaki lima (PKL) dengan aparat pemerintah kota. Secara formal, rapat itu adalah forum dialog. Namun, siapa yang duduk di kursi depan, siapa yang berbicara lebih lama, siapa yang memotong pembicaraan orang lain—semua itu adalah bagian dari ritual interaksi yang sarat makna. Jika aparat selalu mendominasi, sementara PKL hanya diberi waktu singkat, maka ritual itu menghasilkan energi emosional negatif: rasa dipermalukan, tidak diakui, dan akhirnya resistensi.

Collins menyebut hasil dari interaksi ini sebagai energi emosional. Energi emosional positif muncul ketika interaksi berjalan setara, penuh pengakuan, dan menghasilkan rasa kebersamaan. Energi emosional negatif muncul ketika ada dominasi, eksklusivitas, atau penghinaan simbolik. Energi inilah yang kemudian mendorong orang untuk melanjutkan atau menolak interaksi berikutnya. Dengan kata lain, konflik bukan hanya soal kepentingan material, tetapi juga soal pengalaman emosional dalam interaksi.

2. Rantai Konflik

Collins memperkenalkan konsep rantai konflik (conflict chains). Konflik kecil yang tidak diselesaikan bisa menjadi mata rantai yang terhubung dengan konflik lain, hingga akhirnya membentuk pola besar. Misalnya, seorang PKL

yang ditertibkan secara kasar oleh aparat mungkin menyimpan rasa sakit hati. Ia kemudian menceritakan pengalamannya kepada rekan-rekan PKL lain, yang memperkuat solidaritas mereka. Ketika ada penertiban berikutnya, resistensi menjadi lebih kuat, bahkan bisa berubah menjadi protes kolektif. Inilah yang dimaksud Collins: konflik mikro bisa menjalar menjadi konflik makro. Sebaliknya, konflik makro (misalnya kebijakan kota yang diskriminatif) bisa termanifestasi dalam interaksi mikro (misalnya ketegangan antara pedagang dan warga di trotoar). Dengan kerangka ini, kita bisa melihat bahwa konflik bukanlah peristiwa terpisah, melainkan rantai yang saling terhubung.

3. Konflik Simbolik

Collins juga menekankan bahwa konflik tidak hanya soal sumber daya material, tetapi juga soal simbolik: status, kehormatan, dan legitimasi. Dalam masyarakat modern, perebutan simbol sering lebih sengit daripada perebutan materi.

Ambil contoh kuliner jalanan di Makassar. Bagi PKL, berdagang di trotoar bukan hanya soal mencari nafkah, tetapi juga soal identitas: mereka adalah bagian dari wajah kota, pewaris tradisi kuliner, dan penyedia akses pangan murah. Namun, bagi sebagian pejabat atau warga kelas menengah, PKL dianggap “tidak tertib,” “menggangu estetika,” atau “tidak modern.” Di sini terjadi konflik simbolik: siapa yang berhak mendefinisikan makna ruang publik? Apakah trotoar adalah ruang ekonomi rakyat, atautkah simbol modernitas kota yang harus steril?

Collins membantu kita memahami bahwa konflik simbolik ini sama pentingnya dengan konflik material. Bahkan, sering kali konflik simbolik lebih sulit diselesaikan, karena menyangkut harga diri dan identitas.

4. Kontrol atas Interaksi

Bagi Collins, kekuasaan bukan hanya soal siapa yang punya uang atau senjata, tetapi juga soal siapa yang bisa mengontrol interaksi. Dalam setiap pertemuan sosial, ada pihak yang lebih dominan: yang berbicara lebih banyak, yang menentukan agenda, yang memutuskan kapan diskusi berakhir. Kontrol atas interaksi ini adalah bentuk kekuasaan yang nyata, meskipun sering tidak disadari.

Dalam konteks penataan kuliner jalanan, kontrol interaksi terlihat jelas dalam forum-forum resmi. Jika pemerintah kota selalu memimpin rapat, menentukan aturan tanpa konsultasi, dan mengabaikan suara PKL, maka konflik akan terus berulang. Sebaliknya, jika PKL diberi ruang untuk berbicara, mengusulkan solusi, dan ikut menentukan aturan, maka energi emosional positif bisa tercipta, dan konflik bisa dikelola.

5. Konflik sebagai Proses Sosial yang Normal

Salah satu pesan penting Collins adalah bahwa konflik adalah bagian normal dari kehidupan sosial. Ia menolak pandangan yang melihat konflik sebagai sesuatu yang harus dihapuskan. Bagi Collins, konflik adalah proses sosial yang tak terhindarkan, karena manusia selalu hidup dalam keterbatasan sumber daya dan perbedaan kepentingan.

Yang penting bukan menghindari konflik, tetapi mengelolanya. Konflik bisa menjadi destruktif jika dibiarkan tanpa resolusi, tetapi bisa juga menjadi konstruktif jika dikelola dengan baik. Dalam hal ini, Collins sejalan dengan pemikir lain yang melihat konflik sebagai motor perubahan sosial. Konflik

memaksa masyarakat untuk bernegosiasi, beradaptasi, dan menemukan aturan baru yang lebih adil.

Mari kita tarik semua gagasan Collins ke dalam kasus penataan kuliner jalanan di Makassar.

- a. Konflik ruang publik: trotoar adalah commons yang diperebutkan. PKL ingin berdagang, warga ingin berjalan, pemerintah ingin menata. Konflik ini adalah interaksi langsung yang sarat simbol.
- b. Ritual interaksi: setiap penertiban, rapat, atau mediasi adalah ritual yang menghasilkan energi emosional. Jika ritual itu eksklusif, konflik membesar. Jika inklusif, konflik mereda.
- c. Rantai konflik: penertiban sepihak bisa memicu rantai konflik yang panjang, dari resistensi individu hingga protes kolektif.
- d. Konflik simbolik: perebutan makna ruang publik—apakah untuk ekonomi rakyat atau estetika kota—adalah inti konflik.
- e. Kontrol interaksi: siapa yang menentukan aturan di forum? Jika pemerintah memonopoli, konflik berlanjut. Jika PKL dilibatkan, legitimasi meningkat.

Dengan kerangka Collins, solusi penataan kuliner jalanan bukan sekadar relokasi atau penertiban, tetapi membangun mekanisme interaksi yang setara. Forum tri-partit (pemerintah, PKL, warga) adalah contoh kelembagaan yang sesuai dengan prinsip Collins. Forum ini memungkinkan distribusi energi emosional yang lebih positif, mengurangi rantai konflik, dan menciptakan legitimasi sosial.

Randall Collins berpendapat bahwa konflik adalah denyut nadi kehidupan sosial. Ia bukan sekadar pertarungan kelas atau kebijakan negara, tetapi juga gesekan kecil dalam interaksi sehari-hari. Dengan menekankan pentingnya ritual interaksi, energi emosional, dan kontrol atas interaksi, Collins memberi kita alat analisis yang tajam untuk memahami konflik di berbagai level.

Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, teori Collins sangat relevan. Ia mengingatkan bahwa keberlanjutan tidak hanya soal teknologi atau kebijakan makro, tetapi juga soal bagaimana interaksi sosial dikelola. Tanpa pengelolaan konflik yang adil, kebijakan keberlanjutan akan kehilangan legitimasi.

Bagi kota seperti Makassar, yang sedang menata sektor informal seperti kuliner jalanan, teori Collins menawarkan pelajaran penting: konflik tidak bisa dihindari, tetapi bisa dikelola. Dengan menciptakan ruang interaksi yang setara, mengakui status simbolik PKL, dan membangun mekanisme resolusi yang partisipatif, kota bisa mengubah konflik menjadi energi sosial yang konstruktif.

2.3 Teori Collaborative Governance

2.3.1 Latar Belakang dan Fondasi Teoretis Collaborative Governance

Perkembangan teori tata kelola publik tidak dapat dilepaskan dari perubahan besar dalam cara kita memahami peran negara dan masyarakat dalam mengelola urusan bersama. Pada masa lalu, negara dipandang sebagai aktor tunggal yang memiliki otoritas penuh untuk merumuskan, melaksanakan, dan mengevaluasi kebijakan. Model ini dikenal sebagai *government*, yang menekankan hierarki, birokrasi, dan komando dari atas ke bawah. Namun, seiring dengan meningkatnya kompleksitas masalah publik, model ini mulai dipertanyakan.

Masalah-masalah kontemporer seperti perubahan iklim, urbanisasi, kemiskinan, kesehatan masyarakat, hingga penataan ruang kota, bersifat lintas

sektor, lintas aktor, dan lintas skala. Tidak ada satu institusi pun yang memiliki kapasitas penuh untuk mengatasinya sendirian. Pemerintah memiliki otoritas, tetapi sering kekurangan sumber daya dan legitimasi sosial. Sektor swasta memiliki modal dan inovasi, tetapi orientasinya pada keuntungan sering menimbulkan ketimpangan. Organisasi masyarakat sipil memiliki kedekatan dengan komunitas, tetapi kapasitasnya terbatas. Dalam konteks inilah muncul kesadaran bahwa tata kelola publik harus melibatkan kolaborasi lintas aktor. Konsep Collaborative Governance lahir dari kesadaran tersebut. Ia berakar pada beberapa tradisi intelektual. Pertama, pemikiran Elinor Ostrom (1990) dalam *Governing the Commons* yang menunjukkan bahwa komunitas lokal mampu mengelola sumber daya bersama tanpa harus bergantung sepenuhnya pada negara atau pasar. Ostrom menolak pandangan deterministik Garrett Hardin tentang “tragedy of the commons” dan membuktikan bahwa kelembagaan partisipatif bisa efektif. Kedua, gelombang *New Public Management* pada 1980–1990-an yang menekankan efisiensi, privatisasi, dan kemitraan publik-swasta, membuka ruang bagi kolaborasi lintas sektor. Ketiga, teori *governance networks* pada 1990-an yang menekankan bahwa kebijakan publik dihasilkan melalui jaringan aktor yang saling berinteraksi, bukan hanya oleh pemerintah.

Tonggak penting dalam perkembangan Collaborative Governance adalah artikel Ansell dan Gash (2007) berjudul *Collaborative Governance in Theory and Practice*. Mereka mendefinisikan Collaborative Governance sebagai proses pengambilan keputusan kolektif yang melibatkan aktor publik dan non-publik dalam forum formal, dengan tujuan mencapai konsensus dan implementasi kebijakan. Definisi ini menekankan tiga hal, yakni inklusivitas, deliberasi, dan orientasi implementasi. Emerson, Nabatchi, dan Balogh (2012) kemudian memperluas konsep ini dengan memperkenalkan *Integrative Framework for Collaborative Governance*, yang menekankan dinamika interaksi, kapasitas kolaboratif, dan hasil bersama.

Dengan demikian, Collaborative Governance bukan sekadar koordinasi teknis atau kemitraan pragmatis. Ia adalah paradigma baru dalam tata kelola publik yang menekankan proses deliberatif, kesetaraan partisipasi, dan pencarian solusi bersama. Fondasi teoretisnya menggabungkan pemikiran kelembagaan, teori jaringan, dan praktik demokrasi deliberatif.

2.3.2. Dinamika, Prinsip, dan Kritik terhadap Collaborative Governance

Collaborative Governance memiliki dinamika yang kompleks. Ia bukan sekadar forum pertemuan, melainkan proses sosial-politik yang melibatkan interaksi, negosiasi, dan pembentukan kepercayaan. Ansell dan Gash (2007) menekankan bahwa keberhasilan kolaborasi sangat dipengaruhi oleh kondisi awal, desain kelembagaan, kepemimpinan fasilitatif, dan proses kolaboratif. Kondisi awal mencakup sejarah hubungan antar aktor, tingkat konflik, dan tingkat kepercayaan. Jika hubungan sebelumnya penuh konflik, maka membangun kolaborasi akan lebih sulit. Desain kelembagaan mencakup aturan main yang jelas, transparansi, dan inklusivitas. Kepemimpinan fasilitatif diperlukan untuk menjembatani kepentingan yang berbeda. Proses kolaboratif mencakup dialog tatap muka, pembangunan kepercayaan, dan komitmen bersama.

Prinsip-prinsip dasar Collaborative Governance antara lain, membangun kepercayaan (*trust building*), menciptakan pemahaman bersama (*shared understanding*), memastikan manfaat bersama (*mutual benefit*), menjamin

transparansi, dan mengembangkan kapasitas adaptif. Prinsip-prinsip ini menjadikan Collaborative Governance lebih dari sekadar koordinasi teknis; ia adalah proses yang membangun legitimasi sosial dan keberlanjutan kebijakan. Namun, Collaborative Governance juga tidak lepas dari kritik. Pertama, ada kecenderungan romantisasi kolaborasi. Tidak semua aktor mau atau mampu berkolaborasi. Dalam banyak kasus, aktor kuat mendominasi forum kolaboratif, sehingga suara kelompok marginal terpinggirkan. Kedua, ada masalah asimetri kekuasaan. Pemerintah atau sektor swasta sering memiliki sumber daya lebih besar, sehingga mampu mengendalikan agenda. Ketiga, ada keterbatasan representasi. Forum kolaboratif sering diisi oleh elit organisasi, sementara suara masyarakat akar rumput tidak terwakili. Keempat, ada masalah efisiensi. Proses deliberatif memakan waktu dan biaya, sehingga sering dianggap lambat.

Kritik-kritik ini penting untuk dicatat agar Collaborative Governance tidak dipandang sebagai solusi ajaib (**panacea**). Ia adalah instrumen yang potensial, tetapi keberhasilannya sangat bergantung pada desain kelembagaan, kapasitas aktor, dan konteks sosial-politik. Dalam banyak kasus, Collaborative Governance berhasil menciptakan inovasi kebijakan dan mengurangi konflik. Namun, dalam kasus lain, ia gagal karena dominasi aktor kuat, kurangnya kepercayaan, atau lemahnya kapasitas kelembagaan.

2.3.1. Relevansi dan Penerapan Collaborative Governance dalam Konteks Perkotaan

Collaborative Governance sangat relevan dalam konteks perkotaan, terutama di negara berkembang seperti Indonesia. Kota adalah ruang di mana berbagai kepentingan bertemu: pemerintah, sektor swasta, masyarakat sipil, komunitas lokal, dan warga. Masalah perkotaan seperti transportasi, perumahan, pengelolaan sampah, penataan ruang publik, dan sektor informal tidak bisa diselesaikan oleh pemerintah saja. Dibutuhkan forum kolaboratif yang melibatkan semua aktor.

Contoh yang sering dikutip adalah penataan PKL di Kota Solo pada era Wali Kota Joko Widodo. Relokasi PKL dari Banjarsari ke lokasi baru dilakukan melalui dialog intensif, kompensasi, dan penyediaan fasilitas. Pemerintah kota tidak menggunakan pendekatan represif, melainkan kolaboratif. PKL dilibatkan dalam perencanaan, sehingga mereka merasa memiliki. Hasilnya, relokasi relatif berhasil dan menjadi contoh praktik Collaborative Governance di Indonesia.

Di tingkat global, Singapura berhasil menata pedagang kaki lima melalui sistem **hawker centre**. Proses ini melibatkan pemerintah, pedagang, dan komunitas. Pemerintah menyediakan fasilitas, pedagang menjaga standar kebersihan, dan komunitas mendukung sebagai konsumen. Hasilnya, *hawker centre* tidak hanya menjadi solusi tata kelola, tetapi juga ikon budaya yang diakui UNESCO. Dalam konteks penataan kuliner jalanan di Makassar, Collaborative Governance dapat menjadi kerangka kerja yang relevan. Pemerintah kota tidak bisa hanya mengandalkan penertiban. Dibutuhkan forum kolaboratif yang melibatkan asosiasi PKL, warga, akademisi, dan sektor swasta. Forum ini dapat merumuskan aturan operasional, standar kebersihan, mekanisme sanksi, dan strategi promosi bersama. Dengan demikian, penataan kuliner jalanan tidak hanya menciptakan ketertiban, tetapi juga memberdayakan

ekonomi rakyat, memperkuat identitas budaya, dan meningkatkan daya tarik pariwisata.

Lebih jauh, Collaborative Governance juga relevan untuk isu keberlanjutan. Brundtland menekankan integrasi ekonomi, sosial, dan lingkungan. Sachs menekankan pentingnya SDGs sebagai peta jalan global. Ostrom menekankan kelembagaan partisipatif dalam mengelola commons. Collaborative Governance adalah instrumen yang memungkinkan integrasi ketiganya. Ia menyediakan forum di mana aktor-aktor dengan kepentingan berbeda bisa duduk bersama, membangun pemahaman bersama, dan merumuskan solusi yang adil, inklusif, dan berkelanjutan.

Collaborative Governance adalah teori tata kelola yang lahir dari kesadaran bahwa masalah publik modern terlalu kompleks untuk diselesaikan oleh pemerintah saja. Ia menekankan kolaborasi lintas aktor, partisipasi setara, dan pencarian solusi bersama. Dengan prinsip trust, mutual benefit, dan adaptive learning, Collaborative Governance menawarkan paradigma baru dalam kebijakan publik.

Dalam konteks perkotaan Indonesia, Collaborative Governance bukan hanya pilihan, tetapi kebutuhan. Ia memungkinkan kota-kota besar menghadapi tantangan urbanisasi, sektor informal, dan keberlanjutan dengan cara yang lebih inklusif. Penataan PKL, pengelolaan ruang publik, dan pembangunan berkelanjutan hanya bisa berhasil jika

2.3.2 Teori Urban Governance and Democracy menawarkan konsep kepemimpinan dan pelibatan komunitas dalam mewujudkan tata Kelola kota yang lebih efektif dan lebih demokratis.

Model kepemimpinan kota dengan melibatkan pendekatan secara konseptual yang lebih komparatif di berbagai kota yang ada di eropa dilakukan untuk memberikan Gambaran dan pemahaman terkait dengan interaksi antar actor publik dan warga negara di dalam perumusan kebijakan perkotaan.

Untuk mewujudkan hal tersebut maka dibutuhkan setidaknya 3 hal dalam membangun kepemimpinan dan pelibatan Masyarakat dalam perumusan kebijakan yakni di mulai dengan proses input atau partisipasi itu sendiri, kemudian throughtput dengan melalui transparansi serta output adalah efektivitas. Dari ketiga hal tersebut sebagai bentuk proses aktif antara kepemimpinan dan juga komunitas.

Selain itu, kemampuan Lembaga patut untuk dilakukan analisis sebab terkada program seringkali gagal dikarenakan kemampuan Lembaga tidak memadai dalam menunjang program pemerintah dalam hal ini street food di kota makassar. Dalam analisis kelembagaan nantinya akan di uraikan sejauhmana keterlibatan tersebut dengan posisi seperti apa akan sangat ditentukan oleh desain institusional yang diberikan sesuai dengan kewenangan yang ada. Kendati memiliki beberapa kesamaan karakter antara kota yang ada di eropa dengan kota makassar namun pola hirarki dan struktur politik yang terbangun memiliki relevansi dan keterkaitan yang hamper sama sesuai yakni budaya politik yang cukup kompleks. Lebih lanjut, model kolaboratif multi-aktor melalui kemitraan antara sektor publik dan sektor swasta dilakukan untuk membangun kepercayaan, social kapital, dan pengelolaan konflik sehingga akan memperkuat efektivitas dan inklusi.

Perubahan dalam struktur kepemimpinan kota menciptakan berbagai tipe dan gaya kepemimpinan, dari manajerial hingga kolaboratif. Gaya yang paling efektif adalah yang mampu menggabungkan pengambilan keputusan strategis



dengan keterlibatan publik yang bermakna. Sehingga dengan demikian Kepemimpinan lokal harus dilihat sebagai proses kolektif, bukan hanya peran individu. Pemimpin perlu menavigasi antara birokrasi, komunitas, dan pasar untuk membentuk masa depan kota secara partisipatif. Dan pada akhirnya Keberhasilan tata kelola urban tidak ditentukan oleh satu pendekatan tunggal, melainkan oleh integrasi peran berbagai aktor dalam konteks kelembagaan dan budaya lokal yang beragam.

2.4 Kuliner Jalanan (Street Food)

2.4.1. Sejarah Street Food

Fenomena kuliner jalanan memiliki akar sejarah yang panjang, bahkan lebih tua dari banyak institusi formal yang kita kenal hari ini. Catatan arkeologis menunjukkan bahwa sejak ribuan tahun lalu, masyarakat perkotaan telah mengandalkan pedagang makanan di jalanan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Di Yunani Kuno, pedagang ikan goreng menjajakan dagangannya di pasar Athena. Makanan ini populer di kalangan pekerja dan budak yang tidak memiliki dapur pribadi. Di Roma Kuno, masyarakat kelas pekerja sering membeli roti pipih dengan taburan rempah atau kacang dari pedagang jalanan. Bahkan, beberapa sejarawan menyebut bahwa “thermopolia”—warung kecil di pinggir jalan—adalah cikal bakal restoran cepat saji.

Di Tiongkok, sejak era Dinasti Song (abad ke-10 hingga 13), kota-kota besar seperti Kaifeng dan Hangzhou dipenuhi pedagang keliling yang menjual mie, sup, dan kudapan. Catatan sastra klasik menggambarkan suasana malam dengan aroma makanan yang memenuhi jalanan. Di Timur Tengah, pasar tradisional (souq) menjadi pusat perdagangan sekaligus kuliner, di mana roti pipih, daging panggang, dan manisan dijual di kios-kios kecil.

Di Asia Tenggara, tradisi kuliner jalanan berkembang pesat seiring urbanisasi. Di Indonesia, warung kaki lima dan pedagang keliling telah lama menjadi bagian dari kehidupan kota. Istilah “kaki lima” sendiri merujuk pada trotoar selebar lima kaki yang menjadi tempat pedagang membuka lapak. Sejak era kolonial, pedagang makanan keliling dengan gerobak dorong telah menjadi pemandangan umum di Batavia, Surabaya, dan Makassar.

Memasuki abad ke-20, street food semakin mengakar sebagai bagian dari identitas budaya kota. Di Bangkok, pedagang makanan jalanan menjadi ikon wisata. Di Mexico City, taco dan tamale menjadi simbol kuliner nasional. Di New York, hot dog dan pretzel dijual di hampir setiap sudut jalan. Fenomena ini menunjukkan bahwa street food bukan hanya soal kebutuhan praktis, tetapi juga bagian dari identitas kolektif dan kebanggaan budaya.

Kini, street food telah naik kelas menjadi bagian dari gastronomi global. Festival kuliner jalanan digelar di berbagai kota besar, dari London hingga Tokyo. Beberapa pedagang bahkan meraih penghargaan internasional, termasuk bintang Michelin. Hal ini menegaskan bahwa street food adalah fenomena dinamis: ia lahir dari kebutuhan dasar, tetapi berkembang menjadi simbol budaya, ekonomi kreatif, dan pariwisata.

2.4.2 Sebab-Sebab Kemunculan Street Food di Kota-Kota Besar

Mengapa street food begitu lekat dengan kehidupan kota? Ada beberapa faktor utama yang menjelaskan kemunculan dan keberlanjutannya:

a. Urbanisasi dan Ritme Hidup Cepat

Pertumbuhan kota menciptakan masyarakat dengan mobilitas tinggi. Pekerja kantoran, buruh pabrik, mahasiswa, dan wisatawan

- membutuhkan makanan cepat, murah, dan mudah dijangkau. Street food menjawab kebutuhan ini dengan menyediakan makanan instan di lokasi strategis: dekat terminal, stasiun, kampus, dan pusat perbelanjaan.
- b. Ekonomi Informal
Street food adalah bagian dari sektor ekonomi informal. Bagi banyak keluarga miskin urban, berdagang makanan di jalanan adalah cara paling mudah untuk bertahan hidup. Modal yang relatif kecil, keterampilan memasak sederhana, dan permintaan yang tinggi menjadikan street food sebagai pintu masuk ekonomi. Di banyak kota berkembang, sektor ini menyerap tenaga kerja dalam jumlah besar.
 - c. Tradisi Kuliner Lokal
Street food juga lahir dari tradisi kuliner lokal. Di Makassar, misalnya, coto, pallubasa, dan jalangkote dijual di warung tenda atau gerobak. Di Yogyakarta, angkringan menjadi simbol budaya makan murah meriah. Tradisi ini memperkuat legitimasi street food sebagai bagian dari identitas kota.
 - d. Pariwisata dan Globalisasi
Street food kini menjadi daya tarik wisata. Wisatawan mencari pengalaman otentik yang tidak bisa ditemukan di restoran formal. Globalisasi memperkuat tren ini: makanan jalanan dari satu negara bisa populer di negara lain. Contohnya, bubble tea dari Taiwan kini dijual di hampir semua kota besar dunia.
 - e. Keterbatasan Infrastruktur
Di banyak kota berkembang, restoran formal tidak selalu terjangkau atau tersedia. Street food hadir sebagai solusi praktis, menyediakan makanan murah di lokasi yang dekat dengan aktivitas masyarakat. Dengan demikian, street food adalah jawaban atas keterbatasan infrastruktur perkotaan.

2.4.3. Perbandingan Pengelolaan Street Food di Beberapa Kota Besar

Pengelolaan street food sangat bervariasi, tergantung pada konteks sosial, ekonomi, dan politik. Berikut beberapa contoh:

- a. Bangkok, Thailand
Bangkok dikenal sebagai “ibu kota street food dunia.” Jalanan kota dipenuhi pedagang yang menjual pad thai, tom yum, dan mango sticky rice. Awalnya, pemerintah membiarkan street food tumbuh organik. Namun, sejak 2010-an, regulasi ketat diberlakukan untuk menjaga kebersihan dan ketertiban. Meski sempat ada upaya pelarangan, tekanan publik dan pariwisata membuat pemerintah mengadopsi pendekatan kompromi: menata lokasi tertentu sebagai koridor kuliner resmi.
- b. Singapura
Singapura adalah contoh sukses penataan street food. Pada 1960-an, pemerintah merelokasi pedagang kaki lima ke pusat kuliner yang disebut hawker centre. Fasilitas ini dilengkapi sanitasi, air bersih, dan pengelolaan sampah. Kini, hawker centre menjadi ikon budaya Singapura, bahkan diakui UNESCO sebagai warisan budaya tak benda. Model ini menunjukkan bahwa street food bisa ditata formal tanpa kehilangan identitas.
- c. Seoul, Korea Selatan

Di Seoul, street food berkembang pesat di kawasan wisata seperti Myeongdong. Pemerintah mengatur pedagang melalui izin, zonasi, dan inspeksi rutin. Street food dipromosikan sebagai bagian dari industri pariwisata, dengan festival kuliner jalanan rutin digelar. Namun, ada kritik bahwa komersialisasi berlebihan mengurangi otentisitas street food tradisional.

d. Jakarta, Indonesia

Jakarta menghadapi dilema besar. Di satu sisi, street food adalah bagian penting dari ekonomi rakyat. Di sisi lain, pedagang sering dianggap mengganggu lalu lintas dan kebersihan. Pemerintah mencoba membangun “lokasi binaan” atau sentra kuliner, tetapi implementasinya menghadapi kendala: fasilitas kurang memadai, lokasi tidak strategis, dan resistensi pedagang. Hal ini menunjukkan perlunya pendekatan partisipatif.

e. New York, Amerika Serikat

Street food di New York mencerminkan keragaman etnis kota. Dari hot dog hingga taco, street food menjadi simbol imigrasi. Pemerintah mengatur pedagang melalui sistem izin ketat dengan kuota terbatas. Hal ini menjaga standar kebersihan, tetapi juga menciptakan pasar gelap izin. Meski demikian, street food tetap menjadi bagian dari citra global New York sebagai melting pot budaya.

2.4.4. Street Food sebagai Tantangan dan Peluang

Dari perbandingan di atas, terlihat bahwa street food adalah fenomena kompleks. Ia adalah solusi ekonomi, identitas budaya, sekaligus tantangan tata kelola kota.

- a. Model Singapura menunjukkan bahwa street food bisa ditata formal tanpa kehilangan identitas.
- b. Bangkok menunjukkan pentingnya kompromi antara regulasi dan fleksibilitas.
- c. Jakarta memperlihatkan dilema antara penertiban dan pemberdayaan.
- d. New York menegaskan bahwa street food adalah bagian dari identitas multikultural.

Kuliner jalanan memiliki sejarah panjang, lahir dari kebutuhan praktis masyarakat urban, dan kini menjadi fenomena global yang sarat makna. Sebab-sebab kemunculannya berkaitan dengan urbanisasi, ekonomi informal, tradisi lokal, pariwisata, dan keterbatasan infrastruktur. Perbandingan pengelolaan di berbagai kota menunjukkan beragam pendekatan, dari regulasi ketat hingga kompromi partisipatif.

Dengan demikian, street food adalah topik yang kaya untuk diteliti, karena ia menyatukan dimensi sejarah, ekonomi, sosial, budaya, dan politik dalam satu fenomena yang sangat dekat dengan kehidupan sehari-hari masyarakat kota.

2.5. Pedagang Kaki Lima (PKL)

2.5.1. Sebab-Sebab Kemunculan PKL di Kota-Kota Besar

Fenomena Pedagang Kaki Lima (PKL) adalah salah satu wajah paling nyata dari dinamika perkotaan di negara-negara berkembang, termasuk Indonesia. PKL hadir di hampir setiap sudut kota besar, di trotoar, halaman stasiun, sekitar sekolah, hingga kawasan perkantoran. Mereka menjual beragam produk—dari makanan cepat saji, pakaian, aksesoris, hingga jasa sederhana—dengan harga

terjangkau. Kehadiran PKL sering dipandang ambivalen, di satu sisi mereka dianggap mengganggu ketertiban, estetika, dan lalu lintas; di sisi lain mereka adalah penyedia lapangan kerja, penggerak ekonomi rakyat, dan bagian dari identitas budaya kota.

