



**BRIDA**  
BADAN RISET  
DAN INOVASI DAERAH  
KOTA MAKASSAR

# POLICY BRIEF

## PENATAAN POTENSI KULINER JALANAN DI KOTA MAKASSAR



### **TIM PENYUSUN :**

Dody Agriyanto, S.Sos, M.Si

Dr. Ali Anas, S.Sos., M.Si

Muh. Asratillah Senge, S.T., M.T

Sakral Wijaya Saputra, S.IP., MTR.AP

Rury Ramadhan, M.Si

**KOTA MAKASSAR**

**TAHUN 2025**



## **POLICY BRIEF**

# **PENATAAN POTENSI KULINER JALANAN DI KOTA MAKASSAR**

**2025**

### **I. PENDAHULUAN**

#### **1.1. Latar Belakang dan Urgensi Penataan**

Kota Makassar dalam satu dekade terakhir mengalami transformasi urban yang semakin kompleks. Pertumbuhan penduduk, mobilitas ekonomi, serta munculnya kluster UMKM baru mendorong terbentuknya ekosistem aktivitas ekonomi rakyat yang dinamis. Di antara seluruh sektor ekonomi berbasis masyarakat, kuliner jalanan (*street food*) menempati posisi yang sangat menonjol. Kehadirannya bukan hanya sebagai sumber pendapatan bagi ribuan rumah tangga, tetapi juga sebagai ruang sosial baru di mana warga, wisatawan, dan komunitas lokal bertemu dalam ritme kota yang semakin modern. Fenomena ini terlihat jelas pada dua simpul kuliner utama yang menjadi fokus dalam kajian menjadi basis empiris *policy brief* ini, yaitu Koridor Cidu (Tinumbu–Layang) dan kawasan GOR Sudiang.

Cidu muncul secara organik pascapandemi sebagai *night food corridor* yang beroperasi setiap malam, menghadirkan transaksi ekonomi harian yang besar, kerumunan pengunjung yang stabil, serta ratusan pedagang yang memanfaatkan ruang publik sebagai arena usaha. GOR Sudiang, meskipun memiliki karakteristik ruang yang berbeda, memperlihatkan dinamika serupa, tumbuh sebagai sentra kuliner malam, tetapi menghadapi masalah klasik tata ruang, fasilitas, dan kepastian operasional. Kedua kawasan memberikan gambaran bahwa Makassar memiliki energi kuliner jalanan yang potensial, tetapi belum diwadahi dalam satu sistem kebijakan yang komprehensif.

Dengan kontribusi ekonomi yang signifikan, kuliner jalanan telah menjadi bagian dari “ekonomi harian” Makassar. Namun, pertumbuhannya juga menimbulkan tantangan tata kota, seperti konflik pemanfaatan ruang, sampah dan limbah, kemacetan, pertentangan antara pedagang dan pemerintah, serta ketidakpastian pengelolaan. Dalam banyak kasus, pendekatan penataan lebih fokus pada aspek penertiban dan estetika ruang, ketimbang pemahaman mendalam mengenai peran PKL sebagai aktor ekonomi mikro, penopang stabilitas sosial, dan penjaga tradisi kuliner kota.

Di sinilah urgensi penataan muncul. Penataan kuliner jalanan bukan semata persoalan menata lapak atau merelokasi pedagang, tetapi menyangkut upaya membangun tata kelola yang mengintegrasikan nilai ekonomi, kelestarian ruang publik, modernisasi pariwisata, dan keberlanjutan lingkungan. Ketika kawasan Cidu bisa menarik ribuan pengunjung setiap malam, perputaran ekonomi yang tercipta sebanding dengan destinasi wisata kuliner populer di kota-kota Asia. Namun, tanpa sistem pengelolaan yang jelas, kawasan ini menghadapi risiko stagnasi atau penurunan kualitas ruang.