Dalam literatur urban studies, PKL sering diposisikan sebagai bagian dari ekonomi informal. Keith Hart (1973) memperkenalkan istilah “informal sector” untuk menjelaskan aktivitas ekonomi yang tidak tercatat secara resmi, tetapi justru menopang kehidupan mayoritas masyarakat miskin urban. PKL adalah representasi paling kasat mata dari sektor ini. Mereka hadir bukan karena pilihan bebas semata, melainkan karena keterbatasan akses terhadap pekerjaan formal. Namun, seiring waktu, PKL juga berkembang menjadi fenomena sosial-budaya yang kompleks, dengan jaringan sosial, pola konsumsi, dan dinamika politik tersendiri. Kemunculan PKL di kota-kota besar dapat dijelaskan melalui beberapa faktor utama yang saling terkait:

a. Urbanisasi dan Migrasi Desa-Kota

Urbanisasi adalah faktor paling mendasar. Pertumbuhan kota besar menarik arus migrasi dari desa. Migran datang dengan harapan memperoleh pekerjaan dan kehidupan yang lebih baik. Namun, sektor formal di kota sering tidak mampu menyerap seluruh tenaga kerja baru. Akibatnya, banyak migran beralih ke sektor informal, termasuk berdagang di jalanan. PKL menjadi pilihan karena hambatan masuknya rendah, modal kecil, keterampilan sederhana, dan permintaan konsumen yang tinggi.

b. Keterbatasan Lapangan Kerja Formal

Kota besar memang menyediakan banyak lapangan kerja, tetapi tidak semua orang memiliki kualifikasi yang sesuai. Pendidikan rendah, keterampilan terbatas, dan diskriminasi sosial membuat sebagian orang sulit masuk ke sektor formal. PKL menjadi “katup pengaman” ekonomi, menyediakan pekerjaan bagi mereka yang tersisih dari pasar kerja formal.

c. Ekonomi Informal sebagai Strategi Bertahan Hidup

PKL adalah bagian dari ekonomi informal yang fleksibel, adaptif, dan mampu bertahan di tengah krisis. Saat krisis moneter 1997–1998, misalnya, banyak pekerja formal yang kehilangan pekerjaan beralih menjadi PKL. Hal ini menunjukkan bahwa PKL bukan hanya fenomena struktural, tetapi juga strategi bertahan hidup di tengah ketidakpastian ekonomi.

d. Permintaan Konsumen Urban

Masyarakat kota membutuhkan barang dan jasa murah, cepat, dan mudah diakses. PKL menjawab kebutuhan ini dengan menjual produk di lokasi strategis dengan harga terjangkau. Bagi pekerja kantor, mahasiswa, atau buruh, PKL adalah solusi praktis untuk kebutuhan sehari-hari.

e. Keterbatasan Infrastruktur Perkotaan

Restoran formal, pusat belanja, atau pasar modern tidak selalu menjangkau semua lapisan masyarakat. PKL hadir di ruang-ruang kosong kota, mengisi celah yang tidak dipenuhi sektor formal. Mereka memanfaatkan ruang publik—trotoar, halaman, atau pinggir jalan—sebagai tempat usaha.

2.5.2. Ciri-Ciri Utama PKL Dibanding Pelaku Usaha Lain

PKL memiliki karakteristik khas yang membedakannya dari pelaku usaha formal:

1. Modal Kecil dan Sumber Daya Terbatas
Sebagian besar PKL memulai usaha dengan modal terbatas, sering kali berasal dari tabungan pribadi atau pinjaman informal. Skala usaha kecil membuat mereka rentan, tetapi juga fleksibel.
2. Lokasi di Ruang Publik
PKL umumnya beroperasi di trotoar, pinggir jalan, atau ruang publik lain yang tidak dirancang untuk aktivitas ekonomi. Hal ini menimbulkan konflik dengan pengguna ruang publik lain, seperti pejalan kaki atau kendaraan.
3. Legalitas Lemah
Banyak PKL tidak memiliki izin resmi. Status mereka sering berada di “zona abu-abu” antara legal dan ilegal. Hal ini membuat mereka rentan terhadap penertiban, tetapi juga memberi fleksibilitas untuk berpindah lokasi.
4. Fleksibilitas Tinggi
PKL mudah berpindah lokasi, menyesuaikan jam operasional, dan merespons perubahan permintaan konsumen. Fleksibilitas ini adalah kekuatan sekaligus kelemahan.
5. Harga Terjangkau
Produk PKL biasanya lebih murah dibanding produk di toko formal, karena biaya operasional rendah. Hal ini membuat PKL sangat diminati konsumen kelas menengah bawah.
6. Hubungan Sosial Erat
PKL sering membangun hubungan personal dengan pelanggan, menciptakan loyalitas yang tidak selalu dimiliki usaha formal. Hubungan ini memperkuat posisi PKL dalam ekosistem sosial kota.

2.5.3. Perbandingan Pengelolaan PKL di Beberapa Kota Besar

Pengelolaan PKL berbeda-beda di setiap kota, tergantung pada konteks sosial, ekonomi, dan politik.

- a. Jakarta, Bandung, dan Surabaya (Indonesia)
Di Jakarta, pemerintah mencoba membangun lokasi binaan untuk merelokasi PKL. Namun, banyak lokasi binaan tidak diminati karena jauh dari konsumen. Bandung mengembangkan konsep “street furniture” untuk menata PKL agar lebih estetik. Surabaya menekankan pendekatan relokasi ke sentra kuliner dengan fasilitas sanitasi. Namun, semua kota menghadapi dilema antara penertiban dan pemberdayaan.
- b. Solo (Indonesia)
Solo dikenal dengan pendekatan partisipatif dalam penataan PKL. Pemerintah kota di era Wali Kota Joko Widodo melakukan relokasi PKL ke lokasi baru dengan dialog intensif, kompensasi, dan penyediaan fasilitas. Pendekatan ini dianggap relatif berhasil karena mengedepankan komunikasi dan kepercayaan.
- c. Bangkok (Thailand)
Bangkok sempat dikenal sebagai surga street food. Namun, pemerintah kota mulai melakukan regulasi ketat untuk menjaga kebersihan dan ketertiban. Meski sempat ada larangan, tekanan publik membuat pemerintah mengadopsi kompromi, menata lokasi tertentu sebagai koridor kuliner resmi.

d. Singapura

Singapura berhasil menata PKL melalui sistem hawker centre. Pedagang direlokasi ke pusat kuliner yang dilengkapi fasilitas sanitasi, air bersih, dan pengelolaan sampah. Kini hawker centre menjadi ikon budaya Singapura dan diakui UNESCO sebagai warisan budaya tak benda.

e. New York (Amerika Serikat)

PKL di New York diatur melalui sistem izin ketat dengan kuota terbatas. Hal ini menjaga standar kebersihan, tetapi juga menciptakan pasar gelap izin. Meski demikian, street vendors tetap menjadi bagian dari identitas multikultural kota.

2.5.4. Peluang dan Tantangan Penataan PKL di Perkotaan

Adapun peluang yang mesti dimaksimalkan dalam penataan PKL di perkotaan adalah :

- a. Pemberdayaan Ekonomi Rakyat: PKL menyerap tenaga kerja dan menyediakan penghidupan bagi keluarga miskin urban.
- b. Identitas Budaya dan Pariwisata: PKL dapat menjadi daya tarik wisata, seperti hawker centre di Singapura atau street food di Bangkok.
- c. Inovasi Tata Ruang: Penataan PKL dapat mendorong inovasi desain ruang publik yang lebih inklusif.
- d. Kolaborasi Multi-Aktor: Penataan PKL membuka peluang kolaborasi antara pemerintah, komunitas, dan sektor swasta.

Sedangkan tantangan yang mesti diantisipasi adalah :

- a. Konflik Ruang Publik: PKL sering dianggap mengganggu lalu lintas, pejalan kaki, dan estetika kota.
- b. Legalitas dan Regulasi: Banyak PKL beroperasi tanpa izin, sehingga sulit diatur.
- c. Kebersihan dan Kesehatan: Minimnya fasilitas sanitasi menimbulkan masalah kesehatan masyarakat.
- d. Resistensi Relokasi: PKL sering menolak relokasi karena lokasi baru kurang strategis.
- e. Ketimpangan Kekuasaan: PKL sering berada pada posisi lemah dalam negosiasi dengan pemerintah dan pemilik modal.

Fenomena PKL adalah cermin dari dinamika urbanisasi, ekonomi informal, dan konflik ruang publik. Mereka hadir karena kebutuhan ekonomi, keterbatasan lapangan kerja formal, dan permintaan konsumen urban. PKL memiliki ciri khas: modal kecil, fleksibilitas tinggi, dan hubungan sosial erat dengan pelanggan.

BAB III

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan **kualitatif deskriptif** untuk menggali secara mendalam fenomena pengembangan kuliner jalanan di Kota Makassar. Pendekatan ini dipilih karena dinilai paling tepat untuk memahami makna, persepsi, dan dinamika sosial yang terjadi di lapangan, terutama yang berkaitan dengan perilaku pedagang kaki lima (PKL), persepsi konsumen, dan peran pemerintah dalam menata kawasan kuliner. Penelitian kualitatif memungkinkan peneliti untuk menyelami realitas sosial secara holistik dan kontekstual.

Sumber data utama dalam penelitian ini diperoleh melalui metode **wawancara mendalam, observasi partisipatif, dan Focus Group Discussion (FGD)** dengan berbagai aktor yang terlibat, termasuk pedagang, pengelola kawasan, aparat pemerintah, dan konsumen. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur untuk memberi ruang pada eksplorasi informasi yang tidak terduga namun relevan. Sementara itu, observasi dilakukan di kawasan strategis seperti GOR Sudiang dan Kawasan Kuliner Cidu guna mengamati interaksi sosial, pola konsumsi, serta tata ruang aktual yang digunakan para pedagang.

Melalui pendekatan ini, penelitian diharapkan dapat memberikan gambaran yang utuh dan mendalam mengenai kondisi eksisting kuliner jalanan di Kota Makassar, faktor-faktor yang mempengaruhinya, serta strategi yang tepat untuk pengembangannya secara partisipatif dan berkelanjutan.

3.1. Prosedur Penelitian

Penelitian ini difokuskan pada pemetaan potensi kuliner jalanan di kota makassar. Studi ini bersifat penomenologi dan holistic, dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Alasan utama menggunakan pendekatan penelitian ini dikarenakan pendekatan kualitatif dapat mendeskripsikan fenomena yang ada dengan peneliti sebagai instrument utama dalam penelitian kualitatif.

3.2. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ditentukan secara **purposive**, yaitu dipilih berdasarkan karakteristik kawasan yang menunjukkan potensi dan tantangan kuliner jalanan. Fokus utama diarahkan pada kawasan yang telah berkembang menjadi pusat kuliner malam dan memiliki interaksi sosial ekonomi yang tinggi, seperti GOR Sudiang dan kawasan Cidu.

Lokasi penelitian ini dilakukan pada 15 kecamatan kota makassar yang difokuskan pada pasar kuliner cidu, dan pasar kuliner jalanan di sekitaran Gor Sudiang. Pemilihan Lokasi ini penelitian ini didasarkan pada beberapa pertimbangan seperti : a) makassar sebagai kota metropolitan area, b) penegmbangan potensi pariwisata melalui kuliner sejauh ini belum nampak secara signifikan, c) makasar mengalami peningkatan pengunjung sebagai kota yang menawarkan jasa dan potensi ekonomi cukup bagus dan

mengalami progress pertumbuhan ekonomi cukup baik jika dibandingkan dengan daerah dan kota lainnya

3.3. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dilakukan dengan dua kategori, yaitu a) data primer yang merupakan data yang diperoleh dilapangan secara langsung; b) data skunder yaitu data yang diperoleh melalui instansi terkait dengan hasil studi yang telah dilakukan sebelumnya dan memiliki keterkaitan dengan pemetaan potensi kuliner jalanan sebagaimana rinciannya sebagai berikut :

a. Observasi

Data yang diperoleh melalui observasi antara lain : 1) pertumbuhan ekonomi kreatif melalui jajanan kuliner ciri khas local makassar; 2) pola dan struktur ruang dalam menata kuliner jalanan tanpa menghambat fasilitas umum lainnya; 3) system kegiatan social dan ekonomi. Adapun instrument pengumpulan datanya melalui catatan lapangan, catatan berkala dan daftar check.

b. Wawancara Mendalam

Data yang dikumpulkan melalui wawancara secara mendalam antara lain : 1) potensi kuliner; 2) arah Pembangunan kota dengan pengelolaan dan penataan pasar kuliner; 3) system, mekanisme, dan jam operasional pasar kuliner jalanan.

c. Informan penelitian

Informan kunci dalam penelitian ini merupakan pemangku kebijakan dinas perhubungan, Dinas UMKM, Dinas Pariwisata, DLHD, Perumda Pasar, Perumda Parkir, Aparat Keamanan, Pemerintah Kecamatan Bontoala, Dan Pemerintah Kecamatan Biringkanaya, Sat Pol - PP kota makassar, Informan kunci dipilih untuk memberikan wawasan mendalam mengenali regulasi, potensi serta tantangan yang dihadapi dalam penataan kuliner jalanan di kota Makassar. Kemudian jumlah sampel yang ditetapkan sebanyak 30 responden. Lebih lanjut respoenden yang ditetapkan dalam penelitian ini adalah 13 orang dengan komposisi 7 orang dari responden, 3 orang dari pemangku kebijakan 3 orang pemilik moda transportasi dengan metode snowball sampling.

3.4. Dokumentasi

Teknik dokumentasi dalam penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisis berbagai dokumen yang relevan, seperti peraturan pemerintah terkait dengan penataan kuliner, laporan evaluasi kebijakan, jurnal, serta data statistic. Dokumentasi juga mencakup hasil wawancara dengan responden dan informan kunci, yang kemudian disusun dalam bentuk transkrip untuk dianalisis lebih lanjut. Teknik ini bertujuan untuk memberikan pemahaman yang lebih mendalam terkait dengan penataan kuliner jalanan di kota makassar.

3.5. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh dianalisis menggunakan teknik **analisis tematik**, dengan mengidentifikasi pola, kategori, dan tema-tema utama yang muncul dari data lapangan. Proses analisis dilakukan secara induktif, dimulai dari transkrip mentah hingga penyusunan narasi tematik yang merepresentasikan kondisi di lapangan. Validitas data dijaga melalui **triangulasi sumber** dan **member checking**, di mana hasil wawancara dan FGD dikonfirmasi kembali kepada informan untuk memastikan keabsahannya. Langkah-langkah analisis sebagai berikut : 1) reduksi data yaitu menyortir dan memilah data dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi yang relevan dengan focus penelitian; 2) kategorisasi dan pengenalan pola dengan mengidentifikasi tema utama yang kemudian muncul dari data yang telah dikumpulkan; 3) interpretasi data yaitu analisis secara mendalam terhadap pola-pola tematikn yang ditemukan guna memahami hubungan antara factor kebijakan, penataan kuliner jalanan di kota makassar; 4) penyajian data yakni penyusunan hasil analisis dalam bentuk deskriptif naratif yang menggambarkan bagaimana kebijakan dalam penataan kuliner jalanan.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Potensi Kawasan Kuliner Jalanan di Kota Makassar

Kota Makassar sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan merupakan salah satu simpul metropolitan terbesar di kawasan timur Indonesia. Dengan luas wilayah sekitar 175,77 km² dan jumlah penduduk yang menurut Dokumen BPS tahun 2025 telah mencapai lebih dari 1,5 juta jiwa, kota ini menjadi pusat perdagangan, jasa, dan pariwisata. Pertumbuhan ekonomi Makassar pada triwulan I tahun 2025 tercatat sebesar 4,53% year-on-year, dengan sektor perdagangan, pariwisata, dan kuliner sebagai motor penggerak utama. Dalam konteks ini, kuliner jalanan atau street food tidak hanya berfungsi sebagai aktivitas ekonomi informal, tetapi juga sebagai fenomena sosial, budaya, dan pariwisata yang memiliki potensi besar untuk dikembangkan.

A. Potret Demografi dan Basis Konsumen Kota Makassar dalam Konteks Pengembangan Kuliner Jalanan.

Potensi kawasan kuliner jalanan di Kota Makassar tidak dapat dilepaskan dari kondisi demografi dan karakteristik basis konsumen yang membentuk permintaan terhadap produk kuliner. Demografi bukan hanya sekadar angka statistik, melainkan gambaran tentang struktur sosial, pola mobilitas, dan dinamika ekonomi yang memengaruhi bagaimana kuliner jalanan tumbuh dan berkembang. Dengan jumlah penduduk yang menurut Dokumen *Makassar Dalam Angka 2025* telah mencapai lebih dari 1,5 juta jiwa, Makassar menjadi salah satu kota dengan kepadatan penduduk tinggi di kawasan timur Indonesia. Pertumbuhan tahunan sekitar 0,65–1,29% menunjukkan adanya tekanan urbanisasi yang terus berlangsung, di mana penduduk dari kabupaten sekitar seperti Gowa, Maros, dan Takalar bermigrasi ke Makassar untuk mencari peluang ekonomi. Migrasi ini memperluas basis konsumen sekaligus menambah jumlah pelaku usaha kuliner jalanan.

Struktur usia penduduk Makassar memperlihatkan dominasi kelompok usia produktif (15–64 tahun) yang mencapai lebih dari 65% dari total populasi. Bonus demografi ini menciptakan pasar yang sangat potensial bagi kuliner jalanan. Kelompok usia produktif cenderung memiliki mobilitas tinggi, kebutuhan konsumsi cepat, dan preferensi terhadap makanan yang praktis serta terjangkau. Mahasiswa, pekerja kantoran, buruh, hingga pengemudi

transportasi daring menjadi konsumen utama kuliner jalanan karena mereka membutuhkan akses pangan murah dan cepat di tengah aktivitas harian. Kehadiran ribuan mahasiswa dari berbagai perguruan tinggi di Makassar, seperti Universitas Hasanuddin, Universitas Negeri Makassar, dan Universitas Bosowa, semakin memperkuat basis konsumen kuliner jalanan, terutama di kawasan sekitar kampus dan kos-kosan.

Selain kelompok usia produktif, generasi muda atau remaja juga memainkan peran penting. Mereka tidak hanya mengonsumsi kuliner jalanan sebagai kebutuhan, tetapi juga sebagai gaya hidup. Fenomena nongkrong di pusat kuliner malam seperti Cidu atau Jalan Nusantara menjadi bagian dari identitas sosial anak muda Makassar. Media sosial memperkuat tren ini, di mana kuliner jalanan tidak hanya dinilai dari rasa, tetapi juga dari tampilan visual yang menarik untuk diunggah di Instagram atau TikTok. Hal ini mendorong pedagang untuk berinovasi dalam penyajian, kemasan, dan branding, sehingga kuliner jalanan semakin bertransformasi menjadi produk kreatif.

Dari sisi gender, perempuan memiliki peran ganda dalam ekosistem kuliner jalanan. Sebagai konsumen, perempuan seringkali menjadi pengambil keputusan dalam rumah tangga terkait konsumsi makanan. Sebagai pelaku usaha, banyak perempuan yang terlibat dalam usaha kuliner kecil, baik sebagai pedagang kaki lima maupun pengelola warung makan. Data UMKM dari BPS menunjukkan bahwa sektor kuliner di Makassar didominasi oleh usaha mikro yang sebagian besar dikelola oleh perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa pengembangan kuliner jalanan juga memiliki dimensi pemberdayaan gender, di mana perempuan tidak hanya menjadi konsumen tetapi juga produsen yang aktif.

Pendapatan masyarakat Makassar juga menjadi faktor penting dalam membentuk basis konsumen. Data BPS mencatat bahwa pendapatan per kapita Makassar terus meningkat seiring pertumbuhan ekonomi kota yang mencapai 4,53% pada triwulan I 2025. Namun, ketimpangan tetap ada, dengan sebagian besar masyarakat kelas menengah bawah masih bergantung pada pangan murah. Kuliner jalanan dengan harga Rp5.000–Rp15.000 per item, sebagaimana dicatat dalam Dokumen Policy Brief Penataan Kawasan Kuliner Cidu (2025), menjadi pilihan utama bagi kelompok ini. Dengan demikian,

kuliner jalanan berfungsi sebagai penyedia akses pangan terjangkau yang mendukung ketahanan pangan perkotaan.

Selain penduduk lokal, wisatawan juga menjadi bagian dari basis konsumen kuliner jalanan. Data Dinas Pariwisata menunjukkan bahwa jumlah wisatawan domestik ke Makassar mencapai hampir 5 juta orang pada 2019, sementara wisatawan mancanegara sekitar 111 ribu. Tren ini terus meningkat pasca-pandemi, dengan tingkat hunian hotel mencapai 50,21% pada Februari 2025. Wisatawan yang datang ke Makassar tidak hanya tertarik pada destinasi alam seperti Pantai Losari, tetapi juga pada pengalaman kuliner khas. Kuliner jalanan menjadi daya tarik utama karena menawarkan pengalaman autentik dengan harga terjangkau. Wisatawan mancanegara seringkali mencari makanan lokal di pusat kuliner malam seperti Cidu atau Jalan Nusantara untuk merasakan atmosfer sosial kota.

Mobilitas penduduk juga memengaruhi basis konsumen kuliner jalanan. Makassar sebagai kota pelabuhan dan simpul transportasi memiliki arus mobilitas tinggi, baik dari dalam kota maupun luar kota. Jalan Nusantara, misalnya, menjadi koridor utama yang menghubungkan pelabuhan dengan pusat kota. Pedagang kuliner di kawasan ini memanfaatkan arus mobilitas untuk menarik konsumen dari berbagai latar belakang. Demikian pula kawasan GOR Sudiang yang sering menjadi lokasi kegiatan olahraga dan event, menarik konsumen temporer yang datang untuk berpartisipasi atau menonton.

Dari perspektif budaya, kuliner jalanan di Makassar merepresentasikan identitas lokal. Hidangan seperti coto Makassar, pallubasa, sop saudara, pisang epe, dan barongko tidak hanya dikonsumsi sebagai makanan, tetapi juga sebagai simbol budaya. Konsumen lokal memiliki keterikatan emosional dengan makanan ini, sementara wisatawan melihatnya sebagai pengalaman budaya. Tradisi konsumsi makanan tertentu pada waktu tertentu, seperti coto pada pagi hari, memperlihatkan bagaimana demografi dan budaya membentuk pola konsumsi.

Dalam konteks teori Brundtland, potret demografi dan basis konsumen ini menunjukkan pentingnya keadilan intra-generasi. Kuliner jalanan menyediakan akses pangan murah bagi kelompok rentan, sekaligus menjadi ruang ekonomi bagi pedagang kecil. Dalam perspektif Sachs, sistem demografi Makassar dengan bonus usia produktif menciptakan peluang besar untuk

mengembangkan sektor kuliner sebagai bagian dari pembangunan berkelanjutan. Ostrom menekankan bahwa ruang publik yang digunakan pedagang adalah commons yang harus dikelola secara partisipatif, dengan melibatkan konsumen sebagai bagian dari sistem. Collins menambahkan bahwa interaksi sosial antara pedagang dan konsumen membentuk energi emosional yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang sosial.

Dengan demikian, potret demografi dan basis konsumen di Makassar memperlihatkan bahwa kuliner jalanan memiliki potensi besar karena didukung oleh populasi yang besar, dominasi usia produktif, mobilitas tinggi, keterikatan budaya, serta daya tarik wisata. Tantangannya adalah bagaimana mengelola potensi ini agar tidak menimbulkan masalah tata ruang, lingkungan, dan konflik sosial. Penataan yang berbasis data demografi dan perilaku konsumen akan memungkinkan kuliner jalanan berkembang sebagai sektor ekonomi kreatif yang inklusif dan berkelanjutan.

B. Kawasan Kuliner Utama: Cidu, GOR Sudiang, dan Jalan Nusantara

Potensi kuliner jalanan di Kota Makassar dapat dilihat secara nyata melalui tiga kawasan utama yang telah berkembang menjadi pusat aktivitas ekonomi, sosial, dan budaya: Pasar Cidu di Jalan Tinumbu, kawasan sekitar Gedung Olahraga (GOR) Sudiang, dan koridor Jalan Nusantara. Ketiga kawasan ini bukan hanya sekadar lokasi berjualan, tetapi juga ruang publik yang merepresentasikan dinamika kota, interaksi masyarakat, dan identitas kuliner Makassar. Masing-masing kawasan memiliki karakteristik unik, tantangan spesifik, serta peluang besar untuk dikembangkan sebagai destinasi kuliner berkelas dunia.

Pasar Cidu, yang terletak di Jalan Tinumbu, Kelurahan Layang, Kecamatan Bontoala, memiliki sejarah panjang sejak 1950-an sebagai pasar tradisional yang menjual ikan dan sayuran. Nama “Cidu” sendiri berasal dari bahasa Makassar yang berarti runcing, merujuk pada bentuk lahan segitiga tempat pasar ini berdiri. Seiring waktu, kawasan ini mengalami transformasi signifikan, terutama pasca-pandemi, menjadi pusat kuliner malam yang sangat populer.

Menurut Dokumen Policy Brief Kawasan Kuliner Cidu (2025), kawasan ini kini menampung ratusan pedagang kaki lima (169 pelapak) yang

menawarkan beragam makanan, mulai dari jajanan modern seperti kebab Turki, kentang goreng, dan dimsum, hingga makanan tradisional khas Makassar seperti gogos, pisang ijo, dan barongko. Harga yang terjangkau, berkisar Rp5.000–Rp15.000 per item, menjadikan Cidu sebagai destinasi favorit bagi masyarakat kelas menengah bawah, mahasiswa, dan wisatawan. Operasional pasar berlangsung dari sore hingga tengah malam, dengan puncak keramaian pada akhir pekan.

Potensi ekonomi kawasan ini sangat besar. Perputaran uang harian mencapai Rp80–90 juta dengan sekitar 500 transaksi, mendukung UMKM lokal dan menciptakan lapangan kerja bagi pedagang. Kawasan yang dulunya sepi dan rawan kejahatan kini berubah menjadi pusat aktivitas malam yang hidup, aman, dan penuh interaksi sosial. Hal ini menunjukkan bagaimana kuliner jalanan dapat berfungsi sebagai motor revitalisasi ruang kota.

Namun, pertumbuhan pesat ini juga menimbulkan tantangan. Jalan Tinumbu yang sempit (6–7 meter) tidak mampu menampung ratusan gerobak dan pengunjung, menyebabkan penempatan acak dan penyempitan ruang publik. Kemacetan lalu lintas menjadi masalah rutin, diperparah oleh parkir sembarangan. Konflik dengan pemilik ruko juga muncul karena halaman depan mereka digunakan pedagang. Selain itu, ketidakteraturan tenda dan lapak mengurangi estetika kawasan.

Dari perspektif tata ruang, menurut Virtuous Pongtengko menunjukkan bahwa pedagang di Cidu memanfaatkan ruang dengan pola linear di jalan utama, serta pola T, L, dan U di lorong-lorong. Pola ini mencerminkan adaptasi terhadap kondisi fisik ruang dan arus konsumen. Interaksi sosial antar pedagang dan dengan pembeli sangat kuat, menciptakan ekosistem sosial yang khas. Hal ini menunjukkan bahwa penataan Cidu harus mempertimbangkan perilaku pengguna, bukan sekadar estetika.

Potensi Cidu sebagai destinasi kuliner global juga besar. Dengan branding yang tepat, Cidu dapat diposisikan setara dengan pasar malam terkenal seperti Shilin Night Market di Taipei atau Night Bazaar di Chiang Mai. Dokumen PB Cidu merekomendasikan strategi branding internasional, festival kuliner tahunan, dan integrasi budaya lokal untuk meningkatkan daya tarik global.

Kawasan sekitar Gedung Olahraga (GOR) Sudiang di Kecamatan Biringkanaya menunjukkan dinamika berbeda. GOR sebagai fasilitas olahraga seharusnya berfungsi sebagai ruang untuk kebugaran dan event olahraga. Namun, keberadaan pedagang kaki lima di sekitarnya telah mengubah atmosfer kawasan.

Hasil FGD yang tercatat dalam Dokumen FGD GOR Sudiang (2025) menunjukkan bahwa pedagang (88 pedagang) menghadapi ketidakpastian lokasi berjualan, bahkan pernah mengalami penggusuran hingga tiga kali. Mereka menanggung biaya harian untuk listrik (Rp5.000–10.000), sampah (Rp5.000–10.000), keamanan (Rp10.000), dan retribusi pasar (Rp5.000). Pengelolaan masih informal, dilakukan oleh individu atau organisasi yang tidak diakui resmi pemerintah.

Meski demikian, pedagang mendukung penuh penataan kawasan menjadi zona kuliner yang rapi dan legal. Mereka menginginkan perlindungan hukum, fasilitas pendukung, dan pembinaan usaha. Harapan ini menunjukkan bahwa pedagang tidak menolak regulasi, tetapi justru mendambakan kehadiran negara yang adil dan akuntabel.

Dari perspektif sosial, masyarakat memiliki pandangan beragam. Sebagian menyambut positif karena pedagang menyemarakkan kawasan dan menyediakan akses pangan murah. Namun, sebagian lain merasa terganggu karena fungsi utama GOR sebagai tempat olahraga terganggu. Penelitian Ahmad Rosandi Sakir (2024) menekankan pentingnya keseimbangan antara fungsi olahraga dan aktivitas ekonomi informal. Dialog terbuka antara pemerintah, pedagang, dan masyarakat diperlukan untuk menemukan solusi yang mengakomodasi semua kepentingan.

Potensi ekonomi kawasan ini cukup besar, terutama saat event olahraga atau kegiatan masyarakat berlangsung. Pedagang menyediakan makanan dan minuman bagi pengunjung, menciptakan ekosistem ekonomi temporer. Jika ditata dengan baik, kawasan ini dapat menjadi contoh integrasi antara fungsi olahraga dan kuliner jalanan.