Selain itu, dinamika pascapandemi juga menghasilkan kebutuhan baru, bahwa kota-kota didorong membangun ruang publik terbuka, zona kuliner malam, dan kawasan interaksi yang



mendukung pemulihan ekonomi. Makassar sebenarnya sedang berada pada momentum tepat untuk merumuskan model tata kelola kuliner jalanan yang modern dan berkelanjutan, yang memadukan unsur ekonomi kreatif, ruang publik, dan tata kota inklusif. Karena itu, penataan kuliner jalanan memiliki urgensi strategis pada beberapa lapisan:

- Ekonomi: mendukung UMKM dan memperkuat struktur ekonomi rakyat.
- Lingkungan dan urbanitas: memastikan ruang publik tetap berfungsi dan bersih.
- Sosial dan budaya: melindungi identitas kuliner Makassar yang kaya dan unik.
- Pariwisata: mengembangkan gastronomi sebagai keunggulan kompetitif.
- Governance: menciptakan model kolaboratif antar-aktor untuk menghindari konflik dan mendorong keberlanjutan.

Dengan demikian, *policy brief* ini memosisikan kuliner jalanan bukan sebagai “masalah kota”, tetapi sebagai modal sosial-ekonomi yang perlu dikelola secara cerdas berbasis kolaborasi, data, dan prinsip pembangunan berkelanjutan.

## **1.2. Landasan Regulasi yang Relevan**

Hasil kajian menunjukkan bahwa instrumen regulasi yang ada di Kota Makassar belum menyediakan kerangka teknis yang memadai untuk pengelolaan kuliner jalanan. Regulasi formal memang tersedia, tetapi sifatnya masih sektoral dan tidak cukup menangkap dinamika ekosistem PKL yang lintas fungsi—mencakup ruang publik, UMKM, pariwisata, kebersihan, hingga perhubungan. Landasan regulasi yang relevan meliputi:

1. Peraturan daerah terkait pembinaan UMKM, termasuk Perda Perlindungan dan Pemberdayaan Pasar Tradisional, yang memberikan dasar hukum pembinaan pedagang kecil. Namun, regulasi ini lebih berorientasi pada pasar formal dan belum mengatur secara spesifik pola penataan PKL di ruang publik terbuka.
2. RPJMD Kota Makassar 2025–2029 menekankan pentingnya pengembangan sektor jasa, penguatan ekonomi kreatif, peningkatan kebersihan kota, serta pengembangan pariwisata gastronomi. Namun, belum ada turunan kebijakan yang menggabungkan semua aspek tersebut dalam konteks kuliner jalanan.
3. Regulasi umum mengenai PKL yang biasanya dikeluarkan pemerintah kota (Perwali/Perda) belum sepenuhnya menyentuh aspek teknis seperti:
  - zonasi PKL,
  - standar fasilitas,
  - manajemen jam operasional,
  - pola retribusi,
  - mekanisme pengelolaan sampah,
  - standar keamanan pangan,
  - dan model tata kelola kolaboratif.

Selain itu, pemerintah sebenarnya telah merumuskan konsep *night food market* (pasar kuliner malam) dengan prinsip tenda seragam, pembayaran digital, dan pengelolaan resmi oleh Perumda Pasar Makassar Raya. Namun, konsep ini baru berada pada tahap wacana dan belum sepenuhnya menjadi payung regulasi yang mengikat. Konsep modernisasi seperti cashless system, green campaign, standar kebersihan, dan penataan kawasan belum diimplementasikan konsisten pada titik-titik kuliner yang tumbuh secara organik.



Ketiadaan regulasi terpadu membuat tata kelola kuliner jalanan sangat bergantung pada interpretasi tiap instansi. Dinas UMKM melihat aspek pemberdayaan, Satpol PP fokus pada ketertiban, Perhubungan melihat persoalan parkir, DLH menangani sampah, sedangkan kecamatan/kelurahan mengurus relasi sosial pedagang–warga. Fragmentasi ini membuat kebijakan berjalan sendiri-sendiri, rentan menimbulkan ketidaksepahaman, dan tidak mampu mengelola risiko konflik secara sistemik. Karenanya, dibutuhkan kerangka regulasi baru yang komprehensif dan kolaboratif untuk memayungi pola manajemen, administrasi, dan pengembangan kawasan kuliner jalanan Makassar.