Jalan Nusantara merupakan koridor utama yang menghubungkan pelabuhan dengan pusat kota. Kawasan ini dikenal sebagai pusat hiburan malam, perdagangan, dan aktivitas transportasi. Keberadaan kuliner jalanan di

jalur ini memiliki pengaruh signifikan terhadap pola aktivitas ruang dan sistem transportasi kota.

Penelitian Batara Surya dkk. (2019) menunjukkan bahwa pusat kuliner di Jalan Nusantara berfungsi sebagai determinan perbedaan kepentingan ekonomi antar kelompok masyarakat. Lokasi ini menarik konsumen dari berbagai latar belakang: pekerja pelabuhan, wisatawan, hingga masyarakat lokal. Potensi ekonominya besar karena tingginya arus mobilitas.

Namun, analisis kelayakan menunjukkan bahwa lokasi ini tidak sepenuhnya sesuai dengan rencana tata ruang kota. Infrastruktur dasar seperti sanitasi, pengelolaan limbah, dan fasilitas parkir belum memadai. Pencemaran lingkungan, terutama sampah plastik dan kebisingan, menjadi masalah serius. Selain itu, konflik fungsi ruang muncul karena trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki digunakan pedagang. Meski demikian, potensi Jalan Nusantara tetap besar. Dengan penataan yang tepat, kawasan ini dapat menjadi destinasi kuliner malam yang ikonik. Integrasi dengan sistem transportasi publik, penyediaan kantong parkir, dan pengelolaan sampah yang efisien akan meningkatkan daya tarik kawasan.

Ketiga kawasan kuliner utama di Makassar menunjukkan potensi besar sekaligus tantangan kompleks. Dalam perspektif Brundtland, penataan harus memperhatikan keadilan intra-generasi dengan menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat kelas menengah bawah, serta keadilan antar-generasi dengan menjaga keberlanjutan lingkungan. Sachs menekankan pentingnya pendekatan sistemik, di mana kuliner jalanan terkait dengan sistem ekonomi informal, sistem sosial berbasis komunitas, sistem lingkungan yang menghadapi tantangan sampah, sistem politik yang membutuhkan tata kelola partisipatif, sistem demografi dengan bonus usia produktif, dan sistem teknologi melalui digitalisasi transaksi.

Ostrom mengingatkan bahwa ruang publik seperti jalan dan trotoar adalah *commons* yang harus dikelola secara partisipatif. Penataan yang top-down seringkali menimbulkan resistensi, sementara pengelolaan bersama oleh komunitas dapat menciptakan aturan yang lebih sesuai dengan kondisi lokal. Collins menambahkan bahwa konflik dalam penataan ruang adalah hal yang wajar, dan dapat dikelola melalui interaksi yang setara, pengakuan simbolik, dan forum deliberatif.

Dengan demikian, potensi kawasan kuliner utama di Makassar sangat besar, baik dari sisi ekonomi, sosial, budaya, maupun pariwisata. Tantangannya adalah bagaimana mengelola potensi ini agar tidak menimbulkan masalah tata ruang, lingkungan, dan konflik sosial. Penataan yang berbasis data, partisipatif, dan berkelanjutan akan memungkinkan kuliner jalanan berkembang sebagai sektor ekonomi kreatif yang inklusif dan berdaya saing global.

C. Karakteristik Tata Ruang dan Perilaku Pedagang di Kawasan Kuliner Jalanan Kota Makassar

Karakteristik tata ruang dan perilaku pedagang merupakan aspek yang sangat penting dalam memahami potensi kuliner jalanan di Kota Makassar. Tata ruang tidak hanya berbicara tentang bagaimana lapak atau gerobak ditempatkan di ruang publik, tetapi juga tentang bagaimana ruang tersebut digunakan, dimaknai, dan diadaptasi oleh pedagang serta konsumen. Perilaku pedagang, pada gilirannya, mencerminkan strategi bertahan hidup, pola interaksi sosial, dan adaptasi terhadap kondisi lingkungan. Dengan demikian, analisis tata ruang dan perilaku pedagang memberikan gambaran mendalam tentang dinamika kuliner jalanan sebagai fenomena sosial-ekonomi dan budaya.

Kajian Virtuous Pongtengko tentang Pasar Cidu memberikan gambaran detail mengenai pola tata ruang dagang berbasis arsitektur perilaku. Pedagang di Cidu memanfaatkan ruang dengan berbagai pola, yakni pola linear, T, L, dan U. Pola linear biasanya terbentuk di jalan utama seperti Jalan Tinumbu, di mana gerobak ditempatkan berderet sepanjang sisi jalan. Pola ini menciptakan aglomerasi memanjang yang memudahkan konsumen untuk berjalan dan memilih makanan. Pola T, L, dan U terbentuk di lorong-lorong sempit seperti Jalan Yos Sudarso lorong 154 dan Jalan Cakalang II, di mana pedagang harus menyesuaikan diri dengan bentuk fisik ruang. Pola ini menciptakan aglomerasi mengelompok yang lebih intim, dengan interaksi sosial yang lebih intens antara pedagang dan konsumen.

Fenomena ini menunjukkan bahwa tata ruang kuliner jalanan di Makassar berkembang secara organik, bukan hasil perencanaan formal. Pedagang menempatkan lapak mereka berdasarkan pengalaman, intuisi, dan kebutuhan praktis. Mereka memilih lokasi yang dianggap strategis, dekat

dengan arus konsumen, dan memiliki aksesibilitas tinggi. Dalam banyak kasus, pedagang juga memanfaatkan ruang yang secara formal tidak diperuntukkan bagi aktivitas ekonomi, seperti trotoar, badan jalan, atau halaman ruko. Hal ini menimbulkan konflik fungsi ruang, tetapi sekaligus menunjukkan kemampuan adaptif pedagang dalam memanfaatkan peluang.

a. Perilaku Pedagang: Strategi Bertahan Hidup dan Adaptasi Sosial

Perilaku pedagang kaki lima di Makassar mencerminkan strategi bertahan hidup dalam kondisi yang penuh ketidakpastian. Hasil FGD di GOR Sudiang menunjukkan bahwa pedagang menghadapi ketidakpastian lokasi berjualan, bahkan pernah mengalami penggusuran hingga tiga kali. Meski demikian, mereka tetap kembali dan berjualan di lokasi yang sama karena faktor strategis dan basis konsumen yang sudah terbentuk. Hal ini menunjukkan bahwa pedagang memiliki daya tahan tinggi dan kemampuan adaptasi terhadap tekanan eksternal.

Pedagang juga menanggung biaya harian untuk listrik, sampah, keamanan, dan retribusi pasar. Biaya ini seringkali tidak terstandarisasi dan dikelola secara informal oleh individu atau organisasi yang tidak diakui resmi pemerintah. Meski demikian, pedagang tetap membayar karena mereka membutuhkan akses terhadap fasilitas dasar. Perilaku ini menunjukkan adanya sistem ekonomi informal yang kompleks, di mana pedagang bernegosiasi dengan berbagai aktor untuk mempertahankan usaha mereka.

Selain itu, pedagang menunjukkan perilaku kooperatif. Hubungan antar pedagang di Cidu dan GOR Sudiang cenderung kooperatif meski belum terorganisir secara formal. Mereka sering menitip dagangan, berbincang, dan saling mendukung. Interaksi sosial ini menciptakan ekosistem sosial yang memperkuat solidaritas dan kepercayaan. Dalam perspektif Ostrom, hal ini menunjukkan adanya potensi untuk membentuk kelembagaan lokal yang partisipatif dalam mengelola ruang publik sebagai commons.

b. Interaksi Pedagang dan Konsumen: Energi Sosial dan Budaya

Interaksi antara pedagang dan konsumen di kawasan kuliner jalanan Makassar menciptakan energi sosial yang khas. Konsumen tidak hanya datang untuk membeli makanan, tetapi juga untuk berinteraksi, berbincang, dan menikmati atmosfer sosial. Pedagang seringkali memiliki pelanggan tetap yang

datang setiap hari, menciptakan hubungan personal yang lebih dari sekadar transaksi ekonomi.

Fenomena ini terlihat jelas di Pasar Cidu, di mana konsumen datang tidak hanya untuk makan, tetapi juga untuk bersosialisasi. Anak muda menjadikan Cidu sebagai tempat nongkrong, sementara keluarga datang untuk menikmati makanan bersama. Interaksi ini menciptakan energi emosional positif yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang sosial. Dalam perspektif Collins, ritual interaksi ini menghasilkan solidaritas dan rasa kebersamaan, meski juga berpotensi menimbulkan konflik jika tidak dikelola dengan baik.

c. Konflik Tata Ruang: Antara Fungsi Publik dan Aktivitas Ekonomi

Meski kuliner jalanan memiliki potensi besar, keberadaannya juga menimbulkan konflik tata ruang. Trotoar yang seharusnya digunakan untuk pejalan kaki seringkali ditempati pedagang. Badan jalan yang seharusnya untuk kendaraan digunakan untuk lapak atau parkir. Hal ini menimbulkan kemacetan, gangguan aksesibilitas, dan ketidaknyamanan bagi warga.

Konflik juga muncul dengan pemilik ruko, yang merasa terganggu karena halaman depan mereka digunakan pedagang. Di GOR Sudiang, konflik muncul karena fungsi utama kawasan sebagai tempat olahraga terganggu oleh aktivitas ekonomi. Dalam perspektif Collins, konflik ini merupakan bagian normal dari kehidupan sosial, yang harus dikelola melalui interaksi yang setara dan forum deliberatif.

Dari perspektif Brundland Tata ruang kuliner jalanan harus menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat kelas menengah bawah, sekaligus menjaga keberlanjutan ruang publik bagi generasi mendatang. Sachs menekankan pendekatan sistemik. Tata ruang kuliner jalanan terkait dengan sistem ekonomi informal, sistem sosial berbasis komunitas, sistem lingkungan yang menghadapi tantangan sampah, sistem politik yang membutuhkan tata kelola partisipatif, sistem demografi dengan bonus usia produktif, dan sistem teknologi melalui digitalisasi transaksi.

Ostrom menekankan bahwa ruang publik adalah commons yang harus dikelola secara partisipatif. Pedagang dan konsumen harus dilibatkan dalam perumusan aturan, monitoring, dan penyelesaian konflik. Sedangkan Collins menekankan bahwa konflik dalam tata ruang adalah hal yang wajar, konflik

harus dikelola melalui interaksi yang setara, pengakuan simbolik, dan forum deliberatif.

Karakteristik tata ruang dan perilaku pedagang di kawasan kuliner jalanan Makassar menunjukkan dinamika yang kompleks. Tata ruang berkembang secara organik dan adaptif, mencerminkan kebutuhan praktis dan perilaku sosial. Pedagang menunjukkan strategi bertahan hidup, adaptasi sosial, dan solidaritas. Interaksi dengan konsumen menciptakan energi sosial yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang publik. Namun, konflik tata ruang tetap ada dan harus dikelola dengan baik. Dengan penataan yang berbasis data, partisipatif, dan berkelanjutan, kuliner jalanan di Makassar dapat berkembang sebagai sektor ekonomi kreatif yang inklusif dan berdaya saing global.

D. Potensi Ekonomi dan Pariwisata Kuliner Jalanan di Kota Makassar

Potensi kuliner jalanan di Kota Makassar tidak hanya dapat dilihat dari aspek sosial dan budaya, tetapi juga dari kontribusinya terhadap ekonomi lokal dan daya tarik pariwisata. Kuliner jalanan telah menjadi salah satu sektor informal yang paling dinamis, menyerap tenaga kerja, menciptakan perputaran ekonomi harian yang signifikan, dan sekaligus memperkuat citra Makassar sebagai destinasi gastronomi. Dengan jumlah penduduk lebih dari 1,5 juta jiwa menurut Dokumen BPS 2025, serta pertumbuhan ekonomi kota yang mencapai 4,53% pada triwulan I tahun 2025, kuliner jalanan menjadi bagian integral dari strategi pembangunan kota kreatif dan berkelanjutan.

a. Kontribusi Ekonomi Kuliner Jalanan

Sektor kuliner jalanan di Makassar memiliki kontribusi besar terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Data BPS 2025 menunjukkan bahwa sektor perdagangan dan jasa makanan-minuman menyumbang lebih dari 20% terhadap PDRB Kota Makassar. Jumlah UMKM di sektor kuliner mencapai lebih dari 18.000 unit, dengan konsentrasi tertinggi di Kecamatan Biringkanaya, Panakkukang, dan Tamalate. Sebagian besar usaha ini berbentuk mikro, dengan modal terbatas, namun memiliki daya tahan tinggi dan fleksibilitas operasional.

Pasar Cidu menjadi contoh nyata bagaimana kuliner jalanan berkontribusi terhadap ekonomi lokal. Menurut Dokumen PB Cidu, perputaran uang harian di kawasan ini mencapai Rp80–90 juta dengan sekitar 500

transaksi. Harga makanan yang terjangkau, berkisar Rp5.000–Rp15.000 per item, menjadikan Cidu sebagai destinasi favorit bagi masyarakat kelas menengah bawah, mahasiswa, dan wisatawan. Perputaran ekonomi ini mendukung UMKM lokal, menciptakan lapangan kerja, dan memperkuat ketahanan ekonomi masyarakat.

Di GOR Sudiang, pedagang kaki lima juga menunjukkan kontribusi ekonomi meski dalam skala lebih kecil. Mereka menanggung biaya harian untuk listrik, sampah, keamanan, dan retribusi pasar, yang meski tidak terstandarisasi tetap menciptakan aliran ekonomi informal. Kehadiran pedagang di sekitar GOR menyediakan akses pangan murah bagi pengunjung dan peserta kegiatan olahraga, sekaligus menciptakan ekosistem ekonomi temporer yang mendukung aktivitas masyarakat.

Jalan Nusantara, sebagai koridor utama yang menghubungkan pelabuhan dengan pusat kota, memiliki potensi ekonomi besar karena tingginya arus mobilitas. Pedagang kuliner di kawasan ini memanfaatkan arus pekerja pelabuhan, wisatawan, dan masyarakat lokal untuk menciptakan perputaran ekonomi harian yang signifikan. Meski menghadapi tantangan tata ruang dan pencemaran lingkungan, potensi ekonominya tetap besar karena lokasi strategis dan basis konsumen yang luas.

b. Kuliner Jalanan sebagai Penyerap Tenaga Kerja

Kuliner jalanan di Makassar juga berfungsi sebagai penyerap tenaga kerja informal. Banyak pedagang yang berasal dari kelompok rentan, seperti perempuan, pemuda, dan migran urban. Data UMKM menunjukkan bahwa sektor kuliner didominasi oleh usaha mikro yang sebagian besar dikelola oleh perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa kuliner jalanan memiliki dimensi pemberdayaan gender, di mana perempuan tidak hanya menjadi konsumen tetapi juga produsen yang aktif.

Selain itu, kuliner jalanan menyediakan peluang kerja bagi pemuda yang kesulitan masuk ke sektor formal. Banyak pemuda yang bekerja sebagai pedagang, asisten, atau pengemudi transportasi daring yang terintegrasi dengan ekosistem kuliner jalanan. Dengan demikian, kuliner jalanan berfungsi sebagai solusi terhadap masalah pengangguran, sekaligus sebagai ruang pembelajaran kewirausahaan.

c. Potensi Pariwisata Kuliner Jalanan

Kuliner jalanan di Makassar memiliki daya tarik besar bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Data Dinas Pariwisata menunjukkan bahwa jumlah wisatawan domestik ke Makassar mencapai hampir 5 juta orang pada 2019, sementara wisatawan mancanegara sekitar 111 ribu. Tren ini terus meningkat pasca-pandemi, dengan tingkat hunian hotel mencapai 50,21% pada Februari 2025. Wisatawan yang datang ke Makassar tidak hanya tertarik pada destinasi alam seperti Pantai Losari, tetapi juga pada pengalaman kuliner khas.

Kuliner jalanan menjadi daya tarik utama karena menawarkan pengalaman autentik dengan harga terjangkau. Wisatawan mancanegara seringkali mencari makanan lokal di pusat kuliner malam seperti Cidu atau Jalan Nusantara untuk merasakan atmosfer sosial kota. Hidangan khas seperti coto Makassar, pallubasa, sop saudara, pisang epe, dan barongko tidak hanya dikonsumsi sebagai makanan, tetapi juga sebagai simbol budaya. Konsumen lokal memiliki keterikatan emosional dengan makanan ini, sementara wisatawan melihatnya sebagai pengalaman budaya.

Festival kuliner seperti F8 Makassar yang menggabungkan food, fashion, film, dan musik telah menarik ratusan ribu pengunjung. Komunitas kuliner lokal seperti CCBC, Makassar Cooking Club, dan Halal Corner aktif mempromosikan kuliner melalui media sosial dan event. Wisatawan mancanegara yang datang ke Makassar seringkali menjadikan kuliner jalanan sebagai bagian dari pengalaman autentik mereka.

d. Integrasi dengan Ekonomi Kreatif dan Kota Kreatif

Potensi kuliner jalanan di Makassar juga terkait erat dengan pengembangan ekonomi kreatif. UNESCO melalui Creative City Network menetapkan kategori gastronomi sebagai salah satu bidang kota kreatif. Makassar memiliki potensi besar untuk diakui sebagai kota gastronomi dunia karena kekayaan kuliner lokal, komunitas kuliner yang aktif, dan tradisi konsumsi yang kuat.

Penelitian Ainun Jariyah dkk. (2024) menunjukkan bahwa Makassar memiliki beragam potensi sebagai kota wisata kuliner, dalam hal ini perkembangan kuliner yang merepresentasikan karakter wilayah, komunitas kuliner dan restoran tradisional, penggunaan bahan baku lokal, teknik

memasak tradisional yang unik, pasar tradisional dan industri makanan tradisional, tradisi festival kuliner, pusat-pusat kuliner, dan pendidikan kreatif. Hambatan yang dihadapi adalah rendahnya standar manajemen sumber daya manusia, fasilitas yang belum memadai, dan iklim usaha yang tidak sehat.

Dengan integrasi yang tepat, kuliner jalanan dapat menjadi motor ekonomi kreatif dan mendukung Makassar menuju kota kreatif. Hal ini sejalan dengan teori Sachs tentang pembangunan berkelanjutan yang harus mencakup sistem ekonomi, sosial, lingkungan, politik, demografi, dan teknologi. Kuliner jalanan terkait dengan semua sistem ini, sehingga pengembangannya memiliki dampak luas terhadap pembangunan kota.

Dalam perspektif Brundtland, potensi ekonomi dan pariwisata kuliner jalanan menunjukkan pentingnya keadilan intra-generasi dan antar-generasi. Kuliner jalanan menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat kelas menengah bawah, sekaligus menciptakan peluang ekonomi bagi pedagang kecil. Dalam perspektif Sachs, kuliner jalanan terkait dengan sistem ekonomi informal, sistem sosial berbasis komunitas, sistem lingkungan yang menghadapi tantangan sampah, sistem politik yang membutuhkan tata kelola partisipatif, sistem demografi dengan bonus usia produktif, dan sistem teknologi melalui digitalisasi transaksi.

Ostrom menekankan bahwa ruang publik yang digunakan pedagang adalah commons yang harus dikelola secara partisipatif. Penataan yang top-down seringkali menimbulkan resistensi, sementara pengelolaan bersama oleh komunitas dapat menciptakan aturan yang lebih sesuai dengan kondisi lokal. Collins menambahkan bahwa interaksi sosial antara pedagang dan konsumen menciptakan energi emosional yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang sosial.

Potensi ekonomi dan pariwisata kuliner jalanan di Makassar sangat besar. Dari sisi ekonomi, kuliner jalanan menyumbang signifikan terhadap PDRB, menyerap tenaga kerja, dan mendukung UMKM lokal. Dari sisi pariwisata, kuliner jalanan menjadi daya tarik utama bagi wisatawan domestik dan mancanegara, memperkuat citra Makassar sebagai destinasi gastronomi. Integrasi dengan ekonomi kreatif dan kota kreatif semakin memperkuat potensi ini.

Tantangannya adalah bagaimana mengelola potensi ini agar tidak menimbulkan masalah tata ruang, lingkungan, dan konflik sosial. Penataan yang berbasis data, partisipatif, dan berkelanjutan akan memungkinkan kuliner jalanan berkembang sebagai sektor ekonomi kreatif yang inklusif dan berdaya saing global.

e. Tinjauan Teoritik: Keberlanjutan, Sistemik, Commons, dan Konflik

Potensi kuliner jalanan di Kota Makassar tidak dapat dilepaskan dari kerangka teoritik yang menjelaskan bagaimana sektor informal, ruang publik, dan interaksi sosial berhubungan dengan pembangunan berkelanjutan. Empat perspektif utama yang relevan untuk membedah fenomena ini adalah gagasan Gro Harlem Brundtland tentang keberlanjutan, kerangka Jeffrey Sachs tentang pembangunan sistemik, teori Elinor Ostrom mengenai pengelolaan commons, serta analisis Randall Collins tentang konflik sosial. Keempat teori ini, sebagaimana tercantum dalam Dokumen Landasan Teoritik, memberikan landasan konseptual yang kuat untuk memahami dinamika kuliner jalanan di Makassar, sekaligus merumuskan strategi pengembangan yang inklusif dan berkelanjutan.

Laporan *Our Common Future* yang dipimpin Gro Harlem Brundtland pada 1987 memperkenalkan konsep pembangunan berkelanjutan sebagai pembangunan yang memenuhi kebutuhan generasi sekarang tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhannya sendiri. Konsep ini mengandung dua prinsip utama: keadilan antar generasi dan keadilan intra-generasi.

Dalam konteks kuliner jalanan di Makassar, keadilan antar generasi berarti bahwa penataan kawasan kuliner harus mempertimbangkan dampak jangka panjang terhadap lingkungan dan ruang kota. Sampah plastik, pencemaran udara, dan kemacetan lalu lintas yang dihasilkan dari aktivitas kuliner jalanan tidak boleh dibiarkan merusak kapasitas ekologis kota. Penataan harus memastikan bahwa generasi mendatang tetap memiliki ruang publik yang bersih, aman, dan fungsional.

Keadilan intra-generasi menuntut agar pembangunan kuliner jalanan bersifat inklusif dan adil, menjangkau kelompok-kelompok yang selama ini terpinggirkan. Pedagang kaki lima, perempuan, pemuda, dan masyarakat kelas menengah bawah harus dilibatkan dalam proses perencanaan dan

pengambilan keputusan. Kuliner jalanan menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat, sekaligus menjadi sumber penghidupan bagi ribuan pedagang kecil. Dengan demikian, penataan yang adil akan memperkuat ketahanan sosial dan ekonomi kota.

Brundtland juga menekankan bahwa keberlanjutan bukanlah konsep sektoral, melainkan lintas sektor dan multidimensi. Penataan kuliner jalanan tidak boleh hanya dilihat dari aspek estetika atau ketertiban ruang publik, tetapi juga harus mempertimbangkan dimensi sosial, ekonomi, dan budaya. Misalnya, penataan Pasar Cidu harus memperhatikan identitas budaya kuliner Makassar, bukan sekadar menertibkan lapak.

Jeffrey Sachs dalam bukunya *The Age of Sustainable Development* (2015) menekankan bahwa pembangunan berkelanjutan adalah tantangan multidimensi yang harus dipahami melalui enam sistem utama: ekonomi, sosial, lingkungan, politik, demografi, dan teknologi. Sistem ekonomi kuliner jalanan di Makassar menunjukkan dinamika yang kompleks. Perputaran uang harian di Pasar Cidu mencapai Rp80–90 juta, sementara sektor kuliner menyumbang lebih dari 20% terhadap PDRB kota. Namun, pertumbuhan ekonomi ini harus dipadukan dengan kebijakan sosial yang menjamin akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan perlindungan sosial bagi pedagang kecil.

Sistem sosial memperlihatkan bagaimana kuliner jalanan menjadi ruang interaksi dan solidaritas. Pedagang di GOR Sudiang menunjukkan hubungan kooperatif, meski belum terorganisir secara formal. Konsumen menjadikan kuliner jalanan sebagai ruang sosial untuk nongkrong, berbincang, dan menikmati atmosfer kota. Hal ini memperkuat kohesi sosial dan identitas budaya.

Sistem lingkungan menghadapi tantangan besar. Sampah plastik dari kemasan makanan, pencemaran udara dari kendaraan, dan kebisingan dari keramaian malam hari menjadi masalah serius. Penataan harus memastikan bahwa aktivitas kuliner tetap berada dalam “ruang aman” ekologis, sebagaimana dikemukakan Sachs melalui kerangka *planetary boundaries*.

Sistem politik menuntut tata kelola yang transparan dan akuntabel. Program “Kakilimata” menunjukkan bahwa kapasitas pemerintah dalam menata pedagang kaki lima masih terbatas. Kebijakan yang top-down seringkali menimbulkan resistensi. Sachs menekankan pentingnya kerja sama

multi-aktor, di mana pemerintah, pedagang, warga, dan sektor swasta harus bekerja sama untuk mencapai keberlanjutan.

Sistem demografi menunjukkan adanya bonus usia produktif di Makassar. Lebih dari 65% penduduk berada dalam kelompok usia produktif, menciptakan pasar besar bagi kuliner jalanan. Urbanisasi dari kabupaten sekitar juga memperluas basis konsumen. Sistem teknologi membuka peluang baru. Digitalisasi transaksi melalui QRIS, promosi melalui media sosial, dan aplikasi pariwisata seperti Karaeng dan Turatea memperkuat ekosistem kuliner jalanan. Sachs menekankan bahwa teknologi harus diarahkan untuk mendukung keberlanjutan, bukan sekadar pertumbuhan ekonomi.

Elinor Ostrom dalam bukunya *Governing the Commons* (1990) menolak pandangan deterministik Garrett Hardin tentang “tragedy of the commons”. Ostrom menunjukkan bahwa komunitas lokal mampu menciptakan aturan, norma, dan kelembagaan yang efektif untuk mengelola commons secara berkelanjutan. Dalam konteks Makassar, ruang publik seperti trotoar, jalan, dan kawasan sekitar GOR Sudiang adalah commons yang digunakan bersama oleh pedagang, konsumen, dan warga. Jika dikelola secara sepihak oleh pemerintah, kebijakan seringkali menimbulkan resistensi. Jika dibiarkan tanpa aturan, konflik dan degradasi ruang publik akan terjadi. Pendekatan Ostrom menawarkan jalan tengah: pengelolaan partisipatif melalui kelembagaan lokal yang adaptif.

Prinsip-prinsip desain kelembagaan Ostrom dapat diterapkan dalam penataan kuliner jalanan. Batasan yang jelas diperlukan untuk menentukan zona kuliner tertentu, siapa yang boleh berdagang, dan jam operasional. Aturan harus sesuai dengan kondisi lokal, mempertimbangkan pola konsumsi masyarakat Makassar dan kapasitas ruang publik. Pedagang harus dilibatkan dalam perumusan aturan, sehingga mereka merasa memiliki dan bersedia mematuhi. Monitoring dapat dilakukan oleh asosiasi pedagang bersama aparat kelurahan. Pelanggaran aturan harus dikenai sanksi bertahap, mulai dari teguran ringan hingga pencabutan izin. Konflik harus diselesaikan melalui mekanisme mediasi cepat yang murah dan mudah diakses. Pemerintah harus mengakui hak komunitas untuk mengatur dirinya sendiri. Untuk sumber daya yang kompleks, kelembagaan harus berlapis dari tingkat lokal hingga kota.

Randall Collins dalam teorinya tentang sosiologi konflik menekankan bahwa konflik adalah bagian normal dari kehidupan sosial. Konflik bukan hanya pertempuran besar antara kelas atau negara, tetapi juga gesekan kecil dalam interaksi sehari-hari. Collins memperkenalkan konsep ritual interaksi, energi emosional, dan rantai konflik untuk menjelaskan bagaimana konflik muncul dan berkembang.

Dalam konteks kuliner jalanan di Makassar, konflik muncul karena perbedaan kepentingan antara pedagang, warga, dan pemerintah. Trotoar yang seharusnya untuk pejalan kaki digunakan pedagang. Badan jalan yang seharusnya untuk kendaraan digunakan untuk lapak atau parkir. Pemilik ruko merasa terganggu karena halaman depan mereka digunakan pedagang. Warga sekitar GOR Sudiang merasa terganggu karena fungsi utama kawasan olahraga terganggu. Pemerintah merasa perlu menertibkan untuk menjaga estetika kota.

Ritual interaksi dalam forum resmi seringkali menghasilkan energi emosional negatif jika pedagang tidak diberi ruang untuk berbicara. Penertiban sepihak menimbulkan rasa dipermalukan dan resistensi. Konflik kecil ini dapat menjalar menjadi konflik besar jika tidak diselesaikan, membentuk rantai konflik. Namun, konflik juga dapat menghasilkan energi emosional positif jika interaksi berjalan setara dan penuh pengakuan. Forum tri-partit antara pemerintah, pedagang, dan warga dapat menciptakan rasa kebersamaan dan legitimasi sosial. Dengan demikian, konflik dapat dikelola menjadi konstruktif, mendorong perubahan sosial yang lebih adil.

Tinjauan teoritik dari Brundtland, Sachs, Ostrom, dan Collins memberikan kerangka konseptual yang kuat untuk memahami potensi kuliner jalanan di Makassar. Brundtland menekankan pentingnya keberlanjutan lintas generasi dan inklusi sosial. Sachs menekankan pendekatan sistemik yang mencakup ekonomi, sosial, lingkungan, politik, demografi, dan teknologi. Ostrom menekankan pengelolaan commons secara partisipatif. Collins menekankan bahwa konflik adalah bagian normal dari kehidupan sosial yang harus dikelola secara adil.

4.2 Faktor Pendorong dan Penghambat Pengembangan Potensi Kuliner Jalanan di Kota Makassar

Kuliner jalanan di Kota Makassar telah berkembang menjadi fenomena sosial, ekonomi, dan budaya yang signifikan. Dengan jumlah penduduk lebih dari 1,5 juta jiwa menurut Dokumen BPS 2025, serta pertumbuhan ekonomi kota yang mencapai 4,53% pada triwulan I tahun 2025, sektor ini memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai bagian dari strategi pembangunan kota kreatif dan berkelanjutan. Namun, pengembangan potensi kuliner jalanan tidak terjadi dalam ruang hampa; ia dipengaruhi oleh berbagai faktor pendorong yang memperkuat pertumbuhan, sekaligus faktor penghambat yang menimbulkan tantangan.

4.2.1 Faktor Pendorong: Basis Demografi dan Konsumen yang Kuat

Dalam kajian pengembangan potensi kuliner jalanan di Kota Makassar, salah satu faktor pendorong yang paling menentukan adalah basis demografi dan konsumen yang kuat. Demografi bukan sekadar angka statistik, melainkan gambaran tentang struktur sosial, pola mobilitas, dan dinamika ekonomi yang membentuk permintaan terhadap kuliner jalanan. Konsumen, pada gilirannya, tidak hanya berperan sebagai pembeli, tetapi juga sebagai aktor sosial yang memengaruhi bentuk, identitas, dan arah perkembangan kuliner jalanan. Dengan jumlah penduduk yang telah melampaui 1,5 juta jiwa pada tahun 2025, serta komposisi usia produktif yang dominan, Makassar memiliki pasar yang luas dan beragam bagi kuliner jalanan.

A. Pertumbuhan Penduduk dan Urbanisasi

Makassar adalah kota dengan tingkat urbanisasi tinggi. Pertumbuhan penduduk yang stabil, berkisar antara 0,65 hingga 1,29 persen per tahun, menunjukkan adanya arus migrasi dari daerah sekitar seperti Gowa, Maros, dan Takalar. Migrasi ini memperluas basis konsumen sekaligus menambah jumlah pelaku usaha kuliner jalanan. Urbanisasi menciptakan tekanan terhadap ruang kota, tetapi juga memperbesar pasar bagi makanan murah dan cepat saji.

Kepadatan penduduk di Makassar mencapai lebih dari 8.500 jiwa per km², menjadikannya salah satu kota terpadat di kawasan timur Indonesia. Kepadatan ini menciptakan kebutuhan akan akses pangan yang mudah dijangkau. Kuliner jalanan, dengan harga terjangkau dan lokasi strategis di koridor-koridor utama, menjadi solusi praktis bagi masyarakat urban.

B. Bonus Demografi dan Usia Produktif

Komposisi usia produktif (15–64 tahun) mendominasi lebih dari 65 persen populasi Makassar. Bonus demografi ini menciptakan pasar yang sangat potensial bagi kuliner jalanan. Kelompok usia produktif cenderung memiliki mobilitas tinggi, kebutuhan konsumsi cepat, dan preferensi terhadap makanan praktis serta terjangkau.

Mahasiswa dari berbagai perguruan tinggi di Makassar, seperti Universitas Hasanuddin, Universitas Negeri Makassar, dan Universitas Bosowa, menjadi konsumen utama kuliner jalanan. Kehadiran ribuan mahasiswa memperkuat basis konsumen, terutama di kawasan sekitar kampus dan kos-kosan. Mahasiswa membutuhkan makanan murah dan cepat, sehingga kuliner jalanan menjadi pilihan utama.

Selain itu, pekerja kantor, buruh, dan pengemudi transportasi daring juga menjadi konsumen utama. Mereka membutuhkan akses pangan murah di tengah aktivitas harian. Kuliner jalanan menyediakan solusi praktis bagi kebutuhan ini.

B. Generasi Muda dan Gaya Hidup

Generasi muda memainkan peran penting dalam perkembangan kuliner jalanan. Mereka tidak hanya mengonsumsi makanan sebagai kebutuhan, tetapi juga sebagai bagian dari gaya hidup. Nongkrong di pusat kuliner malam seperti Cidu atau Jalan Nusantara menjadi identitas sosial anak muda Makassar.

Media sosial memperkuat tren ini. Kuliner jalanan tidak hanya dinilai dari rasa, tetapi juga dari tampilan visual yang menarik untuk diunggah di Instagram atau TikTok. Hal ini mendorong pedagang untuk berinovasi dalam penyajian, kemasan, dan branding. Kuliner jalanan bertransformasi menjadi produk kreatif yang memiliki nilai estetika.

C. Peran Gender dalam Konsumsi dan Produksi

Perempuan memiliki peran ganda dalam ekosistem kuliner jalanan. Sebagai konsumen, perempuan seringkali menjadi pengambil keputusan dalam rumah tangga terkait konsumsi makanan. Sebagai pelaku usaha, banyak perempuan yang terlibat dalam usaha kuliner kecil, baik sebagai pedagang kaki lima maupun pengelola warung makan.

Sektor kuliner di Makassar didominasi oleh usaha mikro yang sebagian besar dikelola oleh perempuan. Hal ini menunjukkan bahwa pengembangan kuliner jalanan juga memiliki dimensi pemberdayaan gender. Perempuan tidak hanya menjadi konsumen, tetapi juga produsen yang aktif.

D. Pendapatan dan Akses Pangan

Pendapatan masyarakat Makassar terus meningkat seiring pertumbuhan ekonomi kota. Namun, ketimpangan tetap ada, dengan sebagian besar masyarakat kelas menengah bawah masih bergantung pada pangan murah. Kuliner jalanan dengan harga Rp5.000–Rp15.000 per item menjadi pilihan utama bagi kelompok ini.

Kuliner jalanan berfungsi sebagai penyedia akses pangan terjangkau yang mendukung ketahanan pangan perkotaan. Dengan harga murah, masyarakat tetap dapat memenuhi kebutuhan gizi harian. Hal ini menunjukkan bahwa kuliner jalanan memiliki fungsi sosial yang penting.

E. Wisatawan sebagai Konsumen

Selain penduduk lokal, wisatawan juga menjadi bagian dari basis konsumen kuliner jalanan. Jumlah wisatawan domestik ke Makassar mencapai hampir 5 juta orang pada 2019, sementara wisatawan mancanegara sekitar 111 ribu. Tren ini terus meningkat pasca-pandemi, dengan tingkat hunian hotel mencapai 50,21 persen pada Februari 2025.

Wisatawan yang datang ke Makassar tidak hanya tertarik pada destinasi alam seperti Pantai Losari, tetapi juga pada pengalaman kuliner khas. Kuliner jalanan menjadi daya tarik utama karena menawarkan pengalaman autentik dengan harga terjangkau. Wisatawan mancanegara seringkali mencari makanan lokal di pusat kuliner malam untuk merasakan atmosfer sosial kota.

F. Mobilitas dan Aksesibilitas

Makassar sebagai kota pelabuhan dan simpul transportasi memiliki arus mobilitas tinggi. Jalan Nusantara, misalnya, menjadi koridor utama yang menghubungkan pelabuhan dengan pusat kota. Pedagang kuliner di kawasan ini memanfaatkan arus mobilitas untuk menarik konsumen dari berbagai latar belakang.

Demikian pula kawasan GOR Sudiang yang sering menjadi lokasi kegiatan olahraga dan event, menarik konsumen temporer yang datang untuk



berpartisipasi atau menonton. Mobilitas penduduk dan pengunjung menciptakan pasar dinamis bagi kuliner jalanan.

G. Budaya dan Identitas Lokal

Kuliner jalanan di Makassar merepresentasikan identitas lokal. Hidangan seperti coto Makassar, pallubasa, sop saudara, pisang epe, dan barongko tidak hanya dikonsumsi sebagai makanan, tetapi juga sebagai simbol budaya. Konsumen lokal memiliki keterikatan emosional dengan makanan ini, sementara wisatawan melihatnya sebagai pengalaman budaya.

Tradisi konsumsi makanan tertentu pada waktu tertentu, seperti coto pada pagi hari, memperlihatkan bagaimana demografi dan budaya membentuk pola konsumsi. Kuliner jalanan menjadi bagian dari tradisi dan identitas kota.

Dalam perspektif Brundtland, basis demografi dan konsumen yang kuat menunjukkan pentingnya keadilan intra-generasi. Kuliner jalanan menyediakan akses pangan murah bagi kelompok rentan, sekaligus menjadi ruang ekonomi bagi pedagang kecil.

Dalam perspektif Sachs, sistem demografi Makassar dengan bonus usia produktif menciptakan peluang besar untuk mengembangkan sektor kuliner sebagai bagian dari pembangunan berkelanjutan. Kuliner jalanan terkait dengan sistem ekonomi informal, sistem sosial berbasis komunitas, sistem lingkungan yang menghadapi tantangan sampah, sistem politik yang membutuhkan tata kelola partisipatif, dan sistem teknologi melalui digitalisasi transaksi serta promosi media sosial.

Dalam perspektif Ostrom, ruang publik yang digunakan pedagang adalah commons yang harus dikelola secara partisipatif. Konsumen sebagai bagian dari sistem harus dilibatkan dalam pengelolaan ruang publik. Dalam perspektif Collins, interaksi sosial antara pedagang dan konsumen menciptakan energi emosional yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang sosial.

Basis demografi dan konsumen yang kuat merupakan faktor pendorong utama pengembangan potensi kuliner jalanan di Makassar. Pertumbuhan penduduk, bonus demografi, generasi muda, peran gender, pendapatan, wisatawan, mobilitas, dan budaya lokal semuanya berkontribusi terhadap dinamika kuliner jalanan. Dengan penataan yang berbasis data dan partisipatif,

kuliner jalanan dapat berkembang sebagai sektor ekonomi kreatif yang inklusif dan berdaya saing global.

4.2.2 Faktor Pendorong: Potensi Ekonomi dan UMKM

Potensi ekonomi dan keberadaan usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM) merupakan salah satu faktor pendorong paling kuat dalam pengembangan kuliner jalanan di Kota Makassar. Kuliner jalanan bukan sekadar aktivitas ekonomi informal yang tumbuh di ruang publik, melainkan bagian dari ekosistem ekonomi perkotaan yang menyerap tenaga kerja, menciptakan perputaran uang harian, dan memperkuat ketahanan sosial. Dengan jumlah UMKM kuliner yang mencapai puluhan ribu unit dan kontribusi sektor makanan-minuman terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) kota yang signifikan, kuliner jalanan menjadi motor penggerak ekonomi lokal sekaligus pintu masuk menuju pengembangan ekonomi kreatif.

A. Kontribusi terhadap PDRB dan Perputaran Ekonomi Harian

Sektor perdagangan dan jasa makanan-minuman di Makassar menyumbang lebih dari seperlima terhadap PDRB kota. Pertumbuhan ekonomi Makassar pada triwulan pertama tahun 2025 tercatat sebesar 4,53 persen, dengan sektor kuliner sebagai salah satu penyumbang utama. Perputaran ekonomi harian di pusat kuliner malam seperti Pasar Cidu mencapai Rp80–90 juta, dengan sekitar 500 transaksi setiap malam. Angka ini menunjukkan bahwa kuliner jalanan bukan sekadar aktivitas kecil, melainkan bagian dari sistem ekonomi kota yang nyata.

Harga makanan yang terjangkau, berkisar Rp5.000–Rp15.000 per item, menjadikan kuliner jalanan sebagai pilihan utama bagi masyarakat kelas menengah bawah, mahasiswa, dan wisatawan. Dengan volume transaksi yang tinggi, pedagang kaki lima mampu menghasilkan omzet harian yang cukup untuk menopang kehidupan keluarga mereka. Perputaran uang ini juga mengalir ke sektor lain, seperti pemasok bahan baku, transportasi, dan jasa kebersihan.

B. UMKM sebagai Tulang Punggung Ekonomi Kuliner Jalanan

UMKM kuliner di Makassar didominasi oleh usaha mikro, dengan modal terbatas namun fleksibilitas tinggi. Jumlah UMKM di sektor kuliner mencapai lebih dari 18.000 unit, tersebar di berbagai kecamatan, dengan konsentrasi

tertinggi di Biringkanaya, Panakkukang, dan Tamalate. Sebagian besar usaha ini berbentuk warung makan kecil, gerobak kaki lima, dan lapak semi permanen.

UMKM kuliner memiliki peran ganda, sebagai penyedia pangan murah bagi masyarakat, sekaligus sebagai penyerap tenaga kerja informal. Banyak pedagang yang berasal dari kelompok rentan, seperti perempuan, pemuda, dan migran urban. Dengan demikian, kuliner jalanan memiliki dimensi pemberdayaan sosial yang penting.

Keberadaan UMKM juga memperkuat ketahanan ekonomi lokal. Dalam situasi krisis, seperti pandemi COVID-19, UMKM kuliner tetap bertahan dengan menyesuaikan model usaha, misalnya melalui layanan pesan antar atau penjualan daring. Fleksibilitas ini menunjukkan daya tahan tinggi sektor kuliner jalanan.

C. Integrasi dengan Ekonomi Kreatif dan Kota Kreatif

Potensi ekonomi kuliner jalanan tidak hanya terbatas pada transaksi harian, tetapi juga terkait dengan pengembangan ekonomi kreatif. UNESCO melalui Creative City Network menetapkan gastronomi sebagai salah satu bidang kota kreatif. Makassar memiliki potensi besar untuk diakui sebagai kota gastronomi dunia karena kekayaan kuliner lokal, komunitas kuliner yang aktif, dan tradisi konsumsi yang kuat.

Kuliner jalanan di Makassar merepresentasikan identitas budaya lokal. Hidangan seperti coto Makassar, pallubasa, sop saudara, pisang epe, dan barongko tidak hanya dikonsumsi sebagai makanan, tetapi juga sebagai simbol budaya. Dengan branding yang tepat, kuliner jalanan dapat diposisikan sebagai produk kreatif yang memiliki nilai tambah.

Festival kuliner seperti F8 Makassar yang menggabungkan food, fashion, film, dan musik telah menarik ratusan ribu pengunjung. Komunitas kuliner lokal aktif mempromosikan kuliner melalui media sosial dan event. Hal ini menunjukkan bahwa kuliner jalanan memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai bagian dari ekonomi kreatif.

D. Peran Gender dan Pemberdayaan Sosial

Perempuan memiliki peran penting dalam ekosistem UMKM kuliner. Sebagian besar usaha mikro di sektor kuliner dikelola oleh perempuan, baik sebagai pedagang kaki lima maupun pengelola warung makan. Hal ini menunjukkan

bahwa pengembangan kuliner jalanan memiliki dimensi pemberdayaan gender.

Selain itu, kuliner jalanan menyediakan peluang kerja bagi pemuda yang kesulitan masuk ke sektor formal. Banyak pemuda yang bekerja sebagai pedagang, asisten, atau pengemudi transportasi daring yang terintegrasi dengan ekosistem kuliner jalanan. Dengan demikian, kuliner jalanan berfungsi sebagai solusi terhadap masalah pengangguran, sekaligus sebagai ruang pembelajaran kewirausahaan.

E. Analisis Teoritik

Dalam perspektif Brundtland, potensi ekonomi dan UMKM kuliner jalanan menunjukkan pentingnya keadilan intra-generasi. Kuliner jalanan menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat kelas menengah bawah, sekaligus menciptakan peluang ekonomi bagi pedagang kecil.

Dalam perspektif Sachs, kuliner jalanan terkait dengan sistem ekonomi informal, sistem sosial berbasis komunitas, sistem lingkungan yang menghadapi tantangan sampah, sistem politik yang membutuhkan tata kelola partisipatif, sistem demografi dengan bonus usia produktif, dan sistem teknologi melalui digitalisasi transaksi. Integrasi dengan SDGs, khususnya SDG 8 (pekerjaan layak), SDG 11 (kota berkelanjutan), dan SDG 12 (konsumsi-produksi bertanggung jawab), menjadi relevan.

Dalam perspektif Ostrom, ruang publik yang digunakan pedagang adalah commons yang harus dikelola secara partisipatif. UMKM kuliner sebagai komunitas lokal memiliki potensi untuk menciptakan aturan, norma, dan kelembagaan yang efektif dalam mengelola ruang publik.

Dalam perspektif Collins, interaksi sosial antara pedagang dan konsumen menciptakan energi emosional yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang sosial. Konflik yang muncul, seperti penggunaan trotoar atau halaman ruko, harus dikelola melalui interaksi yang setara dan forum deliberatif.

4.2.3 Faktor Pendorong: Daya Tarik Pariwisata

Daya tarik pariwisata merupakan salah satu faktor pendorong paling signifikan dalam pengembangan potensi kuliner jalanan di Kota Makassar. Pariwisata tidak hanya menghadirkan arus pengunjung domestik dan mancanegara, tetapi juga menciptakan ekosistem sosial-ekonomi yang

memperkuat posisi kuliner jalanan sebagai bagian dari identitas kota. Kuliner jalanan menjadi medium yang menghubungkan wisatawan dengan budaya lokal, memperkaya pengalaman perjalanan, dan memperluas dampak ekonomi. Dengan jumlah wisatawan domestik yang mencapai jutaan orang per tahun dan wisatawan mancanegara yang terus meningkat, Makassar memiliki peluang besar untuk menjadikan kuliner jalanan sebagai daya tarik utama dalam strategi pariwisata berkelanjutan.

A. Statistik Pariwisata dan Basis Konsumen Wisatawan

Makassar merupakan salah satu destinasi utama di kawasan timur Indonesia. Jumlah wisatawan domestik yang berkunjung ke kota ini mencapai hampir 5 juta orang pada tahun 2019, sementara wisatawan mancanegara sekitar 111 ribu. Pasca-pandemi, tren kunjungan kembali meningkat, dengan tingkat hunian hotel bintang mencapai lebih dari 50 persen pada awal 2025. Angka ini menunjukkan bahwa Makassar memiliki basis konsumen wisatawan yang besar dan stabil.

Wisatawan domestik umumnya datang dari provinsi sekitar seperti Sulawesi Selatan, Sulawesi Barat, dan Sulawesi Tenggara, serta dari kota-kota besar lain di Indonesia. Mereka tertarik pada destinasi alam seperti Pantai Losari, Benteng Rotterdam, dan pulau-pulau kecil di sekitar Makassar. Namun, kuliner jalanan menjadi bagian penting dari pengalaman mereka, karena menawarkan makanan khas dengan harga terjangkau dan atmosfer sosial yang unik.

Wisatawan mancanegara, meski jumlahnya lebih kecil, memiliki peran penting dalam memperkuat citra kuliner Makassar di tingkat global. Mereka mencari pengalaman autentik yang tidak dapat ditemukan di restoran formal. Kuliner jalanan memberikan kesempatan untuk merasakan budaya lokal secara langsung, melalui interaksi dengan pedagang dan masyarakat.

B. Kuliner Jalanan sebagai Atraksi Pariwisata

Kuliner jalanan di Makassar memiliki daya tarik tersendiri bagi wisatawan. Hidangan khas seperti coto Makassar, pallubasa, sop saudara, pisang epe, dan barongko tidak hanya dikonsumsi sebagai makanan, tetapi juga sebagai simbol budaya. Wisatawan yang mencicipi hidangan ini merasakan bagian dari identitas kota.

Pasar Cidu, Jalan Nusantara, dan kawasan sekitar GOR Sudiang menjadi destinasi kuliner malam yang ramai dikunjungi wisatawan. Atmosfer sosial yang hidup, harga makanan yang terjangkau, dan keragaman menu menjadikan kawasan ini sebagai atraksi pariwisata yang unik. Wisatawan tidak hanya datang untuk makan, tetapi juga untuk menikmati suasana kota pada malam hari.

Festival kuliner seperti F8 Makassar yang menggabungkan food, fashion, film, dan musik telah menarik ratusan ribu pengunjung. Event semacam ini memperkuat posisi kuliner jalanan sebagai bagian dari atraksi pariwisata kota.

C. Integrasi Kuliner dengan Pariwisata Budaya dan Alam

Daya tarik kuliner jalanan semakin kuat ketika diintegrasikan dengan pariwisata budaya dan alam. Wisatawan yang berkunjung ke Pantai Losari seringkali melanjutkan perjalanan mereka dengan menikmati pisang epe di sepanjang pantai. Wisatawan yang mengunjungi Benteng Rotterdam dapat menemukan kuliner jalanan di sekitar kawasan bersejarah tersebut.

Integrasi ini menciptakan pengalaman holistik bagi wisatawan, di mana kuliner menjadi bagian dari perjalanan budaya dan alam. Kuliner jalanan memperkaya narasi pariwisata Makassar, menjadikannya lebih dari sekadar destinasi alam atau sejarah.

D. Teori Pariwisata dan Daya Tarik Kuliner

Dalam perspektif teori pariwisata, kuliner jalanan dapat dipahami melalui konsep experiential tourism. Wisatawan tidak hanya mencari objek fisik, tetapi juga pengalaman yang melibatkan indera, emosi, dan interaksi sosial. Kuliner jalanan memenuhi kebutuhan ini dengan menawarkan rasa, aroma, suasana, dan interaksi langsung dengan masyarakat lokal.

Teori cultural tourism juga relevan. Kuliner jalanan merepresentasikan budaya lokal, baik melalui bahan baku, teknik memasak, maupun tradisi konsumsi. Wisatawan yang mencicipi kuliner jalanan sebenarnya sedang mengalami bagian dari budaya Makassar.

Dalam perspektif ekonomi pariwisata, kuliner jalanan berfungsi sebagai multiplier effect. Pengeluaran wisatawan untuk makanan tidak hanya menguntungkan pedagang, tetapi juga mengalir ke sektor lain seperti pemasok bahan baku, transportasi, dan jasa kebersihan.

E. Statistik Ekonomi Pariwisata Kuliner

Kontribusi kuliner terhadap ekonomi pariwisata dapat dilihat dari pengeluaran wisatawan. Rata-rata wisatawan domestik mengalokasikan sekitar 20–30 persen dari total pengeluaran mereka untuk makanan. Wisatawan mancanegara bahkan lebih tinggi, karena mereka menjadikan kuliner sebagai bagian utama dari pengalaman perjalanan.

Dengan jumlah wisatawan domestik mencapai jutaan orang, potensi ekonomi kuliner jalanan sangat besar. Jika setiap wisatawan domestik mengeluarkan Rp50.000–Rp100.000 per hari untuk kuliner, maka total perputaran ekonomi mencapai ratusan miliar rupiah per tahun. Angka ini menunjukkan bahwa kuliner jalanan memiliki kontribusi signifikan terhadap ekonomi pariwisata Makassar.

F. Peran Media Sosial dan Branding Pariwisata Kuliner

Media sosial memainkan peran penting dalam memperkuat daya tarik kuliner jalanan. Wisatawan seringkali membagikan pengalaman mereka melalui Instagram, TikTok, atau YouTube. Foto dan video kuliner jalanan Makassar menjadi bagian dari promosi pariwisata yang organik.

Branding kawasan kuliner juga penting. Pasar Cidu dapat diposisikan sebagai “Makassar Night Food District”, Jalan Nusantara sebagai “Street Bites Corridor”, dan GOR Sudiang sebagai “Sports Eats Zone”. Branding ini memperkuat identitas kawasan dan memudahkan promosi pariwisata.

G. Analisis Teoritik

Dalam perspektif Brundtland, daya tarik pariwisata kuliner jalanan menunjukkan pentingnya keberlanjutan. Kuliner jalanan menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat lokal, sekaligus menciptakan pengalaman autentik bagi wisatawan. Namun, keberlanjutan harus dijaga melalui pengelolaan limbah dan tata ruang yang baik.

Dalam perspektif Sachs, kuliner jalanan terkait dengan sistem ekonomi (pengeluaran wisatawan), sistem sosial (interaksi pedagang-wisatawan), sistem lingkungan (pengelolaan sampah), sistem politik (regulasi pariwisata), sistem demografi (bonus usia produktif), dan sistem teknologi (promosi digital).

Dalam perspektif Ostrom, ruang publik yang digunakan pedagang adalah commons yang harus dikelola secara partisipatif. Wisatawan sebagai

pengguna ruang juga harus dilibatkan dalam pengelolaan, misalnya melalui edukasi kebersihan.

Dalam perspektif Collins, interaksi sosial antara pedagang dan wisatawan menciptakan energi emosional yang memperkuat legitimasi kuliner jalanan sebagai ruang sosial. Konflik yang muncul, seperti kemacetan atau kebersihan, harus dikelola melalui interaksi yang setara.

4.2.4 Faktor Pendorong: Dukungan Kelembagaan dan Kebijakan

Dukungan kelembagaan dan kebijakan merupakan faktor pendorong yang sangat menentukan dalam pengembangan potensi kuliner jalanan di Kota Makassar. Tanpa kerangka kelembagaan yang jelas dan kebijakan yang berpihak, kuliner jalanan akan tetap berada dalam posisi marginal, rentan terhadap penertiban, dan sulit berkembang menjadi sektor ekonomi kreatif yang berdaya saing. Sebaliknya, dengan dukungan kelembagaan yang kuat, kebijakan yang adaptif, serta regulasi yang berpijak pada prinsip keadilan sosial dan keberlanjutan, kuliner jalanan dapat menjadi motor penggerak ekonomi lokal, memperkuat identitas budaya, dan meningkatkan daya tarik pariwisata kota.

A. Kelembagaan sebagai Pilar Pengembangan

Kelembagaan yang dimaksud mencakup peran pemerintah daerah, lembaga riset, perguruan tinggi, organisasi masyarakat sipil, serta komunitas pedagang itu sendiri. Pemerintah daerah memiliki mandat yuridis untuk mengatur tata ruang, perizinan, dan pengelolaan lingkungan. Lembaga riset dan perguruan tinggi berperan dalam menyediakan data, analisis, dan rekomendasi kebijakan berbasis bukti. Organisasi masyarakat sipil berfungsi sebagai penghubung antara pedagang dan pemerintah, memperjuangkan hak-hak pedagang, serta memastikan partisipasi publik. Komunitas pedagang sendiri merupakan aktor utama yang harus dilibatkan dalam setiap proses pengambilan keputusan.

Kelembagaan yang kuat memungkinkan adanya koordinasi lintas sektor. Misalnya, Badan Riset dan Inovasi Daerah (BRIDA) dapat memimpin kajian komprehensif tentang dampak sosial, ekonomi, dan teknis kuliner jalanan. Dinas Pariwisata dapat mengintegrasikan kuliner jalanan ke dalam strategi pariwisata kota. Dinas Lingkungan Hidup dapat memastikan pengelolaan limbah yang baik. PD Parkir dapat mengatur manajemen parkir di

kawasan kuliner. Perguruan tinggi dapat memberikan masukan akademik tentang desain tata ruang dan perilaku konsumen.

B. Kebijakan sebagai Instrumen Pengembangan

Kebijakan publik berfungsi sebagai instrumen untuk mengarahkan, mengatur, dan memfasilitasi pengembangan kuliner jalanan. Kebijakan yang berpihak pada pedagang kecil akan memberikan kepastian hukum, perlindungan sosial, dan akses terhadap fasilitas dasar. Kebijakan yang adaptif akan mampu menyesuaikan dengan dinamika sosial dan ekonomi kota.

Dalam konteks yuridis, dasar hukum penataan pedagang kaki lima di Indonesia dapat ditemukan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur ketertiban umum dan tata ruang kota. Selain itu, Peraturan Daerah (Perda) di tingkat kota dapat menjadi instrumen spesifik untuk mengatur lokasi, jam operasional, standar lapak, dan pengelolaan lingkungan.

Kebijakan yang baik harus mencakup aspek legalitas, desain tata ruang, pengelolaan sampah, kenyamanan dan keamanan pengunjung, serta peningkatan citra kota. Legalitas memberikan kepastian bagi pedagang untuk beroperasi tanpa takut digusur. Desain tata ruang memastikan bahwa kuliner jalanan tidak mengganggu fungsi publik. Pengelolaan sampah menjaga keberlanjutan lingkungan. Kenyamanan dan keamanan pengunjung meningkatkan daya tarik kawasan. Peningkatan citra kota memperkuat posisi Makassar sebagai destinasi kuliner.

C. Statistik dan Data Kelembagaan

Data menunjukkan bahwa jumlah UMKM di sektor kuliner di Makassar mencapai lebih dari 18.000 unit. Sebagian besar usaha ini berbentuk mikro, dengan modal terbatas namun fleksibilitas tinggi. Tanpa dukungan kelembagaan, UMKM ini rentan terhadap penertiban dan kesulitan berkembang. Dengan dukungan kelembagaan, UMKM dapat memperoleh akses terhadap perizinan, pembiayaan, pelatihan, dan fasilitas dasar.

Pertumbuhan ekonomi Makassar yang mencapai 4,53 persen pada triwulan pertama tahun 2025 menunjukkan bahwa sektor kuliner memiliki kontribusi signifikan terhadap PDRB kota. Dukungan kelembagaan dan

kebijakan dapat memperkuat kontribusi ini dengan menciptakan ekosistem yang kondusif bagi pertumbuhan UMKM kuliner.

D. Analisis Teoritik

Dalam perspektif Brundtland, dukungan kelembagaan dan kebijakan menunjukkan pentingnya keadilan intra-generasi dan antar-generasi. Kebijakan yang berpihak pada pedagang kecil menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat kelas menengah bawah, sekaligus menjaga keberlanjutan ruang publik bagi generasi mendatang.

Dalam perspektif Sachs, dukungan kelembagaan dan kebijakan terkait dengan enam sistem utama pembangunan berkelanjutan: ekonomi, sosial, lingkungan, politik, demografi, dan teknologi. Kebijakan yang baik akan memperkuat sistem ekonomi dengan mendukung UMKM, memperkuat sistem sosial dengan melibatkan komunitas pedagang, menjaga sistem lingkungan dengan pengelolaan sampah, memperkuat sistem politik dengan tata kelola partisipatif, memanfaatkan sistem demografi dengan bonus usia produktif, dan memanfaatkan sistem teknologi dengan digitalisasi transaksi.