### **1.3. Landasan Teoretis**

Penataan kuliner jalanan yang efektif membutuhkan landasan konseptual yang kuat agar kebijakan tidak berhenti pada level teknis, tetapi mampu menjawab kompleksitas sosial ekonomi perkotaan. Dalam Kajian Penataan Potensi Kuliner Jalanan Kota Makassar Tahun 2025 ada tiga fondasi teori utama, yakni teori pembangunan berkelanjutan, teori commons Ostrom, dan teori konflik Randall Collins—yang dipadukan dengan kerangka collaborative governance.

#### **a. Pembangunan Berkelanjutan (Brundtland, Sachs)**

Prinsip dasar Brundtland—pemenuhan kebutuhan hari ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang—relevan untuk menata sektor kuliner jalanan yang bergantung pada ruang publik dan ekosistem kota. Sachs menekankan bahwa pembangunan berkelanjutan harus memadukan dimensi sosial, ekonomi, dan lingkungan. Dalam konteks kuliner jalanan:

- aspek sosial mencakup perlindungan PKL sebagai kelompok ekonomi rentan,
- aspek ekonomi meliputi penguatan pendapatan masyarakat dan pariwisata,
- aspek lingkungan meliputi manajemen sampah, sanitasi, dan standar keamanan pangan,
- aspek tata kelola meliputi koordinasi antar instansi, *rule of law*, dan legitimasi kebijakan.

Integrasi keempat dimensi ini penting agar penataan kuliner jalanan tidak menjadi operasi sesaat, tetapi menjadi kebijakan berkelanjutan.

#### **b. Governing the Commons – Elinor Ostrom**

Ostrom memperkenalkan gagasan bahwa sumber daya bersama (*commons*) dapat dikelola melalui aturan bersama antara pemerintah dan komunitas. Ruang publik—trotoar, jalan, halaman GOR, lapangan parkir—adalah bentuk *urban commons* yang digunakan PKL untuk berdagang. Jika dikelola sepihak, konflik mudah muncul. Jika dikelola bersama melalui aturan partisipatif, ruang publik dapat memberikan manfaat berkelanjutan. Ostrom menggarisbawahi pentingnya:

- batasan wilayah yang jelas,
- aturan yang dibuat bersama,
- sanksi bertahap,
- monitoring kolektif,
- dan legitimasi kelembagaan pedagang.

Model ini sangat cocok diterapkan di Cidu dan Sudiang, yang selama ini berkembang spontan tanpa kerangka pengaturan bersama.

#### **c. Randall Collins – Teori Konflik Mikro-sosiologis**

Konflik PKL dengan pemerintah atau warga bukan semata konflik materi (lapak), tetapi konflik simbolik, emosional, dan interaksional. Collins menjelaskan bahwa konflik tumbuh dari pola interaksi yang timpang, absennya ruang dialog, dan ketidakjelasan aturan. Penertiban yang tidak komunikatif



memperbesar energi emosional negatif dan berpotensi melahirkan rantai konflik baru (*conflict chains*). Oleh karena itu, penataan berbasis dialog, transparansi, dan ritual interaksi setara menjadi kunci mencegah eskalasi konflik.

#### **d. Collaborative Governance**

Sebagai sintesis, penataan kuliner jalanan perlu kerangka collaborative governance, di mana pemerintah tidak bertindak sebagai satu-satunya pengatur, melainkan sebagai fasilitator di antara berbagai aktor, dalam hal ini PKL, warga, sektor swasta, komunitas kuliner, dan akademisi. Pendekatan ini memberikan legitimasi sosial, memperkuat kepercayaan, dan menciptakan solusi berkelanjutan.

## **II. PEMETAAN ISU-ISU STRATEGIS PENATAAN POTENSI KULINER JALANAN DI KOTA MAKASSAR**

Pemetaan isu strategis merupakan fondasi untuk memahami dinamika kuliner jalanan di Makassar secara utuh. Dokumen lapangan menunjukkan bahwa PKL tidak hanya beroperasi dalam satu dimensi, tetapi melibatkan interaksi lintas sektor, mulai dari regulasi, ruang, sosial, ekonomi, pariwisata, hingga lingkungan. Oleh karena itu, pemetaan isu harus memotret kompleksitas ini secara integratif.