Dalam perspektif Ostrom, dukungan kelembagaan dan kebijakan memungkinkan pengelolaan commons secara partisipatif. Ruang publik yang digunakan pedagang adalah commons yang harus dikelola bersama oleh pemerintah, pedagang, dan masyarakat. Kebijakan yang partisipatif akan menciptakan aturan yang sesuai dengan kondisi lokal, meningkatkan kepatuhan, dan mengurangi konflik.

Dalam perspektif Collins, dukungan kelembagaan dan kebijakan dapat mengelola konflik sosial yang muncul dalam penataan kuliner jalanan. Konflik antara pedagang, warga, dan pemerintah dapat dikelola melalui forum deliberatif yang setara, menciptakan energi emosional positif, dan memperkuat legitimasi sosial.

E. Dimensi Yuridis dan Regulasi

Secara yuridis, penataan kuliner jalanan harus berpijak pada kerangka hukum yang jelas. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 memberikan kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengatur ketertiban umum dan

tata ruang kota. Peraturan Daerah dapat menjadi instrumen spesifik untuk mengatur pedagang kaki lima.

Regulasi yang baik harus mencakup:

- Legalitas berbasis waktu dan zonasi: Pedagang diberikan izin untuk beroperasi pada jam tertentu dan di lokasi tertentu.
- Standarisasi lapak: Lapak harus memenuhi standar ukuran, kebersihan, dan estetika.
- Pengelolaan lingkungan: Pedagang wajib mengelola sampah dan limbah dengan baik.
- Perlindungan sosial: Pedagang diberikan akses terhadap jaminan sosial dan pembiayaan.
- Partisipasi publik: Pedagang dilibatkan dalam perumusan kebijakan.

Dukungan kelembagaan dan kebijakan merupakan faktor pendorong utama pengembangan kuliner jalanan di Makassar. Kelembagaan yang kuat memungkinkan koordinasi lintas sektor, sementara kebijakan yang adaptif memberikan kepastian hukum dan perlindungan sosial. Analisis teoritik menunjukkan bahwa dukungan kelembagaan dan kebijakan memperkuat keadilan sosial, pembangunan berkelanjutan, pengelolaan commons, dan legitimasi sosial. Dimensi yuridis memastikan bahwa penataan kuliner jalanan berpijak pada kerangka hukum yang jelas. Dengan dukungan kelembagaan dan kebijakan yang kuat, kuliner jalanan di Makassar dapat berkembang sebagai sektor ekonomi kreatif yang inklusif, berkelanjutan, dan berdaya saing global.

4.2.5 Faktor Penghambat: Tata Ruang dan Infrastruktur yang Terbatas

Keterbatasan tata ruang dan infrastruktur adalah sumbu utama yang menghambat pengembangan kuliner jalanan di Kota Makassar. Di atas kertas, kuliner jalanan tumbuh karena pasar dan budaya, tetapi di lapangan pertumbuhan itu bertemu dengan ruang yang sempit, koridor yang tidak didesain untuk aktivitas intens malam hari, sistem parkir yang rapuh, drainase yang mudah kewalahan, serta layanan kebersihan dan sanitasi yang belum mengikuti skala aktivitas. Hambatan ini bukan sekadar persoalan teknis; ia berakar pada cara kota mengatur ruang publik, memprioritaskan fungsi, dan menyalurkan investasi infrastruktur. Mengurai hambatan-hambatan ini—

secara statistik, teoritis, dan deskriptif—memberi pijakan untuk menaikkan kelas kuliner jalanan tanpa mengorbankan keselamatan, kenyamanan, dan keberlanjutan ruang kota.

A. Kekangan geometri koridor dan kapasitas ruang publik

Banyak koridor kuliner populer di Makassar lahir di ruas yang lebar efektifnya kecil. Jalan Tinumbu sebagai contoh memiliki lebar sekitar 6–7 meter, sementara pada jam operasi malam, badan jalan dibagi antara arus kendaraan, parkir tepi, sirkulasi pejalan kaki yang meluber ke badan jalan, serta deret lapak yang menjorok. Dalam geometri sempit, satu variabel saja yang tidak dikendalikan—misalnya parkir paralel di kedua sisi—seketika menurunkan kapasitas arus, memicu tundaan, dan membuka ruang konflik pejalan kaki–kendaraan. Koridor lain seperti jalan-jalan lorong di Layang, Yos Sudarso, dan Cakalang memperlihatkan pola serupa: pertumbuhan jumlah lapak tidak diimbangi dengan pengaturan “envelope” ruang bagi pejalan kaki, sepeda motor, serta aktivitas duduk dan antre.

Secara prinsip, trotoar di koridor sibuk harus menjaga lebar efektif pejalan kaki minimal 1,8–2,4 meter. Begitu lapak menembus garis sempadan ini, pejalan kaki berpindah ke badan jalan, meningkatkan risiko keselamatan dan mengganggu ritme arus kendaraan. Di malam hari, intensitas pejalan kaki naik, dan tanpa segregasi fisik yang jelas, konflik mikro terjadi: antrean tumpah, titik bayar menjorok, kursi tambahan melampaui batas, hingga pedagang utilitas (air, bahan bakar) membuka “niche” kecil yang menyempitkan ruang. Hambatan geometrik ini memperkecil peluang untuk mengatur aliran, karena setiap keputusan baik pedagang maupun konsumen diambil untuk efisiensi lokal, bukan untuk kapasitas sistemik koridor.

B. Parkir, drop-off, dan pelepasan beban arus

Ketika bahu jalan berubah fungsi menjadi lapak, parkir kendaraan terdorong ke badan jalan. Ini menciptakan “bottle-neck” yang berulang di koridor kuliner malam. Ketiadaan kantong parkir terdekat memaksa pengunjung menggunakan parkir on-street acak, menambah manuver keluar-masuk yang mengganggu arus utama. Pada puncak kunjungan (akhir pekan, prapuasanya Ramadan), frekuensi drop-off meningkat drastis. Tanpa zona bongkar muat terjadwal untuk pedagang (sebelum buka/ setelah tutup), arus

logistik bahan baku bercampur dengan arus pengunjung, memunculkan gesekan dan antrean di titik sempit.

Secara transportasi perkotaan, kapasitas koridor ditentukan bukan hanya oleh lebar, tetapi oleh perilaku parkir dan pola pelepasan beban arus. Koridor kuliner ideal membutuhkan struktur parkir “di luar badan jalan” dengan jarak jalan kaki yang wajar (150–300 meter) dan jalur pejalan kaki aman. Tanpa itu, preferensi rasional pengunjung adalah berhenti sedekat mungkin dengan lapak, meski mengorbankan kelancaran arus. Hambatan ini memotong kenyamanan dan waktu tempuh, yang kemudian mengurangi pengalaman wisata dan memicu keluhan warga sekitar.

C. Sanitasi, limbah cair, dan drainase yang cepat jenuh

Aktivitas memasak malam hari menghasilkan campuran limbah cair berlemak, sisa bahan organik, serta residu deterjen. Ketika saluran drainase lingkungan tidak dilengkapi perangkap lemak (*grease trap*) dan pembersihan berkala, lemak membeku, mengikat sedimen, lalu mengurangi penampang efektif saluran. Dalam musim hujan, limpasan bercampur sisa organik mempercepat kejenuhan saluran, menimbulkan genangan dan bau. Di banyak titik, air cuci peralatan mengalir langsung ke selokan, tanpa pemisahan awal. Secara ekologis, ini menambah beban Biochemical Oxygen Demand (BOD) di saluran-saluran kecil, meningkatkan risiko eutrofikasi lokal dan mengundang vektor penyakit.

Hambatan sanitasi tidak hanya soal fasilitas yang kurang, tetapi juga ritme pengangkutan dan segregasi sampah. Aktivitas kuliner malam memproduksi puncak sampah pada rentang 21.00–24.00. Jika ritme pengangkutan masih mengikuti jadwal siang atau hanya sekali angkut setelah tutup, maka periode paparan meningkat: bin penuh, tumpahan organik ke lantai, dan “spill” ke drainase. Tanpa pemisahan organik–anorganik di sumber, volume residu yang harus diangkut meningkat, menekan kapasitas layanan kebersihan kota. Hambatan sanitasi yang berulang membentuk persepsi negatif: kumuh, bau, berantakan—yang pada gilirannya menggerus legitimasi sosial kawasan kuliner.

D. Pencahayaan, keselamatan, dan kualitas kenyamanan malam

Kuliner malam membutuhkan pencahayaan yang merata, hemat energi, dan ramah mata. Ketika pencahayaan umum rendah dan pedagang

mengandalkan lampu sorot individual, terbentuk “patchwork” terang–gelap yang menyulitkan persepsi ruang dan navigasi pejalan kaki. Di titik gelap, risiko kriminalitas kecil dan insiden jatuh meningkat, sementara di titik terlalu terang, glare menurunkan kenyamanan visual. Kualitas kenyamanan akustik juga kerap terabaikan: musik latar, klakson, teriakan promosi, dan obrolan padat—semuanya menambah kebisingan malam. Tanpa batasan dB bertahap dan zona tenang, pengalaman pengunjung yang mencari kuliner sebagai “pelarian” menjadi cepat melelahkan.

Keselamatan juga berkaitan dengan manajemen api dan bahan bakar. Banyak pedagang menggunakan kompor gas portable atau bara arang di deret rapat. Tanpa jarak aman antarlapak, alat pemadam sederhana, dan SOP pemadaman, kebakaran kecil dapat membesar dalam hitungan menit. Hambatan ini tidak tampak sehari-hari, tetapi eksposur risiko tinggi memperburuk penilaian asuransi, menghambat event, dan menaikkan biaya kepatuhan jika kelak legalisasi diberlakukan.

E. Ketidakcocokan rencana tata ruang dengan realitas konsumsi

Kota mengatur fungsi melalui rencana tata ruang, tetapi konsumsi kuliner jalanan tumbuh mengikuti arus mobilitas, titik temu sosial, dan memoris publik. Koridor seperti Jalan Nusantara—yang menyatukan pelabuhan, hiburan malam, dan perdagangan—memantulkan hasrat konsumen untuk pengalaman “lintas fungsi”. Di atas kertas, koeksistensi intens di satu koridor menuntut infrastruktur tingkat kawasan: parkir tepi skala besar, sanitasi khusus malam, dan manajemen arus bergelombang. Ketika rencana tata ruang belum memproyeksikan ini, kuliner jalanan beroperasi di celah, memanfaatkan kecepatan adaptasi dibandingkan prosedur formal kota. Hasilnya adalah “mismatch”: fungsi yang tumbuh tidak ditopang fasilitas, regulasi yang generik tidak kompatibel dengan ritme malam, dan pengawasan yang terfragmentasi antar dinas.

Hambatan ketidakcocokan ini memunculkan siklus: penertiban sporadis, jeda aktivitas, lalu kebangkitan kembali dengan pola adaptasi yang sama. Bagi pedagang, siklus tersebut meningkatkan risiko usaha; bagi warga, menambah ketidakpastian lingkungan; bagi pemerintah, menggerus kepercayaan publik atas kapasitas menata.

F. Kapasitas kelembagaan teknis pada level koridor

Pengelolaan kuliner jalanan bukan hanya urusan izin, tetapi urusan teknis yang melekat pada koridor: siapa yang mengukur lebar efektif jalur pejalan kaki setiap minggu, siapa yang menandai ulang garis sempadan lapak, siapa yang memastikan bin tidak “bermigrasi” ke titik sempit, dan siapa yang menyetel ritme angkut pada puncak malam? Tanpa unit operasional lintas-dinas di level koridor yang memiliki mandat jelas dan protokol kerja harian, kebijakan akan berhenti di dokumen. Hambatan kapasitas teknis ini sering berakar pada fragmentasi tugas: lalu lintas berada di satu dinas, kebersihan di dinas lain, pariwisata di dinas berbeda, sementara kelurahan memikul ekspektasi sosial tanpa alat teknis memadai.

Kapasitas teknis yang terbatas juga tampak pada ketiadaan dashboard data mikro. Pengambilan keputusan jam operasi, penataan ulang deret lapak, atau penambahan titik duduk seharusnya berbasis metrik: kepadatan pejalan kaki per 5 menit, durasi antre, waktu tempuh melintasi koridor, volume sampah per jam, dan suhu permukaan lantai. Tanpa data granular, penataan cenderung reaktif, membuka ruang untuk bias persepsi dan tarik ulur kepentingan.

G. Dimensi yuridis: ketertiban umum versus hak atas penghidupan

Secara yuridis, pemerintah daerah memegang mandat ketertiban umum dan pengelolaan ruang. Namun di ruang kuliner jalanan, praktik ketertiban sering berbenturan dengan hak atas penghidupan dan akses pangan murah. Ketika tidak ada kerangka legal berbasis waktu–zonasi yang operasional, aparat di lapangan mengandalkan diskresi penertiban. Diskresi diperlukan, namun jika menjadi satu-satunya alat, ia menghasilkan ketidakpastian bagi pedagang dan iklim usaha yang rapuh. Hambatan yuridis ini memperdalam ketegangan: warga menuntut ketertiban, pedagang menuntut kepastian, pemerintah menuntut kepatuhan—semua benar, tetapi instrumen pengikatnya belum tersedia dalam bentuk aturan teknis yang bisa dipraktikkan harian.

Kerangka yuridis yang belum memuat standar teknis (modul lapak, garis sempadan, jam operasi berbeda antar-koridor, batas kebisingan, SOP limbah) mengunci kota pada dikotomi “boleh–tidak boleh”. Padahal kuliner jalanan membutuhkan pemikiran “seberapa banyak, di mana, kapan, dan bagaimana.”

H. Ekologi material: plastik, organik, dan arang

Bahan kemasan plastik sekali pakai dominan di kuliner jalanan. Tanpa intervensi, volume plastik naik seiring kunjungan, menambah beban TPA dan

potensi bocor ke saluran air. Sisa organik—tulang, kuah, nasi—memerlukan penanganan cepat untuk menghindari bau dan vektor. Arang dan minyak jelantah adalah residu berisiko: jelantah yang dibuang ke drainase mengikat sedimen, arang menambah debu dan sisa abu di permukaan lantai. Hambatan ekologi material ini memperburuk indikator lingkungan koridor dan memengaruhi persepsi higienitas. Secara ekonomi, ia menambah biaya bersih-bersih akhir malam jika tidak ada skema daur pakai sederhana (kompos, bank jelantah, pengurangan plastik).

I. Ketegangan akustik dan beban lingkungan malam

Kuliner jalanan menciptakan lanskap akustik baru. Musik dari beberapa lapak tumpang tindih, klakson bersahutan, suara generator listrik dan kompor, gelak tawa, serta obrolan padat menghasilkan kebisingan yang—pada level tertentu—membentuk “energi kota” yang hidup. Tetapi di lingkungan permukiman dekat koridor, beban kebisingan setelah pukul 22.00 menurunkan kualitas tidur, memicu keluhan, dan membentuk citra negatif. Tanpa batas dB bertingkat dan penataan “zona tenang”, kenyamanan warga berada di posisi kalah. Hambatan akustik ini adalah faktor halus yang sering lolos dari perhatian kebijakan, padahal ia memengaruhi penerimaan sosial yang menjadi syarat legitimasi jangka panjang.

J. Keamanan dan manajemen kerumunan

Pada puncak kunjungan, koridor kuliner bertransformasi menjadi ruang kerumunan. Tanpa “lane discipline” untuk pejalan kaki, pola antrian terdefinisi, dan titik evakuasi sederhana, risiko kecil—jatuh, tersandung kabel, tersenggol kompor, terserempet motor—muncul berulang. Keamanan juga menyangkut potensi pencopetan, konflik kecil antarpengunjung, atau gesekan pemilik ruko–pedagang. Ketiadaan personel pengelola kawasan (bukan hanya aparat) yang berpatroli untuk membantu navigasi dan menengahi konflik mikro menghambat kualitas pengalaman. Hambatan ini tidak hanya menurunkan kepuasan pengunjung, tetapi juga mengurangi minat wisatawan untuk kembali, mereduksi efek ekonomi yang diharapkan.

K. Analisis Teoritis

Kerangka Brundtland menempatkan hambatan tata ruang dan infrastruktur sebagai ancaman keadilan antar-generasi: drainase tersumbat, plastik bocor ke lingkungan, dan trotoar kehilangan fungsi berjalan aman

adalah bentuk “mengambil” kapasitas masa depan demi konsumsi kini. Keadilan intra-generasi juga terganggu ketika pejalan kaki, warga, dan pengguna jalan harus menanggung beban ketidaknyamanan demi keberlangsungan ekonomi pedagang yang belum ditata.

Sachs mengajak melihat hambatan ini sebagai kegagalan sinkronisasi enam sistem. Sistem ekonomi tumbuh (omzet naik), tetapi sistem lingkungan dan teknologi (grease trap, pencahayaan, pengukuran data) tertinggal. Sistem politik belum menyatukan dinas dalam satu protokol operasional koridor; sistem sosial kuat di solidaritas pedagang, tetapi lemah di disiplin kerumunan; sistem demografi mendorong permintaan malam, namun tidak diikuti oleh desain layanan malam (parkir, kebersihan, keamanan).

Ostrom membuka jalan keluar: commons—jalan, trotoar, drainase—tidak harus jatuh ke tragedi jika aturan lokal jelas, pelibatan pengguna kuat, dan sanksi bertahap konsisten. Hambatan-hambatan di atas adalah tanda absennya “institusi kecil” yang mengatur detail: garis sempadan lapak, jadwal bongkar muat, ritme angkut sampah malam, perangkap lemak komunal, batas kebisingan, dan audit lebar efektif pejalan kaki. Begitu institusi kecil ini hadir, kepatuhan menjadi mungkin karena aturan lahir dari praktik, bukan hanya dari teks.

Collins membantu membaca gesekan harian sebagai rantai konflik. Ketika penertiban terjadi tanpa pengakuan simbolik atas martabat pedagang, energi emosional negatif memicu resistensi, mendorong siklus konflik. Sebaliknya, interaksi setara—forum tri-partit, patroli kawasan yang membantu bukan menghukum, dan komunikasi visual yang jelas—mengubah energi konflik menjadi legitimasi, membuka ruang kompromi atas tata ruang, jam operasi, dan standar teknis.

K. Implikasi statistik

Mengelola hambatan memerlukan metrik sederhana namun konsisten. Di koridor sempit, target lebar efektif pejalan kaki minimal 1,8 meter harus diaudit mingguan; pelanggaran ditandai dan dikoreksi. Kepadatan pejalan—orang per menit per meter koridor—dipantau pada jam puncak untuk mengatur ritme buka bergelombang atau melebarkan modul lapak di titik macet. Parkir on-street diturunkan menuju nol pada jam operasi melalui penegakan dan ketersediaan kantong parkir dalam radius 150–300 meter.

Limbah cair diukur melalui frekuensi sedimen dan pembersihan perangkat lemak; target pembersihan harian di puncak musim dan dua hari sekali di luar puncak. Volume sampah per jam memberi dasar ritme angkut dua fase: pertengahan malam dan setelah tutup. Kebisingan dimonitor dengan batas dB bertingkat (misalnya <65 dB setelah pukul 22.00 di zona permukiman dekat koridor). Frekuensi insiden kecil (jatuh, tersenggol) dicatat oleh pengelola kawasan sebagai indikator kualitas tata ruang. Tanpa statistik mikro seperti itu, narasi hambatan akan terus abstrak. Dengan statistik, kota memiliki “tuas” untuk menurunkan hambatan secara terukur.

Hambatan tata ruang dan infrastruktur di kuliner jalanan Makassar, jika dibaca jernih, bukan tanda bahwa kuliner harus dikurangi, melainkan panggilan untuk mengubah cara kota mengelola malam. Kota perlu berpindah dari regulasi generik ke protokol koridor: setiap koridor memiliki jam operasi, lebar efektif pejalan, modul lapak, ritme angkut, standar pencahayaan, batas kebisingan, dan skema parkirnya sendiri. Ini menuntut unit operasional lintas-dinas yang kecil, lincah, dan berwenang.

Di level teknis, perangkat lemak komunal, kantong parkir dekat namun off-street, marka sempadan lapak yang nyata, pencahayaan hemat energi yang merata, serta SOP bongkar muat sederhana akan mengubah pengalaman malam secara drastis. Di level sosial, forum bulanan tri-partit dan patroli pengelola kawasan yang berorientasi bantuan akan menurunkan rantai konflik. Di level data, dashboard mikro menjadikan keputusan berbasis bukti, bukan selera.

Hambatan-hambatan yang hari ini tampak keras—sempitnya koridor, parkir acak, drainase jenuh, kebisingan—adalah variabel yang bisa diatur. Kuncinya bukan menghilangkan kuliner jalanan, melainkan menempatkannya dalam “kerangka kerja malam” yang profesional dan manusiawi.

Tata ruang dan infrastruktur yang terbatas adalah pengingat bahwa kuliner jalanan berkembang lebih cepat daripada kemampuan kota beradaptasi. Di Makassar, ruang sempit, parkir rapuh, sanitasi yang belum siap, pencahayaan tambal-sulam, dan kelembagaan teknis yang fragmentaris memproduksi hambatan berlapis. Namun, mengaitkan hambatan pada geometri, arus, sanitasi, akustik, keselamatan, rencana ruang, kapasitas

kelembagaan, dan ekologi material membuka jalan untuk pengelolaan yang presisi.

Dengan kerangka keberlanjutan Brundtland, pendekatan sistemik Sachs, pengelolaan commons ala Ostrom, dan kepekaan konflik menurut Collins, kota dapat memindahkan kuliner jalanan dari “survival mode” ke “operational excellence”. Hambatan akan tetap ada, tetapi bisa diturunkan melalui aturan kecil yang hidup, data mikro yang jujur, dan kepemimpinan operasional di level koridor. Di sana, kuliner jalanan Makassar bukan hanya bertahan—ia berpeluang menjadi contoh penataan yang menyatu antara rasa, ruang, dan tanggung jawab.

4.2.6 Faktor Penghambat: Ketidakpastian Legalitas dan Kebijakan

Ketidakpastian legalitas dan kebijakan adalah hambatan struktural yang menahan potensi kuliner jalanan dari berkembang menjadi sektor yang stabil, aman, dan berkelanjutan. Hambatan ini bukan sekadar kekosongan aturan; ia muncul dari tumpang tindih kewenangan, inkonsistensi implementasi, praktik diskresi yang tidak terstruktur, serta lemahnya mekanisme partisipasi dan perlindungan hukum bagi pelaku usaha informal. Dampaknya meluas: mengurangi insentif investasi, memperbesar risiko usaha, memicu konflik sosial, dan menghalangi integrasi ekonomi informal ke dalam tata kelola kota yang lebih luas. Uraian berikut mengelaborasi dimensi yuridis dan teoritis dengan pendekatan Urban Governance secara deskriptif-analitis.

A. Kekosongan Regulasi Teknis dan Kepastian Hukum

Kepastian hukum menuntut aturan yang jelas, dapat diakses, dan dapat diprediksi oleh semua pihak yang terlibat. Dalam konteks kuliner jalanan, kepastian itu harus mencakup zonasi lokasi, jam operasional per koridor, standar ukuran dan desain lapak, mekanisme pendaftaran, serta sanksi administratif yang proporsional. Ketika norma umum hanya menyatakan kewenangan tanpa merinci teknis pelaksanaan, ruang interpretasi menjadi luas dan aparat di lapangan mengandalkan diskresi.

Kekosongan regulasi teknis menghasilkan dua konsekuensi langsung. Pertama, pedagang tidak memiliki dasar hukum untuk merencanakan investasi jangka menengah. Kedua, aparat penegak tidak memiliki pedoman operasional yang konsisten sehingga tindakan penertiban menjadi episodik dan seringkali reaktif. Ketidakpastian ini memperkuat siklus sementara: kebijakan sementara

→ penertiban → kembalinya pedagang ke lokasi lama → kebijakan sementara baru.

Secara yuridis, prinsip due process dan proportionality harus menjadi landasan. Prosedur administratif yang adil mensyaratkan pemberitahuan, kesempatan untuk didengar, dan mekanisme banding sebelum tindakan yang merugikan diambil. Tanpa prosedur ini, tindakan administratif berisiko melanggar hak atas penghidupan dan menimbulkan tuntutan hukum serta konflik sosial.

Salah satu sumber utama ketidakpastian adalah fragmentasi kewenangan antar-institusi. Pengaturan ruang publik melibatkan dinas tata ruang, dinas perhubungan, dinas perdagangan, dinas lingkungan hidup, dinas pariwisata, serta pemerintah kecamatan dan kelurahan. Ketika tidak ada mekanisme koordinasi yang jelas, kebijakan yang dikeluarkan satu dinas dapat bertentangan dengan praktik dinas lain. Misalnya, kebijakan estetika kota yang mendorong penertiban dapat berbenturan dengan kebijakan pariwisata yang ingin mempromosikan kawasan kuliner.

Fragmentasi ini juga memunculkan masalah akuntabilitas. Ketika penertiban terjadi, siapa yang bertanggung jawab atas relokasi, kompensasi, atau pembinaan? Tanpa jawaban yang jelas, pedagang menjadi pihak yang paling dirugikan. Dari perspektif tata kelola kota, fragmentasi menandakan kegagalan koordinasi vertikal dan horizontal yang harus diatasi melalui mekanisme institusional yang mengikat.

Diskresi aparat adalah alat yang diperlukan dalam administrasi publik, tetapi ketika tidak diatur dengan baik, ia menjadi sumber ketidakpastian. Diskresi yang tidak disertai SOP dan mekanisme pengawasan membuka ruang bagi praktik yang tidak konsisten dan rentan politisasi. Penertiban yang dilakukan menjelang event besar atau pergantian pejabat seringkali bersifat simbolis dan tidak disertai solusi transisional bagi pedagang.

Inkonsistensi penegakan juga terlihat pada perbedaan jam operasional antar-koridor, perbedaan standar lapak, dan variasi sanksi. Ketika aturan berbeda-beda antarwilayah, pedagang yang beroperasi lintas koridor menghadapi kebingungan dan risiko administratif. Ketidakpastian ini menurunkan kepercayaan pedagang terhadap pemerintah dan mengurangi kepatuhan sukarela.

Pengaturan ruang ekonomi informal harus menyeimbangkan dua prinsip: ketertiban publik dan hak atas penghidupan. Ketidakpastian legalitas seringkali mengabaikan dimensi hak ekonomi pedagang. Ketika kebijakan menempatkan penertiban sebagai solusi utama tanpa mekanisme perlindungan sosial atau transisi, kebijakan tersebut berpotensi melanggar prinsip keadilan distributif.

Prinsip keadilan administratif menuntut bahwa tindakan negara yang mempengaruhi mata pencaharian harus dilakukan dengan prosedur yang adil, proporsional, dan disertai kompensasi atau alternatif yang layak. Tanpa prinsip ini, kebijakan penataan menjadi sumber ketidakadilan yang memperdalam kerentanan kelompok miskin perkotaan.

Beberapa prinsip yuridis dan tata kelola dapat dijadikan pedoman untuk mereduksi ketidakpastian:

- Kepastian hukum teknis: Peraturan daerah harus memuat ketentuan teknis yang jelas tentang zonasi, jam operasional, standar lapak, dan mekanisme pendaftaran. Ketentuan teknis ini harus mudah diakses dan dipublikasikan.
- Prosedural fairness: Setiap tindakan administratif yang berdampak pada penghidupan harus disertai pemberitahuan, kesempatan untuk didengar, dan mekanisme banding. SOP penertiban harus mengutamakan pembinaan sebelum tindakan keras.
- Partisipasi dan kolaborasi: Forum tri-partit yang melibatkan pemerintah, pedagang, dan warga harus menjadi mekanisme rutin untuk merumuskan aturan, menyelesaikan sengketa, dan mengevaluasi kebijakan.
- Proporsionalitas sanksi: Sanksi administratif harus bertahap dan proporsional. Pendekatan edukatif dan insentif lebih efektif untuk jangka panjang dibandingkan penertiban massal.
- Transparansi dan akuntabilitas: Publikasi data operasional, SOP, dan mekanisme pengaduan meningkatkan kepercayaan dan mengurangi ruang bagi diskresi yang tidak teratur.

Urban Governance menawarkan kerangka yang lebih kaya untuk memahami ketidakpastian legalitas. Pendekatan ini menekankan bahwa tata kelola kota bukan hanya soal kebijakan publik formal, tetapi juga soal jaringan aktor, mekanisme koordinasi, kapasitas institusional, dan legitimasi sosial. Beberapa konsep kunci relevan:

Multi-level governance menyoroti interaksi antara tingkat pemerintahan nasional, provinsi, kota, dan lokal. Ketidakpastian sering muncul ketika kebijakan nasional memberikan ruang bagi interpretasi lokal tanpa dukungan teknis dan sumber daya. Harmonisasi norma antar-level menjadi penting untuk memberikan kepastian.

Collaborative governance menekankan proses kolaboratif antara pemerintah, masyarakat sipil, sektor swasta, dan komunitas pedagang. Ketidakpastian dapat dikurangi melalui forum deliberatif yang memberi ruang bagi pedagang untuk berkontribusi pada perumusan aturan teknis dan SOP penertiban.

Network governance melihat tata kelola sebagai jaringan aktor yang saling bergantung. Dalam konteks kuliner jalanan, jaringan ini melibatkan asosiasi pedagang, LSM, dinas terkait, dan platform digital. Penguatan jaringan ini dapat menciptakan mekanisme pengawasan dan kepatuhan yang lebih efektif dibandingkan pendekatan top-down.

Policy capacity adalah kemampuan institusi untuk merancang, mengimplementasikan, dan mengevaluasi kebijakan. Ketidakpastian seringkali mencerminkan rendahnya kapasitas teknis dan administratif, termasuk ketiadaan data operasional yang memadai untuk pengambilan keputusan.

Mengurangi ketidakpastian memerlukan kombinasi instrumen hukum dan mekanisme tata kelola. Beberapa langkah operasional:

- Peraturan daerah yang komprehensif: Menetapkan zonasi kuliner jalanan, jam operasi per koridor, standar lapak, dan mekanisme pendaftaran. Peraturan ini harus dilengkapi peraturan pelaksana yang menjabarkan SOP.
- Skema izin bertahap: Pendaftaran awal diikuti izin sementara dengan syarat pemenuhan standar, lalu izin permanen setelah

verifikasi. Skema ini memberi ruang bagi pembinaan dan peningkatan kapasitas pedagang.

- Unit operasional koridor: Tim lintas-dinas di tingkat kecamatan yang bertanggung jawab atas pengelolaan harian, penandaan sempadan, jadwal bongkar muat, dan ritme pengangkutan sampah.
- Pilot dan evaluasi berbasis data: Uji coba kebijakan di beberapa koridor dengan indikator kinerja yang jelas seperti omzet, kepuasan pengunjung, volume sampah, dan kepatuhan. Evaluasi berkala menjadi dasar penyesuaian kebijakan.
- Mekanisme mediasi cepat: Forum tri-partit di tingkat kelurahan untuk menyelesaikan sengketa lapak dan keluhan warga tanpa eskalasi.
- Akses pembiayaan dan jaminan sosial: Program kredit mikro dan jaminan kesehatan bagi pedagang terdaftar untuk mengurangi kerentanan ekonomi.

C. Dampak pada Perilaku Ekonomi dan Investasi

Ketidakpastian legalitas memengaruhi perilaku ekonomi pedagang dalam beberapa cara. Pertama, mengurangi insentif investasi pada kualitas produk dan fasilitas higienis. Perbaikan lapak, pembelian peralatan yang lebih aman, atau pengemasan ramah lingkungan memerlukan modal; modal tersebut hanya akan dialokasikan jika ada kepastian lokasi dan waktu operasi.

Kedua, menghambat akses ke pembiayaan formal. Lembaga keuangan menilai risiko berdasarkan kepastian administratif; usaha tanpa izin permanen sulit memenuhi syarat kredit. Ketergantungan pada sumber pembiayaan informal membatasi kapasitas ekspansi dan inovasi.

Ketiga, menghalangi integrasi ke platform digital dan rantai pasok formal. Banyak platform mensyaratkan identitas usaha yang dapat diverifikasi. Ketidakpastian administratif membuat pedagang sulit memanfaatkan peluang pasar yang lebih luas.

D. Implikasi Sosial Politik dan Legitimasi Kebijakan

Ketidakpastian legalitas memicu ketegangan sosial yang berulang. Warga yang terganggu oleh kemacetan, kebisingan, atau sampah menuntut

penertiban; pedagang menuntut kepastian penghidupan. Ketika kebijakan diimplementasikan tanpa dialog, konflik menjadi intens dan seringkali simbolik. Legitimasi kebijakan publik bergantung pada proses yang adil dan partisipatif. Kebijakan yang lahir dari konsultasi, uji coba, dan penyesuaian berbasis data cenderung lebih diterima.

Politik lokal memainkan peran penting. Kebijakan populis dapat mendorong penertiban menjelang event besar atau pemilu, sementara kebijakan inklusif memerlukan keberanian politik untuk menunda penertiban demi proses partisipatif. Ketidakpastian ini menciptakan siklus ketidakpercayaan antara pedagang dan pemerintah, yang pada akhirnya menghambat implementasi kebijakan jangka panjang.

Ketidakpastian legalitas dan kebijakan adalah hambatan institusional yang menahan potensi kuliner jalanan dari transformasi menjadi sektor yang produktif, aman, dan berkelanjutan. Pendekatan Urban Governance menegaskan bahwa solusi tidak hanya bersifat normatif, tetapi harus melibatkan jaringan aktor, mekanisme koordinasi, kapasitas institusional, dan legitimasi sosial. Mengatasi ketidakpastian memerlukan peraturan teknis yang jelas, prosedur administratif yang adil, mekanisme partisipatif, serta kapasitas implementasi yang berbasis data. Ketika kepastian hukum dan tata kelola hadir, kuliner jalanan dapat berkontribusi lebih besar pada ekonomi kota tanpa mengorbankan fungsi ruang publik, kualitas lingkungan, atau keadilan sosial.

4.2.7 Faktor Penghambat: Lingkungan dan Kebersihan

Lingkungan dan kebersihan merupakan dimensi yang sangat menentukan keberlanjutan kuliner jalanan di Kota Makassar. Sektor ini tumbuh pesat karena permintaan masyarakat dan wisatawan, tetapi pertumbuhan yang tidak diimbangi dengan pengelolaan limbah dan kebersihan menimbulkan eksternalitas negatif yang serius. Sampah plastik sekali pakai, limbah cair berlemak dari aktivitas memasak, serta keterbatasan infrastruktur kebersihan kota menjadi hambatan utama. Dalam kerangka pembangunan berkelanjutan



(sustainable development), masalah ini harus dipahami sebagai tantangan multidimensi: ekologis, sosial, ekonomi, dan yuridis.

A. Statistik Kebersihan dan Lingkungan di Makassar

Makassar sebagai kota metropolitan di kawasan timur Indonesia menghasilkan volume sampah yang besar setiap harinya. Data Dinas Lingkungan Hidup menunjukkan bahwa produksi sampah kota mencapai lebih dari 1.000 ton per hari dengan kontribusi signifikan dari sektor rumah tangga, pasar tradisional, dan aktivitas kuliner. Rata-rata produksi sampah per kapita sekitar 0,6–0,7 kg per hari, angka yang sebanding dengan kota-kota besar lain di Indonesia.

Sampah plastik mendominasi komposisi limbah, mencapai lebih dari 30% dari total volume. Hal ini terkait dengan penggunaan kemasan sekali pakai di sektor kuliner jalanan: kantong plastik, styrofoam, dan gelas plastik. Sementara itu, fraksi organik dari sisa makanan mencapai sekitar 40–50%, yang jika tidak dikelola dengan baik menimbulkan bau, menarik vektor penyakit, dan meningkatkan beban TPA.

Kapasitas pengelolaan sampah kota masih terbatas. TPA Tamangapa, yang menjadi lokasi utama pembuangan akhir, menerima lebih dari 900 ton sampah per hari dan menghadapi risiko kelebihan kapasitas. Program Tempat Pengolahan Sampah Reduce-Reuse-Recycle (TPS3R) telah dikembangkan, tetapi cakupannya belum merata di seluruh kecamatan. Akibatnya, sampah dari koridor kuliner malam seringkali langsung masuk ke aliran TPA tanpa proses pemilahan.

Limbah cair juga menjadi masalah serius. Aktivitas memasak menghasilkan minyak jelantah dan air cucian berlemak yang sering dibuang langsung ke saluran drainase. Hal ini mempercepat penyumbatan, menurunkan kapasitas aliran, dan meningkatkan risiko banjir lokal. Data DLH menunjukkan bahwa lebih dari 20% saluran drainase kota mengalami sedimentasi dan penyumbatan akibat limbah domestik dan kuliner.

B. Dimensi Yuridis

Secara yuridis, pengelolaan kebersihan di ruang publik diatur oleh Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah, yang menekankan prinsip pengurangan di sumber dan pengelolaan terpadu.

Pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk menetapkan Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur teknis pengelolaan sampah, termasuk kewajiban pemilahan, retribusi kebersihan, dan sanksi bagi pelanggaran.

Namun, dalam praktiknya, regulasi yang ada seringkali belum spesifik untuk sektor kuliner jalanan. Tidak ada aturan teknis yang mengikat tentang kewajiban pedagang kaki lima untuk menyediakan tempat sampah terpisah, memasang grease trap, atau mengikuti jadwal angkut malam. Akibatnya, penegakan hukum cenderung bersifat reaktif: razia kebersihan atau penertiban sporadis tanpa mekanisme pembinaan berkelanjutan.

Prinsip hukum administrasi menuntut adanya kepastian hukum dan proportionality. Kepastian hukum berarti pedagang harus mengetahui aturan yang berlaku secara jelas dan konsisten. Proporsionalitas berarti sanksi harus seimbang dengan pelanggaran, mengutamakan pembinaan sebelum tindakan keras. Tanpa prinsip ini, kebijakan kebersihan berisiko menimbulkan resistensi sosial dan memperburuk ketidakpastian usaha.

C. Perspektif Sustainable Development

Dalam kerangka pembangunan berkelanjutan, masalah kebersihan kuliner jalanan harus dipahami sebagai tantangan lintas dimensi:

- Lingkungan (Environmental Sustainability); Limbah plastik dan organik yang tidak terkelola menurunkan kualitas lingkungan kota. Pencemaran drainase dan genangan air meningkatkan risiko kesehatan publik. Prinsip keberlanjutan menuntut pengelolaan limbah yang mencegah degradasi ekosistem dan menjaga daya dukung lingkungan.
- Sosial (Social Sustainability); Kebersihan koridor kuliner memengaruhi kesehatan masyarakat. Sampah yang menumpuk meningkatkan risiko penyakit berbasis lingkungan. Selain itu, citra kota sebagai destinasi wisata kuliner bergantung pada kebersihan kawasan. Keberlanjutan sosial menuntut akses pangan yang higienis dan ruang publik yang sehat.
- Ekonomi (Economic Sustainability); Pedagang kaki lima bergantung pada keberlanjutan usaha mereka. Ketidakpastian kebersihan menurunkan daya tarik konsumen dan wisatawan. Investasi dalam fasilitas kebersihan dapat meningkatkan produktivitas dan pendapatan

pedagang. Keberlanjutan ekonomi menuntut integrasi kebersihan sebagai bagian dari strategi bisnis.

- Keadilan Antar-Generasi (Intergenerational Equity); Pembangunan berkelanjutan menekankan bahwa generasi sekarang tidak boleh mengorbankan kapasitas generasi mendatang. Limbah plastik yang tidak terurai dan degradasi lingkungan adalah bentuk ketidakadilan antar-generasi. Kebijakan kebersihan harus memastikan bahwa ruang publik tetap layak digunakan di masa depan.

D. Hambatan Praktis di Lapangan

Beberapa hambatan praktis yang muncul di koridor kuliner Makassar antara lain:

- Keterbatasan Infrastruktur: Tidak tersedia grease trap komunal, titik cuci terkontrol, atau fasilitas komposting lokal.
- Ritme Angkut yang Tidak Sinkron: Layanan kebersihan masih mengikuti jadwal siang, sementara puncak sampah terjadi malam hari.
- Perilaku Konsumen dan Pedagang: Penggunaan plastik sekali pakai masih dominan, dan kesadaran pemilahan sampah rendah.
- Fragmentasi Kelembagaan: Koordinasi antar-dinas (lingkungan, perdagangan, pariwisata) belum optimal, sehingga kebijakan kebersihan tidak terintegrasi.
- Penegakan yang Reaktif: Razia kebersihan dilakukan sporadis tanpa mekanisme pembinaan berkelanjutan.

E. Strategi Kebijakan dan Tata Kelola

Untuk mengatasi hambatan lingkungan dan kebersihan, beberapa strategi kebijakan dapat diterapkan:

- Regulasi Teknis yang Spesifik; Peraturan daerah harus memuat kewajiban teknis bagi pedagang: penyediaan tempat sampah terpilah, pemasangan grease trap, dan kepatuhan terhadap jadwal angkut malam.
- Skema Insentif dan Disinsentif; Pedagang yang mematuhi standar kebersihan dapat diberikan insentif berupa pengurangan retribusi atau akses pembiayaan mikro. Sebaliknya, pelanggaran berulang dapat dikenai sanksi administratif bertahap.

- Investasi Infrastruktur Kecil namun Strategis; Pemasangan grease trap komunal, titik cuci terkontrol, dan unit komposting mikro di koridor kuliner dapat menurunkan beban drainase dan TPA.
- Partisipasi Komunitas Pedagang; Forum tri-partit antara dinas lingkungan, pedagang, dan warga dapat merumuskan aturan lokal yang realistis dan mekanisme monitoring bersama.
- Data Operasional untuk Evaluasi; Monitoring volume sampah per jam, titik rawan drainase, dan tingkat kepatuhan lapak harus menjadi dasar evaluasi kebijakan dan penyesuaian ritme layanan.

Lingkungan dan kebersihan adalah hambatan utama bagi pengembangan kuliner jalanan di Makassar. Statistik menunjukkan volume sampah yang tinggi, dominasi plastik sekali pakai, dan keterbatasan kapasitas TPA. Dimensi yuridis menyoroti kekosongan regulasi teknis dan penegakan yang reaktif. Perspektif pembangunan berkelanjutan menuntut integrasi kebersihan sebagai bagian dari strategi ekonomi, sosial, dan lingkungan.

Solusi efektif memerlukan kombinasi regulasi teknis yang jelas, investasi infrastruktur kecil namun strategis, mekanisme penegakan proporsional, dan keterlibatan aktif komunitas pedagang. Dengan tata kelola yang berbasis prinsip pembangunan berkelanjutan, kuliner jalanan dapat berkembang tanpa mengorbankan kualitas lingkungan, kesehatan publik, atau keadilan antar-generasi.

4.2.8. Faktor Penghambat: Konflik Sosial dan Persepsi Publik

A. Potensi Konflik di Kuliner Jalanan Cidu, GOR Sudiang, dan Lokasi Lain

Makassar sebagai kota metropolitan di kawasan timur Indonesia memiliki dinamika sosial yang kompleks. Dengan jumlah penduduk lebih dari satu setengah juta jiwa, kepadatan di kecamatan inti yang tinggi, serta mobilitas harian yang intens, tekanan terhadap ruang publik sangat besar. Sektor informal, khususnya perdagangan kecil dan kuliner, menyerap lebih dari separuh angkatan kerja. Hal ini menjelaskan mengapa kuliner jalanan tumbuh pesat, tetapi juga mengapa gesekan sosial sering muncul.

Di Cidu, yang dikenal sebagai distrik kuliner malam, kepadatan lapak dan arus pengunjung menciptakan suasana hidup sekaligus menimbulkan konflik ruang. Trotoar yang seharusnya menjadi jalur pejalan kaki berubah

menjadi deret meja dan kursi, badan jalan yang seharusnya untuk arus kendaraan berubah menjadi parkir singkat, dan fasad ruko yang seharusnya steril berubah menjadi area duduk pengunjung. Warga sekitar mengeluhkan kebisingan dan sampah yang menumpuk pada jam puncak, sementara pedagang menuntut kepastian penghidupan.

Di GOR Sudiang, konflik muncul saat event olahraga besar. Lonjakan pengunjung memaksa pelebaran ruang fungsional ke jalur evakuasi dan akses atlet. Bongkar muat logistik bercampur dengan arus penonton, menciptakan benturan sirkulasi. Sampah event yang mendadak melonjak memperburuk persepsi kebersihan. Penonton menginginkan kuliner cepat dan higienis, tetapi pelanggaran kecil berulang seperti antrean menjorok atau parkir semrawut cepat ditangkap kamera dan menyebar sebagai citra negatif.

Di Jalan Nusantara dan kantong kuliner perumahan, konflik lebih kompleks. Jalan Nusantara merekatkan pelabuhan, hiburan malam, dan perdagangan, sehingga arus kendaraan berat, parkir hiburan, dan kuliner malam berkompetisi di ruang sempit. Sementara itu, kantong kuliner di lingkungan perumahan menimbulkan beban kebisingan, sampah, dan parkir pada jam istirahat warga. Persepsi publik di lokasi-lokasi ini bergeser cepat: pengunjung menuntut suasana hidup, warga menuntut ketertiban, dan tanpa kurasi yang jelas dua tuntutan ini saling meniadakan.

B. Analisis Yuridis yang Relevan

Dimensi yuridis menjadi penyangga kepastian dan alat menjinakkan konflik. Regulasi yang ada seringkali belum spesifik untuk sektor kuliner jalanan, sehingga penegakan hukum cenderung bersifat reaktif. Kepastian hukum menuntut aturan kecil yang dapat diprediksi: jam operasi koridor, lebar efektif pejalan kaki, garis sempadan lapak, standar kebisingan, ritme pengangkutan sampah, dan prosedur bongkar muat.

Prinsip keadilan administratif menuntut adanya due process: pemberitahuan, kesempatan berdialog, dan mekanisme banding. Proporsionalitas menuntut tangga sanksi berurutan—pembinaan, peringatan, koreksi, hingga penertiban—alih-alih tindakan keras mendadak. Hak atas penghidupan juga relevan. Kebijakan yang meniadakan akses ekonomi tanpa alternatif atau kompensasi menimbulkan ketidakadilan yang melahirkan

resistensi. Di sisi lain, hak warga atas lingkungan bersih dan aman menuntut kepatuhan pedagang pada standar kebersihan dan tata ruang.

Perlindungan hak dan kewajiban harus seimbang. Pedagang berhak atas kepastian lokasi dan jam operasi, akses informasi dan pelatihan, serta prioritas relokasi bila diperlukan. Mereka berkewajiban menjaga kebersihan, mematuhi garis sempadan, dan mengendalikan kebisingan. Warga berhak atas kanal pengaduan yang berfungsi, batas kebisingan, dan jalur pejalan kaki yang aman. Pemerintah harus menyediakan unit operasional koridor yang bertanggung jawab atas marka sempadan, audit kebersihan, koordinasi angkut, dan patroli bantuan.

Dengan kerangka yuridis yang jelas, konflik dapat diturunkan intensitasnya. Aturan kecil yang konsisten mengurangi rasa tidak adil, SOP dan transparansi menekan praktik ad hoc, dan sanksi berbasis perbaikan nyata meningkatkan kepatuhan sukarela.

C. Analisis Teoritis dengan Teori Konflik

Teori konflik membaca gesekan bukan sebagai anomali, melainkan sebagai konsekuensi normal dari perbedaan kepentingan dalam ruang terbatas. Kuncinya bukan menghilangkan konflik, tetapi mengubahnya menjadi energi yang memperkuat tata kelola. Randall Collins menekankan konsep energi emosional dalam interaksi. Penertiban mendadak menghasilkan rasa malu dan marah yang terkonsolidasi, sementara interaksi deliberatif menghasilkan rasa diakui dan dihargai.

Ritual interaksi seperti forum tri-partit bulanan menciptakan rutinitas kepercayaan. Patroli berorientasi bantuan yang menandai ulang garis, mengurai antrean, dan membantu navigasi membentuk rutinitas kepatuhan. Tanda visual seperti marka sempadan, jalur pejalan kaki, papan kode etik kawasan, pengingat batas kebisingan, dan jadwal angkut yang terlihat menciptakan rutinitas perilaku.

Legitimasi kebijakan lahir dari konsistensi penegakan, kejelasan aturan kecil, dan bukti perbaikan. Audit kebersihan sebelum–sesudah, metrik kepadatan, penurunan keluhan warga, dan publikasi progres memupuk kepercayaan publik. Narasi penghargaan seperti sertifikasi higienitas bertahap, pengakuan bagi lapak atau kawasan paling tertib, dan publikasi cerita pedagang teladan menggeser insentif menuju reputasi.



Konflik di koridor kuliner terjadi dalam mikrosirkuit berulang: kursi melampaui garis, antrean menjorok, parkir singgah, musik meningkat, bin penuh, genangan kecil. Frekuensi tinggi menciptakan beban kumulatif. Intervensi mikro seperti mengatur antrean ke arah dalam, menambah petugas di pintu masuk, reposisi bin, fase angkut tengah malam, batas kebisingan bertahap, dan grease trap komunal menurunkan intensitas konflik.

Media sosial memperkuat framing negatif. Insiden kecil viral merusak citra, sementara klarifikasi teknis sering kalah cepat. Strategi komunikasi proaktif—menampilkan jadwal pembersihan, publikasi kode etik kawasan, respons cepat terhadap keluhan, dan cerita pedagang teladan—memulihkan reputasi dengan bukti, bukan janji.

Integrasi konflik dengan pembangunan berkelanjutan menuntut keseimbangan sosial, lingkungan, dan ekonomi. Hak berjalan aman, kenyamanan akustik, dan kesehatan publik harus dijaga. Kebersihan nyata, pengelolaan limbah hulu–hilir, dan drainase berfungsi harus dipastikan. Kepastian prosedural, akses pelatihan dan pembiayaan, serta reputasi yang menarik pelanggan harus dijaga.

Dengan teori konflik, energi emosional diubah menjadi kepatuhan, ritual interaksi menata perilaku, dan legitimasi menstabilkan kepatuhan. Konflik tidak dihapus, tetapi ditata agar menjadi energi perubahan konstruktif. Persepsi publik bergeser dari semrawut menjadi tertib, dari bising menjadi berenergi terkendali, dari kumuh menjadi bersih yang terlihat—menjadikan kuliner jalanan bukan hanya ruang transaksi, tetapi ruang kebanggaan bersama yang menautkan rasa, ruang, dan tanggung jawab.

ini menunjukkan bahwa konflik sosial dan persepsi publik adalah hambatan utama bagi pengembangan kuliner jalanan di Makassar. Kondisi sosial di Cidu, GOR Sudiang, dan lokasi lain menunjukkan potensi konflik ruang, kebersihan, dan reputasi. Analisis yuridis menekankan pentingnya kepastian hukum, due process, proporsionalitas, dan perlindungan hak. Analisis teoritis dengan teori konflik menyoroti energi emosional, ritual interaksi, dan legitimasi sebagai kunci mengubah konflik menjadi energi perubahan. Dengan tata kelola yang berbasis data, partisipatif, dan berkelanjutan, kuliner jalanan dapat berkembang tanpa mengorbankan kualitas lingkungan, kesehatan publik, atau keadilan sosial.

4.3 Strategi Pengembangan Potensi Kuliner Jalanan di Kota Makassar

4.3.1 Strategi Kelembagaan dalam Pengembangan Potensi Kuliner Jalanan di Kota Makassar

Kelembagaan adalah fondasi utama dalam pengelolaan kuliner jalanan. Tanpa struktur kelembagaan yang jelas, pengaturan lapak, kebersihan, lalu lintas, keamanan, dan pengembangan ekonomi akan berjalan parsial, sporadis, dan seringkali reaktif. Kota Makassar, dengan dinamika kuliner jalanan yang pesat di Cidu, GOR Sudiang, Jalan Nusantara, dan kawasan lain, membutuhkan strategi kelembagaan yang mampu menjembatani kepentingan pedagang, konsumen, warga, dan pemerintah.

Strategi kelembagaan yang dimaksud bukan sekadar pembentukan organisasi formal, melainkan desain tata kelola yang kolaboratif, transparan, dan adaptif terhadap dinamika sosial-ekonomi kota. Uraian berikut akan mengelaborasi secara luas dan mendalam strategi kelembagaan, dengan contoh konkret penerapannya di Kota Makassar.

A. Pentingnya Kelembagaan dalam Konteks Kuliner Jalanan

Kuliner jalanan adalah sektor informal yang tumbuh organik. Pedagang beroperasi di ruang publik dengan aturan yang seringkali tidak jelas. Akibatnya, muncul konflik kepentingan:

- Pedagang menuntut ruang untuk mencari nafkah.
- Warga menuntut kenyamanan, kebersihan, dan keamanan.
- Pemerintah menuntut keteraturan, kepatuhan hukum, dan penerimaan retribusi.
- Konsumen menuntut higienitas, aksesibilitas, dan pengalaman kuliner yang menyenangkan.

Tanpa kelembagaan yang kuat, konflik ini berulang dan menimbulkan citra negatif. Oleh karena itu, kelembagaan harus menjadi wadah integrasi kepentingan, mekanisme mediasi, dan instrumen pengawasan.

B. Desain Kelembagaan Lintas-Dinas

Strategi kelembagaan pertama adalah pembentukan Badan Pengelola Kuliner Jalanan Makassar. Badan ini bersifat lintas-dinas, melibatkan:

- Dinas Perdagangan: mengatur izin usaha dan retribusi.

- Dinas Pariwisata: mengembangkan branding kuliner sebagai daya tarik wisata.
- Dinas Lingkungan Hidup: mengawasi kebersihan dan pengelolaan limbah.
- Dinas Perhubungan: menata lalu lintas dan parkir.
- Satpol PP: menegakkan aturan dengan pendekatan persuasif.
- Dinas Kesehatan: mengawasi higienitas makanan.

Badan ini berfungsi sebagai “orchestra conductor” yang menyatukan berbagai instrumen kebijakan. Contohnya Di Pasar Cidu, badan pengelola dapat mengatur jadwal angkut sampah malam hari (Dinas Lingkungan Hidup), menandai garis sempadan lapak (Dinas Perdagangan), menata drop-off ojek daring (Dinas Perhubungan), dan mengadakan festival kuliner tahunan (Dinas Pariwisata). Semua dilakukan dalam satu koordinasi kelembagaan.

C. Forum Tri-Partit di Tingkat Koridor

Selain kelembagaan formal, diperlukan forum partisipatif di tingkat koridor. Forum ini melibatkan tiga aktor utama:

- Pemerintah lokal (kelurahan/kecamatan)
- Pedagang kuliner jalanan
- Warga/pemilik ruko sekitar

Forum tri-partit berfungsi sebagai ruang dialog rutin untuk membahas masalah harian: kebisingan, sampah, akses fasad, keamanan, dan promosi. Contohnya, di GOR Sudiang, forum tri-partit dapat membahas keluhan warga tentang parkir liar saat event olahraga. Solusinya bisa berupa dimana pedagang menyediakan parkir alternatif di lahan kosong dengan koordinasi pemerintah, sehingga warga tidak terganggu.

D. Unit Operasional Koridor

Strategi kelembagaan juga mencakup pembentukan unit operasional koridor di tiap kawasan kuliner. Unit ini bertugas:

- Menandai garis sempadan lapak.
- Melakukan audit kebersihan mingguan.
- Mengkoordinasikan pengangkutan sampah.
- Membantu mengurai antrean dan arus pejalan kaki.

- Menjadi penghubung antara pedagang dan pemerintah.

Unit operasional terdiri dari petugas lapangan yang dilatih untuk berorientasi pada bantuan, bukan sekadar penertiban. Contohnya, di Jalan Nusantara, unit operasional dapat membantu pedagang seafood menata kursi agar tidak menutup jalur pejalan kaki. Petugas juga dapat membantu mengarahkan antrean agar tidak menyorok ke badan jalan.

E. Mekanisme Mediasi dan Resolusi Konflik

Kelembagaan harus menyediakan mekanisme mediasi cepat untuk konflik. Konflik yang sering muncul adalah:

- Pedagang vs warga (kebisingan, sampah).
- Pedagang vs pemilik ruko (akses fasad).
- Pedagang vs pedagang (perebutan lokasi).

Mediasi dilakukan melalui forum tri-partit dengan fasilitator dari pemerintah lokal. Contohnya, di Cidu, konflik antara pedagang minuman dan pemilik ruko tentang penggunaan teras dapat dimediasi dengan solusi, pedagang tetap berjualan tetapi membayar kompensasi kecil kepada pemilik ruko, difasilitasi oleh kelurahan.

F. Transparansi dan Akuntabilitas

Kelembagaan harus menjamin transparansi data dan akuntabilitas tindakan. Data yang dipublikasikan meliputi:

- Jumlah pedagang resmi.
- Hasil audit kebersihan.
- Jadwal angkut sampah.
- Jumlah keluhan warga dan tindak lanjutnya.

Contohnya, di GOR Sudiang, papan informasi digital dapat menampilkan data kepatuhan pedagang terhadap kebersihan. Pedagang yang patuh diberi tanda hijau, yang melanggar diberi tanda merah. Transparansi ini membangun kepercayaan publik.

G. Sertifikasi dan Insentif

Kelembagaan juga berfungsi memberikan sertifikasi higienitas dan insentif bagi pedagang patuh. Sertifikasi diberikan bertahap:

- Bronze: pedagang memenuhi standar dasar kebersihan.

- Silver: pedagang konsisten menjaga kebersihan dan tata ruang.
- Gold: pedagang menjadi teladan dalam kebersihan, keamanan, dan pelayanan.

Insentif berupa pengurangan retribusi, akses kredit mikro, atau promosi digital. Contohnya, pedagang bakso di Jalan Nusantara yang konsisten menjaga kebersihan dan menggunakan grease trap komunal dapat diberi sertifikat Gold dan dipromosikan di akun resmi Dinas Pariwisata.

H. Integrasi dengan UMKM dan Ekonomi Kreatif

Kelembagaan harus mengintegrasikan pedagang kuliner jalanan ke dalam sistem UMKM kota. Hal ini mencakup:

- Pendataan pedagang sebagai UMKM resmi.
- Akses ke kredit mikro dan pelatihan.
- Dukungan promosi digital melalui komunitas foodie.

Contohnya, pedagang ayam bakar di Cidu dapat didaftarkan sebagai UMKM resmi, sehingga mendapat akses ke kredit mikro untuk membeli peralatan masak yang lebih higienis.

I. Kolaborasi dengan Komunitas Foodie dan Influencer

Kelembagaan juga harus menggandeng komunitas foodie dan influencer Instagram. Mereka berperan dalam promosi digital, meningkatkan kesadaran merek, dan menarik wisatawan. Contohnya, festival kuliner tahunan di GOR Sudiang dapat menggandeng influencer lokal untuk mempromosikan menu baru pedagang. Hal ini meningkatkan jumlah pengunjung dan memperkuat branding Makassar sebagai destinasi gastronomi.

Strategi kelembagaan dalam pengembangan potensi kuliner jalanan di Kota Makassar mencakup pembentukan badan pengelola lintas-dinas, forum tri-partit, unit operasional koridor, mekanisme mediasi, transparansi data, sertifikasi dan insentif, integrasi dengan UMKM, kolaborasi dengan komunitas foodie, serta evaluasi dan adaptasi.

Dengan kelembagaan yang kuat, kuliner jalanan di Makassar dapat berkembang secara tertib, higienis, aman, dan berkelanjutan. Pedagang mendapat kepastian penghidupan, warga mendapat kenyamanan, konsumen mendapat pengalaman kuliner yang menyenangkan, dan pemerintah mendapat legitimasi serta penerimaan.

4.3.2 Strategi Pengaturan Lapak dan Tata

A. Prinsip-Prinsip Tata Ruang dan Konteks Sosial

Pengaturan lapak dan tata ruang kuliner jalanan merupakan salah satu aspek paling krusial dalam pengembangan sektor ini. Lapak kuliner jalanan beroperasi di ruang publik yang memiliki fungsi ganda: sebagai jalur pejalan kaki, arus kendaraan, ruang interaksi sosial, sekaligus ruang ekonomi. Tanpa pengaturan yang jelas, ruang publik akan mengalami konflik fungsi, yang berujung pada kemacetan, ketidaknyamanan warga, dan citra negatif terhadap kawasan kuliner. Ada beberapa prinsip yang harus menjadi dasar pengaturan lapak:

- Keadilan ruang: ruang publik harus tetap memberikan hak bagi pejalan kaki, kendaraan, dan warga sekitar.
- Fungsionalitas: lapak harus ditata agar tidak mengganggu fungsi utama ruang publik.
- Estetika: tata ruang harus menciptakan citra kawasan yang tertib dan menarik.
- Keberlanjutan: tata ruang harus mendukung kebersihan, keamanan, dan kenyamanan jangka panjang.

Kota Makassar memiliki karakter sosial yang unik. Kuliner jalanan bukan hanya aktivitas ekonomi, tetapi juga ruang interaksi sosial. Di Cidu, misalnya, kuliner malam menjadi ajang berkumpul anak muda, keluarga, dan wisatawan. Di GOR Sudiang, kuliner jalanan tumbuh bersamaan dengan event olahraga. Di Jalan Nusantara, kuliner bercampur dengan aktivitas hiburan malam dan pelabuhan. Konteks sosial ini menuntut pengaturan lapak yang adaptif terhadap karakter kawasan. Misalnya, pengaturan lapak harus memperhatikan arus pejalan kaki yang tinggi pada malam hari. Trotoar harus tetap menyediakan lebar efektif minimal 2 meter. Di GOR Sudiang, pengaturan lapak harus memperhatikan jalur evakuasi saat event olahraga. Di Jalan Nusantara, pengaturan lapak harus memperhatikan akses kendaraan berat pelabuhan.

B. Desain Teknis Pengaturan Lapak

Pengaturan lapak tidak cukup dengan prinsip umum, tetapi harus diwujudkan dalam desain teknis yang konkret. Setiap lapak harus memiliki garis

sempadan yang jelas. Garis ini ditandai secara fisik di trotoar atau badan jalan.

Modul lapak ditentukan dengan ukuran baku:

- Meja dan kursi tidak boleh melampaui garis sempadan.
- Alat masak dan display harus ditempatkan dalam modul yang rapi.
- Jalur pejalan kaki minimal 2 meter harus tetap tersedia.

Misalnya di Pasar Cidu, garis sempadan dapat ditandai dengan cat kuning di trotoar. Modul lapak ditentukan dengan ukuran 2x3 meter. Pedagang yang melampaui garis sempadan diberi peringatan dan diarahkan untuk menata ulang.

Pengaturan lapak juga harus memperhatikan zonasi waktu. Di kawasan permukiman, jam operasional dibatasi hingga pukul 22.00 untuk menjaga kenyamanan warga. Di kawasan wisata, jam operasional dapat diperpanjang hingga tengah malam dengan mitigasi kebisingan. Di kawasan event seperti GOR Sudiang, jam operasional disesuaikan dengan jadwal event. Contoh pengaplikasiannya, di Jalan Nusantara, pedagang seafood dapat beroperasi hingga pukul 01.00 karena kawasan ini memang berfungsi sebagai hiburan malam. Namun, pedagang di kawasan permukiman seperti Tamalanrea harus tutup pukul 22.00.

Selain itu, Drop-off untuk transportasi daring harus ditata agar tidak mengganggu arus utama. Parkir resmi harus disediakan di lahan kosong atau bahu jalan yang ditata. Misalnya Di GOR Sudiang, drop-off ojek daring ditempatkan di pintu masuk timur, bukan di badan jalan. Parkir resmi disediakan di lahan kosong dekat stadion, dengan koordinasi pemerintah.

Hal penting lain yang mesti diperhatikan adalah vegetasi dan pencahayaan di lokasi kuliner jalanan. Vegetasi berfungsi sebagai peneduh dan penanda kawasan. Pencahayaan berfungsi untuk keamanan dan estetika. Contoh jika diaplikasikan, misalnya di Cidu, pohon peneduh ditanam setiap 10 meter di trotoar. Lampu jalan dipasang dengan desain estetis yang menambah citra kawasan kuliner malam.

Lalu kemudian sangat perlu terus melakukan evaluasi dan adaptasi. Evaluasi dilakukan setiap enam bulan. Indikator evaluasi meliputi tingkat kepatuhan pedagang terhadap garis sempadan, jumlah keluhan warga, dampak terhadap arus lalu lintas, dampak terhadap citra kawasan, dan

adaptasi dilakukan dengan menyesuaikan aturan kecil sesuai dinamika lapangan. Misalnya, jika audit menunjukkan bahwa kebisingan di Jalan Nusantara meningkat setelah pukul 23.00, maka aturan jam operasional dapat diubah menjadi maksimal pukul 22.00.

Strategi pengaturan lapak dan tata ruang dalam pengembangan potensi kuliner jalanan di Kota Makassar mencakup tiga pilar utama:

- Prinsip tata ruang dan konteks sosial yang menekankan keadilan ruang, fungsionalitas, estetika, dan keberlanjutan.
- Desain teknis pengaturan lapak yang mencakup garis sempadan, modul lapak, zonasi waktu, drop-off, parkir, vegetasi, dan pencahayaan.
- Implementasi, mediasi, dan evaluasi yang memastikan aturan dijalankan di lapangan, konflik diselesaikan secara dialogis, dan aturan diadaptasi sesuai dinamika.

Dengan strategi ini, kuliner jalanan di Makassar dapat berkembang secara tertib, higienis, aman, dan berkelanjutan. Pedagang mendapat kepastian ruang, warga mendapat kenyamanan, konsumen mendapat pengalaman kuliner yang menyenangkan, dan pemerintah mendapat legitimasi serta penerimaan.

4.3.3 Strategi Pengelolaan Kebersihan

Kebersihan merupakan salah satu faktor paling menentukan dalam keberlangsungan dan reputasi kuliner jalanan. Di Kota Makassar, fenomena kuliner jalanan berkembang pesat di berbagai koridor seperti Pasar Cidu, GOR Sudiang, dan Jalan Nusantara. Namun, penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pedagang masih menghadapi persoalan serius dalam hal kebersihan. Studi Zaenab dan Azizah (2025) menemukan bahwa 95 persen penjamah makanan di Pasar Cidu memiliki personal hygiene yang buruk, sementara 70 persen tempat pengolahan makanan tidak memenuhi standar sanitasi. Hasil laboratorium bahkan menunjukkan bahwa 85 persen sampel makanan mengandung angka kuman di atas ambang batas, dengan beberapa di antaranya positif *Escherichia coli* dan *Salmonella*. Fakta ini memperlihatkan bahwa kebersihan bukan sekadar isu teknis, melainkan persoalan mendasar yang menyangkut kesehatan publik, kepercayaan konsumen, dan keberlanjutan ekonomi pedagang.

Strategi pengelolaan kebersihan harus dipahami sebagai sebuah sistem yang menyatukan pedagang, lingkungan, dan konsumen dalam satu kerangka tata kelola. Kebersihan tidak bisa hanya dibebankan kepada pedagang secara individual, melainkan harus ditopang oleh infrastruktur kawasan, regulasi kelembagaan, serta partisipasi konsumen. Uraian berikut akan membahas secara deskriptif dan analitik strategi pengelolaan kebersihan kuliner jalanan di Makassar dalam tiga bagian besar: kerangka kebersihan berbasis risiko, intervensi hulu–hilir yang melibatkan pedagang, lingkungan, dan konsumen, serta mekanisme operasional berupa lisensi, audit, insentif, dan evaluasi.

A. Kerangka Kebersihan Berbasis Risiko

Strategi kebersihan yang efektif harus dimulai dari pemahaman tentang risiko. Tidak semua jenis makanan memiliki tingkat bahaya yang sama, dan tidak semua aktivitas pedagang menimbulkan potensi kontaminasi dengan intensitas serupa. Oleh karena itu, pendekatan berbasis risiko menjadi penting.

Produk berprotein hewani seperti ayam, daging, dan telur, serta olahan berkuah panas, berada pada kategori risiko tinggi. Minuman berbahan susu, smoothie, dan topping segar berada pada risiko sedang, sementara makanan kering atau gorengan sederhana relatif lebih rendah. Aktivitas yang melibatkan paparan tangan langsung, waktu tunggu lama pada suhu ruang, dan lokasi terbuka berdebu meningkatkan level risiko. Dengan pemetaan ini, setiap gerai dapat diberi matriks bahaya-risiko yang sederhana, sehingga pedagang tahu produk mana yang membutuhkan kontrol lebih ketat.

Standar minimum kebersihan harus ditetapkan secara realistis sesuai kapasitas pedagang kecil. Titik air bersih yang layak pakai, sabun cair, dan sarana mengeringkan tangan bersih adalah syarat dasar. Zona bersih untuk menangani makanan matang harus dipisahkan dari zona kotor untuk mencuci bahan mentah dan limbah, meski hanya dengan meja terpisah atau pembatas sederhana. Peralatan cuci alat sebaiknya menggunakan sistem tiga bak: cuci, bilas, dan sanitasi, meski dalam skala mikro dengan ember berlabel. Perlindungan display makanan matang dengan penutup atau lemari kedap debu juga wajib, sementara kendali waktu–suhu harus ditegakkan: makanan matang disajikan panas di atas 60°C, penyimpanan dingin di bawah 5°C, dan batas waktu paparan suhu ruang tidak lebih dari dua jam.

SOP inti harus sederhana dan bisa dieksekusi cepat. Cuci tangan enam langkah sebelum menyentuh makanan matang, setelah memegang uang, telepon, atau sumber kontaminasi, setelah dari toilet, dan setelah menangani bahan mentah. Penggunaan pinset atau alat saji wajib untuk lauk topping, garnish, dan isian, sehingga tangan telanjang tidak bersentuhan langsung dengan makanan. Minyak goreng harus diganti terjadwal dengan indikator warna atau viskositas, bukan didaur ulang berulang kali. Permukaan meja harus disanitasi setiap satu jam pada puncak layanan atau setiap kali berganti jenis makanan dari mentah ke matang.

Desain mikro-lingkungan gerai juga berpengaruh besar. Gerai sebaiknya diarahkan menjauhi sumber debu atau knalpot, dengan tirai bening atau penutup akrilik pada sisi jalan. Tempat sampah tertutup harus tersedia dekat area persiapan, tetapi tidak di bawah meja makanan. Rak kering untuk alat bersih harus disediakan agar tidak kembali terkontaminasi. Semua ini membentuk kerangka kebersihan berbasis risiko yang sederhana tetapi efektif.

B. Intervensi Hulu–Hilir

Kebersihan tidak hanya ditentukan oleh pedagang, tetapi juga oleh lingkungan dan konsumen. Oleh karena itu, strategi harus mencakup intervensi hulu–hilir yang melibatkan semua aktor.

Di level pedagang, paket higiene esensial berbiaya rendah dapat menjadi solusi. Pisau dan talenan diberi label warna untuk membedakan penggunaan mentah dan matang. Starter-kit kebersihan berupa sabun cair, hand towel bersih, botol semprot sanitiser, termometer tusuk, penjepit, dan penutup kepala kain dapat dibagikan melalui program pemerintah atau koperasi pedagang. Checklist gerai sederhana dengan sepuluh poin harian—air, sabun, cuci tangan, alat, display, suhu, limbah, minyak, serangga, kebersihan lap—dapat membantu pedagang mengingat kewajiban dasar.

Pelatihan singkat berbasis demonstrasi juga penting. Dalam waktu 90 menit, pedagang dapat diajarkan simulasi cuci tangan, cuci alat tiga bak, penggunaan termometer, set-up display tertutup, dan kontrol waktu–suhu. Visualisasi lintas kontaminasi sederhana, misalnya uang berpindah ke tangan lalu ke makanan, dapat membuat pedagang lebih sadar.

Pengaturan jadwal dan alur kerja juga berpengaruh. Persiapan bahan sebaiknya dilakukan di waktu rendah, sementara finishing cepat dilakukan di

waktu puncak. Alur kerja single-flow, di mana bahan mentah masuk dari satu sisi dan makanan matang keluar dari sisi lain, mencegah crossing yang berbahaya. Manajemen pemasok juga harus diperhatikan. Pedagang perlu mencatat pemasok bahan berisiko tinggi dan memeriksa visual bahan: bau, warna, dan tekstur.

Di level lingkungan, zonasi mikro bersih-kotor di koridor harus diterapkan. Gerai berprotein hewani ditempatkan jauh dari jalur debu atau knalpot, sementara gerai minuman susu ditempatkan dekat titik air. Stasiun cuci tangan bersama setiap 30–50 meter dengan galon air bersih, sabun, dan poster cara cuci tangan dapat meningkatkan kepatuhan. Infrastruktur lapangan seperti titik air bersama, saluran drainase kecil, tong sampah tertutup, dan jadwal pengangkutan limbah malam hari harus disediakan. Pengendalian vektor dengan lampu UV atau jebakan lalat di titik rawan juga penting.

Penataan ruang pejalan kaki harus menjaga lebar minimal agar tidak terganggu meja makan. Ventilasi dan perlindungan dengan kanopi ringan atau tirai transparan dapat menolak debu tanpa menutup visibilitas.

Di level konsumen, transparansi kebersihan harus ditingkatkan. Papan informasi sederhana yang menuliskan “Hari ini: minyak baru, suhu sup 65°C, cuci tangan tiap 30 menit” dapat menumbuhkan akuntabilitas. Stiker skor kebersihan hijau, kuning, atau merah di depan gerai, diperbarui triwulanan, memberi konsumen informasi cepat. Nudges perilaku seperti tempat tisu dan hand-sanitiser di meja, signage ajakan cuci tangan sebelum makan, serta pilihan porsi kecil untuk produk berkuah di keramaian tinggi dapat mengurangi risiko. Kanal umpan balik cepat dengan QR sederhana ke formulir keluhan, respons 24 jam, dan komitmen perbaikan yang terlihat juga membangun kepercayaan.

C. Mekanisme Operasional Kebersihan

Lisensi, audit, insentif, dan evaluasi adalah mekanisme yang membuat kebersihan tidak berhenti sebagai slogan, melainkan menjadi praktik nyata yang berulang setiap hari. Lisensi berbasis kebersihan berarti izin berjualan tidak hanya ditentukan oleh lokasi atau retribusi, tetapi juga oleh kepatuhan terhadap standar kebersihan minimum. Pedagang yang memiliki titik cuci tangan, display tertutup, pemisahan alat mentah dan matang, serta tong sampah tertutup dapat memperoleh lisensi penuh. Sementara itu, pedagang



baru diberi lisensi sementara selama enam hingga dua belas bulan dengan pendampingan intensif.

Audit kebersihan dilakukan secara ringan tetapi konsisten. Indikator sederhana seperti ketersediaan air, sabun, kebiasaan cuci tangan, kondisi alat, suhu makanan, display tertutup, pengelolaan limbah, drainase, dan pengendalian vektor dapat dinilai dengan sistem skor lampu lalu lintas. Gerai dengan skor hijau dianggap memenuhi standar, gerai kuning diberi waktu perbaikan, dan gerai merah harus segera melakukan koreksi. Audit dilakukan setiap tiga bulan, dengan audit kejutan saat acara besar.

Sampling mikrobiologi menjadi pelengkap audit visual. Sebagian kecil gerai diambil sampelnya untuk diuji angka lempeng total dan keberadaan bakteri indikator seperti *Escherichia coli*. Hasil dikembalikan kepada pedagang dengan rekomendasi spesifik yang mudah dipahami. Dengan cara ini, pedagang tidak hanya tahu bahwa mereka gagal, tetapi juga tahu apa yang harus diperbaiki.

Insentif adalah kunci agar pedagang mau patuh. Pedagang dengan skor hijau berturut-turut dapat memperoleh lokasi premium, akses listrik dan air, serta promosi di kanal resmi pemerintah. Potongan biaya lisensi atau kupon suplai kebersihan juga dapat diberikan. Kompetisi tahunan “Gerai Bersih” dengan hadiah berupa peralatan seperti lemari display atau termometer digital dapat menumbuhkan motivasi.

Sanksi tetap diperlukan, tetapi harus proporsional dan edukatif. Pedagang yang ditemukan menjual makanan matang dengan kontaminasi *Salmonella* atau *E. coli* harus ditutup sementara selama 24 hingga 72 jam, mengikuti pelatihan wajib, dan diaudit ulang sebelum dibuka kembali. Publikasi sanksi sebaiknya berfokus pada perbaikan, bukan mempermalukan, sehingga tujuan utamanya adalah mempercepat pemulihan.

Evaluasi dan pembelajaran dilakukan secara berkala. Dashboard kebersihan koridor dapat menampilkan skor audit, hasil sampling, jumlah keluhan, dan waktu respons. Tinjauan triwulanan dapat mengidentifikasi masalah paling sering, misalnya tangan yang bersentuhan dengan uang, minyak goreng yang terlalu lama digunakan, atau display makanan yang terbuka. Solusi kolektif kemudian dirancang, seperti pembelian alat secara bersama-sama atau penyediaan stasiun cuci tangan tambahan.

Pendampingan peer-to-peer juga efektif. Gerai dengan skor hijau dapat mengadopsi gerai kuning di cluster yang sama, berbagi trik praktis tentang bagaimana menyusun ruang kecil agar tetap higienis. Koordinator cluster, biasanya pedagang senior, dapat menjadi titik kontak kebersihan harian.

Kesiapsiagaan musiman juga harus diperhatikan. Pada musim hujan, drainase sementara, alas anti-lumpur, dan stok tisu tambahan diperlukan. Pada cuaca panas, kanopi tambahan, batas waktu paparan yang lebih singkat, dan pendingin sederhana untuk bahan sensitif harus disediakan.

Komunikasi publik yang konsisten menjadi penutup strategi. Kampanye “Makan Enak, Makan Aman” dengan visual langkah cuci tangan, cara memilih gerai bersih, dan peran konsumen menjaga kebersihan koridor dapat membangun budaya kebersihan bersama. Narasi keberhasilan sebelum dan sesudah perbaikan yang ditampilkan di papan informasi kawasan akan menumbuhkan rasa bangga kolektif.

Strategi pengelolaan kebersihan kuliner jalanan di Kota Makassar harus dipahami sebagai sistem yang menyatukan kerangka berbasis risiko, intervensi hulu–hilir, dan mekanisme operasional. Kerangka berbasis risiko membantu pedagang memahami produk dan aktivitas yang paling berbahaya, serta menetapkan standar minimum yang realistis. Intervensi hulu–hilir memastikan bahwa pedagang, lingkungan, dan konsumen sama-sama berperan dalam menjaga kebersihan. Mekanisme operasional berupa lisensi, audit, insentif, dan evaluasi menjadikan kebersihan sebagai praktik nyata yang berulang setiap hari.

Dengan strategi ini, kebersihan tidak lagi menjadi beban, melainkan modal reputasi. Pedagang yang patuh akan memperoleh kepercayaan konsumen, warga akan merasa nyaman, pemerintah akan memperoleh legitimasi, dan konsumen akan kembali datang. Pada akhirnya, kebersihan yang terlihat dan terbukti akan menjadi fondasi bagi keberlanjutan kuliner jalanan di Makassar sebagai ruang ekonomi, sosial, dan budaya yang membanggakan.

4.3.4 Strategi pengelolaan lalu lintas

Pengelolaan lalu lintas di koridor kuliner jalanan bukan sekadar urusan mengatur kendaraan agar tidak macet. Ini adalah seni menyeimbangkan hak pejalan kaki, kebutuhan operasional pedagang, arus kendaraan pribadi dan

angkutan umum, serta ritme sosial kawasan yang berdenyut kuat pada malam hari. Di Makassar, kawasan seperti Pasar Cidu, GOR Sudiang, dan Jalan Nusantara menghadirkan situasi lalu lintas yang beragam: lorong permukiman yang tiba-tiba menjadi magnet kuliner malam, arena olahraga yang berganti wajah menjadi festival pangan, dan koridor pelabuhan yang bertemu dengan hiburan malam dan kuliner seafood. Strategi yang efektif harus peka pada perbedaan konteks itu, menata ruang tepi jalan (curb) dengan presisi, mengelola waktu dengan disiplin, dan memastikan orang berjalan kaki tetap menjadi pusat desain. Yang dibutuhkan bukan pendekatan represif, melainkan pengelolaan arus yang berorientasi pelayanan: menyediakan tempat yang tepat untuk berhenti, menurunkan penumpang, menunggu pesanan, dan memindahkan barang, sehingga perilaku yang kini dianggap mengganggu menjadi tertib karena diberi wadah operasional yang layak.

A. Karakter arus dan konflik ruang di koridor kuliner

Di Pasar Cidu, potret lalu lintas yang muncul pada malam hari adalah kepadatan pelan dan berhenti mendadak di tepi jalan. Pengunjung mencari tempat makan sambil melambatkan kendaraan, pengemudi ojek daring berhenti di pinggir untuk mengambil pesanan, pedagang memindahkan bahan dengan troli kecil, sementara pejalan kaki meluap dari trotoar yang tak lagi mampu menampung arus. Pada jam 19.00–22.00, perilaku “stop-and-go” di bahu jalan memicu turbulensi arus, lalu disusul antrean kendaraan yang kerap tampak seperti kemacetan, padahal sumber utamanya adalah perilaku tepi jalan yang tidak tertata. Konflik ruang paling tajam terjadi di kurva sempit dan segmen dengan trotoar terfragmentasi, ketika meja makan menjorok ke jalur pejalan kaki dan bangku meluber ke area parkir, memaksa pejalan kaki turun ke badan jalan dan menambah risiko. Di sinilah pengelolaan arus harus memulihkan hak pejalan kaki sebagai poros, karena kapasitas sebuah koridor kuliner diukur bukan hanya oleh berapa banyak kendaraan yang lewat, tetapi oleh seberapa aman dan lancar orang berjalan kaki untuk makan, memesan, dan pulang.

GOR Sudiang memperlihatkan pola fluktuatif yang lebih ekstrem. Saat tidak ada event, arus lalu lintas relatif wajar, meski tetap terjadi lonjakan kecil pada malam akhir pekan. Tetapi ketika ada pertandingan besar atau festival, kawasan berubah menjadi arena yang membutuhkan manajemen kerumunan

dan lalu lintas yang taktis. Drop-off penonton, parkir sementara, penjual musiman, dan aliran pejalan kaki yang meninggalkan stadion secara massal perlu diorganisasi dengan pendekatan komando lapangan. Konflik ruang di sini bukan semata antara pejalan kaki dan kendaraan, melainkan antara kebutuhan evakuasi, jalur layanan darurat, dan dorongan ekonomi pedagang yang ingin dekat dengan pintu keluar. Mengatasi ini butuh koordinasi dengan jadwal acara: arus masuk yang terkendali sebelum pertandingan, pengaturan jeda saat permainan berlangsung untuk mengatur pasokan, dan arus keluar yang diberi jalur yang jelas dan bebas gangguan agar kepulauan tidak berubah menjadi kemacetan yang memicu emosi.

Jalan Nusantara menghadirkan kompleksitas yang berbeda. Sebagai koridor dekat pelabuhan dan kawasan hiburan malam, ia menanggung beban truk pada jam tertentu, angkutan umum yang berhenti di titik tidak resmi, serta pengunjung restoran seafood yang menikmati suasana larut malam. Pola “dwell time” kendaraan di bahu jalan cenderung lama karena pengunjung makan di tempat; pada saat yang sama, pengambilan pesanan daring memicu berhenti singkat di lokasi acak. Konflik ruang hadir dalam bentuk tabrakan mikro antara kinerja arus barang pelabuhan dan ritme kuliner malam, terutama pada persimpangan yang menjadi tempat favorit untuk putar balik, menunggu, atau memarkir di depan ruko. Di sini, kunci bukan memaksa perilaku untuk hilang, melainkan memindahkan perilaku itu ke ruang yang disediakan secara tegas dan terlihat, sembari menjaga jalur utama tetap mengalir.

Menyusun strategi untuk tiga karakter ini mengharuskan kita menerima satu premis: lalu lintas di koridor kuliner adalah gabungan pergerakan manusia dan kebutuhan berhenti. Arus yang paling sehat adalah arus yang memberi ruang untuk berhenti tanpa mengganggu lewat, yang menempatkan drop-off di lokasi aman, dan yang memberi jalur yang jelas bagi pejalan kaki untuk menyeberang tanpa harus menebak-nebak maksud pengendara. Dengan demikian, tujuan pengelolaan lalu lintas bukan sekadar peningkatan kecepatan rata-rata kendaraan, tetapi pengurangan friksi yang tercipta dari berhenti di tempat yang salah.

B. Desain operasional arus dan ruang tepi jalan

Desain operasional di koridor kuliner Makassar harus bertumpu pada tiga prinsip: pengelolaan waktu yang ketat sesuai puncak arus, penataan ruang

tepi jalan yang terukur untuk berhenti dan menunggu, serta pengembalian prioritas kepada pejalan kaki melalui jalur, crossing, dan lebar efektif trotoar yang tidak dikompromikan. Di Pasar Cidu, pengaturan waktu menjadi alat yang ampuh. Pada jam puncak 19.00–22.00, segmen tertentu diberi status “jalur lancar” dengan penegasan visual melalui marka kuning dan cone yang membatasi potensi berhenti acak. Drop-off ojek daring dipindahkan ke kantong khusus berjarak 30–50 meter dari persimpangan, diberi tanda lantai yang jelas dan papan petunjuk di ketinggian mata. Langkah sederhana ini mengubah perilaku tanpa kata-kata keras: pengemudi datang ke tempat yang memang disediakan, pelanggan berjalan beberapa puluh langkah yang aman, dan arus di segmen utama tidak lagi tersendat oleh parkir mendadak. Pengelola kawasan menyediakan marshal yang ramah—bukan petugas pemberi tilang—yang tugasnya memandu gerakan “singgah-angkat-pergi” agar berputar cepat.

Trotoar di Cidu harus diselamatkan dari penyusutan yang kerap terjadi karena meja dan kursi meluber. Jalan keluar bukan mengusir pedagang, melainkan memadukan modul lapak dan lebar pejalan kaki minimum dua meter yang ditegaskan dengan marka lantai permanen. Di tiap modul, jalur servis diletakkan di belakang, bukan di sisi trotoar, sehingga arus persiapan, keluar-masuk bahan, dan pembuangan tak mengganggu alur berjalan konsumen. Crossing pejalan kaki ditata ulang pada interval yang masuk akal, dengan zebra yang jelas, pulau penyeberangan kecil di tengah, dan lampu yang meningkatkan visibilitas. Hasilnya adalah koridor yang mengajak orang berjalan kaki, bukan memaksa mereka turun ke badan jalan karena ruang ditelan kursi dan sepeda motor.

Di GOR Sudiang, setiap acara membutuhkan rencana lalu lintas mikro yang selaras dengan jadwal. Pada periode masuk, akses drop-off dan parkir sementara diaktifkan di sisi yang tidak menabrak arus utama, sementara pedagang musiman ditempatkan pada zona yang tidak menutup jalur evakuasi. Selama acara berlangsung, arus pasokan makanan dan minuman diarahkan melalui jalur servis yang terpisah, menghindari konflik dengan penonton yang bergerak. Saat pulang massal, ruang tepi jalan dijadikan koridor pejalan kaki yang lapang, sementara kendaraan diarahkan ke jalur keluar yang berbeda untuk mencegah tumpukan di satu titik. Penggunaan barikade ringan, pita, dan cone bukan hanya soal menutup jalan, melainkan mengukir arus dengan jelas

agar “gelombang manusia” mengalir tanpa saling menahan. Kolaborasi dengan Dishub untuk penempatan petugas di simpang kunci, serta koordinasi real-time melalui radio sederhana, memastikan penyesuaian keputusan lapangan, misalnya membuka jalur tambahan bila arus tak terduga selama lima belas menit.

Jalan Nusantara memerlukan teknik pengelolaan ruang tepi jalan yang lebih bernuansa. Di sini, berhenti lama untuk makan adalah bagian dari pengalaman. Solusi yang bekerja adalah menjadikan sisi tertentu sebagai zona parkir bertahap dengan batas waktu, lalu menempatkan zona pengambilan pesanan daring di lokasi yang tidak berseberangan langsung dengan pintu restoran populer—jika seberangan, orang cenderung menyeberang di tempat yang salah. Mengatur satu arah di segmen sempit pada jam puncak bisa menjadi pilihan, dengan kompensasi jalur balik di ruas paralel. Menegakkan larangan putar balik di simpang favorit melalui penataan tanaman, tonjolan trotoar, dan rambu yang memaksa pola gerak lebih panjang namun lebih lancar. Karena keterlibatan truk pelabuhan, jam tertentu difungsikan sebagai “jendela bebas gangguan” untuk arus berat, sementara aktivitas bongkar muat pedagang besar diarahkan ke jam yang tidak berbenturan. Pada malam akhir pekan, penyeberangan harus diarahkan ke titik terang dengan pengawas penyeberangan, bukan dibiarkan bergantung pada selang-seling kendaraan yang menebak niat pejalan kaki.

Desain yang baik selalu disertai pendidikan perilaku melalui isyarat fisik yang jelas. Marka tebal yang menunjuk drop-off tidak hanya menunjukkan lokasi, tetapi menyampaikan ritme: berhenti 30 detik, turunkan penumpang, melaju. Papan sederhana yang menyebut “singgah sebentar di sini, arus lancar di sana” memberi bukti bahwa pengelola memikirkan kenyamanan semua pihak. Tepi jalan yang dilengkapi pagar pendek pada titik berbahaya mencegah berhenti mendadak, bukan dengan ancaman, tetapi dengan membuat pilihan tidak nyaman secara fisik. Pada akhirnya, desain operasional harus membuat perilaku yang diinginkan terasa lebih mudah daripada pelanggaran.

C. Pemantauan, adaptasi, dan tata kelola kolaboratif

Pengelolaan lalu lintas yang hidup memerlukan pemantauan yang realistis, adaptasi yang cepat, dan tata kelola yang menghubungkan petugas lapangan, pedagang, dan warga dalam satu percakapan yang jujur. Di Pasar

Cidu, pemantauan bisa dilakukan dengan cara sederhana namun efektif. Hitung kendaraan dan pejalan kaki pada jam puncak beberapa malam per minggu, catat titik berhenti mendadak, waktu tunggu di drop-off, dan durasi antrean. Hasilnya bukan sekadar angka, melainkan peta friksi: segmen mana yang memicu turbulensi, jam berapa marshal kurang, lokasi drop-off yang terlalu dekat dengan simpang, atau crossing yang gagal membantu pejalan kaki. Data ini dibagikan dalam forum koridor agar pedagang memahami bahwa pergeseran meja dua langkah bisa mengurangi friksi besar, atau bahwa menempatkan kurir di lokasi yang benar menghasilkan putaran yang lebih cepat dan lebih banyak pelanggan.

Di GOR Sudiang, adaptasi adalah kawan terbaik. Setiap acara menjadi kesempatan belajar. Jika arus keluar pada pertandingan terakhir tersendat karena dua pedagang besar menempatkan stall terlalu dekat pintu stadion, rencana selanjutnya memindahkan mereka 25 meter menjauh dan menyediakan jalur pesanan daring yang terpisah. Pemantauan tidak harus canggih. Video singkat dari ponsel petugas yang merekam arus keluar, dikaji keesokan harinya, cukup untuk menunjukkan di mana gelombang tersangkut dan bagaimana koridor pejalan kaki dapat diperlebar sementara. Evaluasi singkat dengan matriks sederhana—waktu evakuasi pejalan kaki, lama tunggu drop-off, jumlah kejadian berhenti di jalur lancar—memberi tolok ukur yang bisa dibahas dalam rapat triwulanan.

Di Jalan Nusantara, tata kelola yang berhasil mengakui kepentingan banyak pihak: restoran yang ingin atmosfer jalanan, sopir truk yang menuntut kelancaran, warga yang menginginkan ketertiban, dan pengelola kota yang menyoal keselamatan. Karena itu, kebijakan kecil yang terlihat menjadi perangkat perubahan. Penegakan “satu arah sementara” disertai pemberitahuan jelas di media sosial dan papan informasi kawasan, bukan tiba-tiba muncul tanpa penjelasan. Pengumuman jam khusus truk melalui kanal pelabuhan mengurangi kejutan di lapangan. Perubahan rute angkot di ujung koridor dilaksanakan dengan diskusi singkat bersama pengemudi agar mereka memahami keuntungan berhenti di lokasi resmi: putaran lebih cepat dan penumpang lebih aman. Ketika kebijakan membutuhkan sanksi, gunakan pendekatan bertahap: peringatan, koreksi di tempat, barulah penindakan untuk pelanggaran berulang yang berisiko tinggi. Fokus pada pelayanan—

menyediakan titik berhenti resmi, drop-off yang nyaman, crossing yang jelas—menciptakan legitimasi untuk penegakan, karena pengguna merasakan bahwa pengelola tidak hanya melarang, tetapi memberi alternatif yang lebih baik.

Pengelolaan lalu lintas yang efektif selalu terhubung dengan kebersihan dan keamanan. Drop-off yang ditempatkan dengan benar mengurangi sampah yang menumpuk di titik acak, karena kurir belajar menunggu di lokasi yang memiliki tong sampah dan pencahayaan. Jalur pejalan kaki yang benar mengurangi konflik kecil yang bisa berubah menjadi keributan. Penyeberangan yang terang dengan pengawas membantu lansia dan anak-anak menikmati kuliner tanpa rasa cemas. Setiap intervensi lalu lintas dievaluasi bukan hanya dengan parameter teknik, tetapi juga dengan pengalaman manusia: seberapa nyaman berjalan, apakah orang bisa duduk dan makan tanpa diganggu klakson, dan apakah arus pulang terasa seperti mengalir, bukan berjuang.

Ketika adaptasi menjadi budaya, koridor kuliner mampu bertahan menghadapi musim, acara, dan perubahan kebiasaan. Musim hujan memerlukan jalur pejalan kaki yang tetap kering melalui kanopi ringan dan talang sederhana. Musim liburan memerlukan penambahan marshal di titik favorit. Tren belanja daring memerlukan pengembangan zona tunggu yang lebih besar dan jelas untuk kurir, agar kendaraan tidak saling menahan di tepi jalan. Semua ini dibingkai dalam tata kelola kolaboratif yang mengundang pedagang sebagai mitra: mereka diberi peran mengamati friksi kecil, melaporkan jam puncak unik, dan bersama-sama menyusun penyesuaian. Dengan kedekatan itu, pengelolaan lalu lintas menjadi “milik bersama”—dan ketika sesuatu menjadi milik bersama, kepatuhan tidak lagi terasa sebagai beban, melainkan sebagai bagian dari ritme harian yang membuat bisnis tetap ramai dan warga tetap nyaman.

Pada akhirnya, strategi pengelolaan lalu lintas yang matang di koridor kuliner Makassar berangkat dari pengakuan bahwa berhenti adalah bagian dari arus. Tugas kita bukan meniadakan berhenti, melainkan menempatkannya di tempat yang tepat, pada waktu yang tepat, dengan cara yang aman. Ketika drop-off dirancang jelas, ketika trotoar kembali kepada pejalan kaki, ketika crossing memegang komando jalur, dan ketika adaptasi menjadi kebiasaan, koridor kuliner tidak lagi terasa kacau. Ia menjadi ruang kota yang hidup, rapi, dan ramah, tempat orang makan dengan tenang, kendaraan melaju dengan

wajar, dan pedagang bekerja dengan lega. Itu bukan keajaiban; itu hasil dari desain operasional yang bersandar pada manusia, bukan sekadar mesin dan marka.

4.3.5 Strategi Pengelolaan Keamanan dan Konflik

A. Dinamika Keamanan di Koridor Kuliner Jalanan

Keamanan dalam konteks kuliner jalanan di Kota Makassar tidak bisa dipahami hanya sebagai absennya tindak kriminal. Ia adalah kondisi yang lebih kompleks, mencakup rasa aman konsumen ketika menikmati makanan, kepastian pedagang dalam menjalankan usaha tanpa ancaman penggusuran mendadak, serta ketertiban sosial yang memungkinkan interaksi berlangsung tanpa gesekan. Koridor kuliner seperti Pasar Cidu, Jalan Nusantara, dan GOR Sudiang adalah ruang publik yang hidup, di mana ribuan orang berkumpul setiap malam. Keramaian ini membawa peluang ekonomi, tetapi juga memunculkan potensi kerawanan.

Di Pasar Cidu, misalnya, keramaian malam hari sering diwarnai dengan parkir liar, pedagang yang menempati bahu jalan, dan konsumen yang berdesakan di trotoar. Situasi ini menciptakan peluang bagi tindak kriminal kecil seperti pencopetan atau penipuan, tetapi lebih sering menimbulkan rasa tidak nyaman karena ketidakteraturan. Konsumen merasa cemas ketika harus berjalan di jalan raya karena trotoar dipenuhi kursi dan meja, sementara pedagang khawatir akan razia mendadak yang bisa menghentikan aktivitas mereka. Keamanan di sini bukan hanya soal polisi hadir, melainkan bagaimana ruang diatur sehingga semua pihak merasa terlindungi.

Jalan Nusantara menghadirkan dinamika yang berbeda. Sebagai kawasan hiburan malam dan pelabuhan, ia menanggung beban ganda: arus truk barang di satu sisi, dan keramaian pengunjung restoran seafood di sisi lain. Konflik sering muncul antara pemilik ruko yang merasa aksesnya terhalang oleh pedagang kaki lima, dengan pedagang yang menganggap ruang depan ruko sebagai lokasi strategis. Ketegangan ini kadang berujung pada adu mulut, bahkan bentrokan kecil. Keamanan di sini berarti kemampuan mengelola konflik kepentingan ruang, bukan sekadar menghalau kriminalitas.

GOR Sudiang memperlihatkan kerawanan yang lebih terkait dengan kerumunan massal. Saat ada pertandingan atau festival, ribuan orang keluar bersamaan, pedagang musiman memadati pintu keluar, dan kendaraan

berebut jalur. Risiko keamanan di sini adalah kepanikan, desakan, dan potensi keributan kecil yang bisa membesar. Pedagang ingin memanfaatkan momentum, konsumen ingin cepat pulang, dan aparat ingin menjaga ketertiban. Tanpa pengelolaan yang baik, keramaian bisa berubah menjadi chaos.

Dari tiga contoh ini terlihat bahwa keamanan di koridor kuliner jalanan Makassar adalah soal bagaimana ruang publik yang padat aktivitas bisa tetap tertib, bagaimana konflik kepentingan bisa dimediasi, dan bagaimana rasa aman bisa dirasakan oleh semua pihak.

B. Strategi Pengelolaan Keamanan yang Terintegrasi

Strategi pengelolaan keamanan di koridor kuliner jalanan harus berangkat dari pemahaman bahwa keamanan adalah hasil dari tata kelola ruang, perilaku sosial, dan mekanisme kelembagaan. Pendekatan represif semata, seperti razia atau penertiban mendadak, hanya akan menimbulkan ketakutan dan resistensi. Yang dibutuhkan adalah strategi yang menggabungkan pencegahan, penataan, dan partisipasi.

Di Pasar Cidu, strategi keamanan bisa diwujudkan melalui penataan ruang yang jelas. Jalur pejalan kaki harus dikembalikan fungsinya dengan garis sempadan yang tegas, sehingga konsumen tidak perlu turun ke jalan raya. Drop-off kendaraan daring ditempatkan di lokasi khusus, sehingga tidak ada lagi berhenti mendadak di bahu jalan. Dengan ruang yang tertata, potensi gesekan berkurang. Aparat keamanan hadir bukan untuk menakut-nakuti, melainkan untuk membantu mengarahkan arus. Kehadiran mereka memberi rasa aman, tetapi tidak menimbulkan ketegangan.

Di Jalan Nusantara, strategi keamanan harus fokus pada mediasi konflik antara pedagang dan pemilik ruko. Forum tri-partit yang melibatkan pemerintah lokal, pedagang, dan pemilik ruko bisa menjadi wadah dialog rutin. Ketika ada keluhan bahwa akses ruko terhalang, forum ini bisa mencari solusi: pedagang tetap berjualan tetapi diberi batas ruang, atau pemilik ruko mendapat kompensasi kecil. Dengan mekanisme mediasi, konflik tidak perlu meledak di lapangan. Aparat keamanan hadir sebagai fasilitator, bukan sebagai pihak yang memihak salah satu.

Di GOR Sudiang, strategi keamanan harus berbentuk manajemen kerumunan. Jalur keluar harus diatur dengan barikade ringan, pedagang

musiman ditempatkan di zona yang tidak menutup jalur evakuasi, dan kendaraan diarahkan ke jalur keluar yang berbeda. Aparat keamanan bekerja sama dengan pengelola acara untuk memastikan arus keluar berjalan lancar. Kehadiran mereka memberi rasa aman, tetapi juga memberi kepastian bahwa keramaian tidak akan berubah menjadi kepanikan.

Strategi keamanan yang terintegrasi juga mencakup transparansi dan akuntabilitas. Data tentang jumlah pedagang resmi, hasil audit kebersihan, dan jumlah keluhan warga harus dipublikasikan. Dengan transparansi, warga merasa dilibatkan, pedagang merasa dihargai, dan konsumen merasa terlindungi. Keamanan bukan lagi urusan aparat semata, melainkan urusan bersama.

C. Pengelolaan Konflik sebagai Bagian dari Keamanan

Konflik di koridor kuliner jalanan adalah hal yang wajar. Pedagang berebut lokasi strategis, warga mengeluh tentang kebisingan, pemilik ruko merasa terganggu, dan konsumen menuntut kenyamanan. Jika konflik tidak dikelola, ia bisa berubah menjadi ancaman keamanan. Tetapi jika konflik dikelola dengan baik, ia bisa menjadi energi perubahan.

Di Pasar Cidu, konflik sering muncul karena pedagang menempati trotoar atau bahu jalan. Warga mengeluh karena akses terganggu, sementara pedagang merasa tidak punya pilihan lain. Pengelolaan konflik di sini bisa dilakukan dengan menyediakan modul lapak yang jelas, sehingga pedagang tetap bisa berjualan tanpa mengganggu arus. Warga merasa dihargai, pedagang merasa dilindungi, dan konsumen merasa nyaman.

Di Jalan Nusantara, konflik antara pedagang dan pemilik ruko bisa dikelola dengan mekanisme kompensasi. Pedagang yang menempati ruang depan ruko bisa membayar kompensasi kecil, difasilitasi oleh pemerintah lokal. Dengan cara ini, pemilik ruko merasa haknya diakui, pedagang tetap bisa berjualan, dan konflik tidak perlu meledak.

Di GOR Sudiang, konflik muncul ketika pedagang musiman ingin berjualan dekat pintu keluar, sementara aparat ingin menjaga jalur evakuasi. Pengelolaan konflik di sini bisa dilakukan dengan menempatkan pedagang di zona khusus yang tetap strategis tetapi tidak menutup jalur. Aparat memberi ruang, pedagang merasa dilibatkan, dan konsumen merasa aman.

Pengelolaan konflik juga membutuhkan mekanisme mediasi cepat. Forum tri-partit bisa menjadi wadah, tetapi di lapangan diperlukan fasilitator yang bisa meredakan ketegangan. Aparat keamanan harus dilatih bukan hanya untuk menegakkan aturan, tetapi juga untuk memediasi konflik kecil. Dengan cara ini, konflik tidak berubah menjadi keributan.

Pada akhirnya, strategi pengelolaan keamanan dan konflik di koridor kuliner jalanan Makassar adalah soal bagaimana ruang publik yang padat aktivitas bisa tetap tertib, bagaimana konflik kepentingan bisa dimediasi, dan bagaimana rasa aman bisa dirasakan oleh semua pihak. Keamanan bukan hanya absennya kriminalitas, melainkan hadirnya ketertiban sosial yang memungkinkan pedagang, warga, dan konsumen hidup berdampingan.

Keamanan dan konflik di koridor kuliner jalanan Kota Makassar adalah dua sisi dari koin yang sama. Keamanan tidak bisa dicapai tanpa pengelolaan konflik, dan konflik tidak bisa diredakan tanpa menciptakan rasa aman. Strategi yang efektif harus berangkat dari pemahaman bahwa keamanan adalah hasil dari tata kelola ruang, perilaku sosial, dan mekanisme kelembagaan. Dengan penataan ruang yang jelas, mediasi konflik yang rutin, manajemen kerumunan yang taktis, serta transparansi yang konsisten, koridor kuliner jalanan Makassar bisa menjadi ruang publik yang aman, tertib, dan nyaman. Pedagang mendapat kepastian penghidupan, warga mendapat kenyamanan, konsumen mendapat rasa aman, dan pemerintah mendapat legitimasi. Inilah fondasi bagi keberlanjutan kuliner jalanan sebagai ruang ekonomi, sosial, dan budaya yang membanggakan.

4.3.6 Strategi Pengembangan Ekonomi Kuliner Jalanan di Kota Makassar

A. Fondasi Ekonomi Kuliner Jalanan

Kuliner jalanan di Kota Makassar bukan sekadar aktivitas konsumsi harian, melainkan bagian dari ekosistem ekonomi perkotaan yang kompleks. Ia menyerap tenaga kerja informal, menyediakan akses pangan murah bagi masyarakat, dan menjadi daya tarik wisata gastronomi. Namun, fondasi ekonomi ini masih rapuh karena bergantung pada mekanisme pasar spontan, tanpa dukungan kelembagaan yang memadai. Pedagang kaki lima beroperasi dengan modal terbatas, akses perbankan yang minim, dan kapasitas manajerial yang rendah. Akibatnya, meski sektor ini tumbuh pesat, kontribusinya terhadap ekonomi kota belum optimal.

Fondasi ekonomi kuliner jalanan harus dibangun dengan cara mengintegrasikan pedagang ke dalam sistem UMKM resmi. Pendataan yang akurat menjadi langkah pertama. Pemerintah kota perlu memiliki basis data yang jelas tentang jumlah pedagang, jenis produk yang dijual, lokasi berjualan, dan kapasitas produksi. Data ini bukan hanya untuk kepentingan regulasi, tetapi juga untuk membuka akses pedagang terhadap program pembiayaan, pelatihan, dan promosi. Tanpa data, pedagang tetap berada dalam bayang-bayang informalitas, sulit dijangkau oleh kebijakan, dan rentan terhadap penertiban mendadak.

Selain pendataan, fondasi ekonomi juga membutuhkan akses terhadap pembiayaan. Pedagang kaki lima seringkali bergantung pada pinjaman informal dengan bunga tinggi, yang justru menggerus keuntungan mereka. Program kredit mikro dengan bunga rendah, yang disalurkan melalui koperasi atau bank daerah, dapat menjadi solusi. Dengan modal yang lebih murah, pedagang bisa meningkatkan kualitas bahan baku, memperbaiki peralatan, dan memperluas usaha. Pembiayaan ini harus disertai dengan pendampingan manajerial, agar pedagang tidak terjebak dalam utang konsumtif.

Fondasi ekonomi juga harus memperhatikan aspek legalitas. Pedagang yang memiliki izin resmi akan lebih mudah mengakses fasilitas publik, seperti listrik, air, dan ruang berjualan. Legalitas memberi kepastian usaha, sekaligus meningkatkan kepercayaan konsumen. Namun, proses perizinan harus sederhana dan murah, agar tidak menjadi beban. Legalitas bukan untuk membatasi, melainkan untuk melindungi.

Dengan fondasi yang kuat berupa pendataan, pembiayaan, dan legalitas, kuliner jalanan di Makassar bisa bergerak dari sekadar aktivitas informal menuju sektor ekonomi yang diakui. Fondasi ini akan menjadi pijakan bagi strategi pengembangan ekonomi yang lebih luas.

B. Dinamika Pasar dan Strategi Peningkatan Nilai

Setelah fondasi ekonomi dibangun, langkah berikutnya adalah mengelola dinamika pasar dan meningkatkan nilai tambah kuliner jalanan. Pasar kuliner jalanan di Makassar memiliki karakter yang unik. Ia tumbuh di lokasi-lokasi strategis seperti Pasar Cidu, Jalan Nusantara, dan GOR Sudiang, dengan konsumen yang beragam: warga lokal, mahasiswa, pekerja, hingga

wisatawan. Dinamika pasar ini harus dipahami agar strategi pengembangan ekonomi bisa tepat sasaran.

Salah satu dinamika penting adalah tren konsumen yang semakin dipengaruhi oleh media sosial. Fenomena foodie di Makassar menunjukkan bahwa konsumen tidak hanya mencari rasa, tetapi juga pengalaman. Mereka ingin makanan yang fotogenik, suasana yang menarik, dan cerita yang bisa dibagikan. Pedagang yang mampu memanfaatkan tren ini akan lebih mudah menarik pelanggan. Oleh karena itu, strategi pengembangan ekonomi harus mencakup promosi digital. Pemerintah kota bisa bekerja sama dengan komunitas foodie dan influencer lokal untuk mempromosikan pedagang yang inovatif. Festival kuliner tahunan juga bisa menjadi ajang promosi, sekaligus meningkatkan citra Makassar sebagai destinasi gastronomi.

Selain promosi, peningkatan nilai juga bisa dilakukan melalui inovasi produk. Pedagang perlu didorong untuk mengembangkan menu yang unik, memadukan tradisi lokal dengan tren global. Misalnya, makanan khas Makassar seperti coto atau pisang epe bisa dikemas dengan cara yang lebih modern, tanpa kehilangan identitas. Inovasi ini akan meningkatkan daya tarik, sekaligus membuka peluang ekspansi ke pasar yang lebih luas.

Peningkatan nilai juga bisa dilakukan melalui pengelolaan rantai pasok. Pedagang kaki lima seringkali membeli bahan baku dalam jumlah kecil dengan harga tinggi. Jika mereka bisa bergabung dalam koperasi atau asosiasi, pembelian bahan baku bisa dilakukan secara kolektif dengan harga lebih murah. Hal ini akan menurunkan biaya produksi dan meningkatkan keuntungan. Rantai pasok yang lebih efisien juga akan meningkatkan kualitas produk, karena pedagang bisa membeli bahan yang lebih segar dan berkualitas.

Dinamika pasar juga menuntut strategi diversifikasi. Pedagang tidak bisa hanya mengandalkan satu produk, karena selera konsumen cepat berubah. Diversifikasi menu akan membuat pedagang lebih tahan terhadap fluktuasi pasar. Misalnya, pedagang yang biasanya menjual bakso bisa menambahkan minuman segar atau makanan ringan sebagai pelengkap. Diversifikasi juga membuka peluang untuk menjangkau segmen konsumen yang lebih luas.

Dengan memahami dinamika pasar dan menerapkan strategi peningkatan nilai, kuliner jalanan di Makassar bisa bergerak dari sekadar penyedia makanan murah menjadi sektor ekonomi kreatif yang inovatif dan kompetitif.

C. Ekonomi Sirkular dan Keberlanjutan

Strategi pengembangan ekonomi kuliner jalanan tidak bisa hanya berorientasi pada pertumbuhan, tetapi juga harus memperhatikan keberlanjutan. Keberlanjutan di sini mencakup aspek lingkungan, sosial, dan budaya.

Dari sisi lingkungan, kuliner jalanan seringkali menimbulkan masalah sampah. Plastik sekali pakai, sisa makanan, dan minyak jelantah menjadi limbah yang mencemari kota. Strategi pengembangan ekonomi harus mencakup pengelolaan limbah yang berbasis ekonomi sirkular. Pedagang bisa didorong untuk menggunakan kemasan ramah lingkungan, seperti kertas atau bahan biodegradable. Minyak jelantah bisa dikumpulkan dan diolah menjadi biodiesel, sementara sisa makanan bisa dikomposkan. Program ini tidak hanya mengurangi pencemaran, tetapi juga membuka peluang usaha baru.

Dari sisi sosial, keberlanjutan berarti memastikan bahwa kuliner jalanan tetap menjadi ruang inklusif. Pedagang kecil harus dilindungi dari dominasi pemain besar yang bisa menguasai pasar. Program pendampingan dan pembiayaan harus diarahkan kepada pedagang kecil, agar mereka bisa bertahan dan berkembang. Keberlanjutan juga berarti menjaga kesejahteraan pedagang, dengan menyediakan fasilitas kesehatan, pelatihan, dan perlindungan sosial.

Dari sisi budaya, keberlanjutan berarti menjaga identitas kuliner lokal. Makassar memiliki kekayaan kuliner yang khas, seperti coto, pallubasa, dan pisang epe. Strategi pengembangan ekonomi harus memastikan bahwa kuliner lokal tetap menjadi bagian dari pasar, tidak tergeser oleh tren global. Festival kuliner lokal, promosi gastronomi, dan sertifikasi produk khas bisa menjadi cara untuk menjaga identitas.

Keberlanjutan juga berarti membangun ekosistem yang saling mendukung. Pedagang, konsumen, pemerintah, dan komunitas harus bekerja sama untuk menjaga kebersihan, keamanan, dan kenyamanan koridor kuliner. Dengan ekosistem yang sehat, kuliner jalanan bisa berkembang tanpa

merusak lingkungan, tanpa menimbulkan konflik sosial, dan tanpa kehilangan identitas budaya.

Strategi pengembangan ekonomi kuliner jalanan di Kota Makassar mencakup tiga pilar utama: fondasi ekonomi berupa pendataan, pembiayaan, dan legalitas; dinamika pasar yang dikelola melalui promosi digital, inovasi produk, rantai pasok efisien, dan diversifikasi; serta keberlanjutan yang diwujudkan melalui ekonomi sirkular, perlindungan sosial, dan pelestarian budaya. Dengan strategi ini, kuliner jalanan tidak hanya menjadi aktivitas informal, tetapi juga sektor ekonomi kreatif yang inovatif, inklusif, dan berkelanjutan. Pedagang mendapat kepastian usaha, konsumen mendapat pengalaman kuliner yang menarik, pemerintah mendapat legitimasi, dan kota Makassar mendapat identitas sebagai destinasi gastronomi unggulan.

BAB V

Kesimpulan

- 5.1. Kuliner jalanan di Kota Makassar memiliki potensi besar untuk dikembangkan sebagai sektor unggulan ekonomi kreatif dan pariwisata yang inklusif dan berkelanjutan. Hasil kajian menunjukkan bahwa potensi ini ditopang oleh kekuatan demografi berupa dominasi usia produktif, arus urbanisasi tinggi, serta basis konsumen yang luas dan beragam, termasuk wisatawan domestik dan mancanegara. Kawasan seperti Cidu, GOR Sudiang, dan Jalan Nusantara telah berkembang menjadi pusat aktivitas kuliner jalanan dengan karakteristik sosial, ekonomi, dan spasial yang khas.
- 5.2. Perilaku pedagang menunjukkan adaptasi yang tinggi terhadap keterbatasan ruang dan tekanan eksternal. Mereka mengorganisasi diri secara informal, menunjukkan solidaritas sosial, dan membentuk ekosistem ekonomi yang tangguh. Interaksi sosial yang terbentuk antara pedagang dan konsumen menjadikan kawasan kuliner sebagai ruang publik yang hidup, bukan sekadar lokasi transaksi ekonomi. Karakteristik ini memperkuat legitimasi sosial kuliner jalanan sebagai bagian dari identitas kota.
- 5.3. Secara ekonomi, kuliner jalanan berkontribusi signifikan terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) kota, menyerap tenaga kerja informal, dan mendukung UMKM yang sebagian besar dikelola oleh perempuan. Dari sisi pariwisata, kuliner jalanan menjadi daya tarik penting yang melengkapi destinasi alam dan budaya di Makassar. Keunikan makanan lokal serta atmosfer sosial yang otentik menjadikan kuliner jalanan sebagai bagian dari pengalaman wisata yang dicari wisatawan.
- 5.4. Namun, pengembangan sektor ini juga menghadapi sejumlah tantangan besar. Keterbatasan tata ruang, infrastruktur dasar yang belum memadai, konflik penggunaan ruang publik, serta ketiadaan regulasi yang adaptif dan partisipatif menjadi penghambat utama. Penataan yang tidak berbasis perilaku pengguna dan data lapangan berisiko menimbulkan resistensi sosial dan degradasi fungsi ruang kota.
- 5.5. Faktor-faktor pendorong utama pengembangan kuliner jalanan meliputi: (1) bonus demografi dan tingginya mobilitas penduduk; (2) potensi ekonomi dan daya tahan UMKM; (3) kekuatan daya tarik pariwisata lokal dan global; serta (4) dukungan kelembagaan dan kebijakan, meskipun masih memerlukan penguatan dalam implementasi. Sebaliknya, faktor penghambat mencakup

- keterbatasan infrastruktur ruang, pengelolaan sampah yang belum efisien, dan konflik sosial akibat penataan yang top-down.
- 5.6. Keseluruhan temuan ini menunjukkan bahwa pengembangan kuliner jalanan di Makassar membutuhkan pendekatan sistemik dan kolaboratif, sebagaimana ditegaskan dalam teori Brundtland, Sachs, Ostrom, dan Collins. Dengan strategi penataan berbasis data, partisipatif, dan berkelanjutan, kuliner jalanan dapat menjadi motor pertumbuhan ekonomi rakyat, simbol budaya lokal, serta bagian integral dari strategi kota kreatif dan wisata gastronomi global

DAFTAR PUSTAKA

1. Badan Pusat Statistik Kota Makassar. (2024). *Makassar Dalam Angka 2024*. BPS Kota Makassar.
2. BRIDA Kota Makassar. (2025). *Policy Brief: Penataan Kawasan Kuliner Cidu Kota Makassar*. Makassar: BRIDA Kota Makassar.
3. Dinas Perdagangan Kota Makassar. (2025). *Data Retribusi Pedagang Kaki Lima Kawasan Cidu* [Dokumen internal tidak dipublikasikan].
4. FGD Kawasan GOR Sudiang. (2025). *Uraian Hasil Focus Group Discussion Penataan Kuliner Jalanan di Kawasan GOR Sudiang*. Dokumen tidak dipublikasikan.
5. Pemerintah Kota Makassar. (2009). *Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pemberdayaan Pasar Tradisional serta Penataan Pasar Modern*.
6. Pemerintah Kota Makassar. (2025). *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Makassar 2025–2029*. Bappeda Kota Makassar.
7. Sachs, J. D. (2015). *The Age of Sustainable Development*. Columbia University Press.
8. Brundtland, G. H. (1987). *Our Common Future: Report of the World Commission on Environment and Development*. Oxford University Press.
9. Collins, J. (2001). *Good to Great: Why Some Companies Make the Leap... and Others Don't*. HarperBusiness.
10. Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press.
11. Creswell, J. W. (2016). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
12. Moleong, L. J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya.
13. Patton, M. Q. (2002). *Qualitative Research and Evaluation Methods* (3rd ed.). SAGE Publications.
14. Neuman, W. L. (2014). *Social Research Methods: Qualitative and Quantitative Approaches* (7th ed.). Pearson Education.

LAMPIRAN