Analisis pada kawasan Cidu dan GOR Sudiang, dua sentra kuliner jalanan malam yang menjadi fokus observasi, menunjukkan bahwa pertumbuhan organik tanpa kerangka tata kelola menyeluruh telah menghasilkan pola-pola masalah yang berulang, seperti ketidakpastian regulasi, konflik ruang, tekanan lingkungan, kemacetan, dan ketegangan sosial, meskipun secara ekonomi kawasan tersebut sangat vital.

Dengan demikian, pemetaan isu berikut mengelompokkan tujuh ranah strategis yang menjadi basis penyusunan rekomendasi pada bagian selanjutnya.

### **2.1. Isu Regulasi dan Tata Kelola**

Isu regulasi dan tata kelola menempati posisi paling sentral karena seluruh dinamika kuliner jalanan berakar pada absennya kerangka kebijakan terpadu. Kajian menunjukkan bahwa penataan PKL di Makassar berjalan dengan pola sektoral—tiap SKPD memegang fungsinya sendiri tanpa instrumen koordinasi formal yang kuat. Dinas UMKM mengelola aspek pembinaan, Dinas Pariwisata melihat potensi destinasi, DLH fokus pada sampah, Dinas Perhubungan melihat mobilitas, sementara Satpol PP menangani penegakan ketertiban. Fragmentasi ini menciptakan ruang kebijakan yang tidak sinkron di lapangan.

Kawasan Cidu menjadi contoh nyata, meskipun menjadi koridor kuliner terbesar, tidak ada dasar legal resmi yang mengatur statusnya sebagai kawasan kuliner jalanan. Akibatnya, pedagang berada pada ketidakjelasan administratif—mereka membayar biaya operasional tetapi tidak mendapatkan kepastian regulatif. Hal serupa terjadi di Sudiang, di mana pedagang menghadapi pergantian aturan operasional, pungutan yang tidak seragam, dan intervensi yang tidak selalu terkoordinasi.

Tantangan lainnya adalah ketiadaan SOP lintas sektor, baik untuk penataan lapak, standar fasilitas, keamanan pangan, penanganan sampah, jam operasional, hingga mekanisme perlindungan pedagang. Ini membuat seluruh praktik di lapangan bergantung pada kebiasaan, negosiasi informal, atau kebijakan lokal kecamatan/kelurahan.



Ketidakpastian regulasi ini menjadi pemicu konflik laten, memperburuk kepercayaan PKL terhadap pemerintah, serta menimbulkan risiko pungutan tidak resmi. Peta masalah ini memperlihatkan bahwa keberhasilan penataan kuliner jalanan sangat bergantung pada reformasi tata kelola, bukan pada operasi penertiban semata.

## **2.2. Isu Tata Ruang dan Infrastruktur**

Isu tata ruang mengemuka sebagai salah satu elemen paling krusial dalam dokumen kajian. Kuliner jalanan di Makassar tumbuh secara organik dan spontan, bukan sebagai bagian dari perencanaan tataruang atau masterplan perkotaan. Pola ini menciptakan persinggungan antara fungsi ruang ekonomi dan fungsi ruang publik.

Di Cidu, misalnya, pedagang menempati tepi ruas jalan dan trotoar, sementara pengunjung memenuhi bahu jalan hingga badan jalan, menyebabkan penyempitan ruang gerak kendaraan dan pejalan kaki. Tidak ada jalur pedestrian yang jelas, tidak ada buffer zone antara pedagang dan arus lalu lintas, dan tidak ada struktur ruang yang memisahkan zona makan, zona masak, atau zona parkir.

Hal serupa terjadi di GOR Sudiang, di mana PKL berada di area yang sebenarnya didesain sebagai fasilitas olahraga dan ruang publik warga. Meskipun kawasan ini lebih lapang, ketiadaan desain zonasi menyebabkan tumpang tindih aktivitas dan ketidakteraturan ruang. Aspek infrastruktur juga menjadi tantangan signifikan:

- banyak pedagang tidak memiliki akses air bersih,
- tidak terdapat drainase yang memadai,
- pencahayaan publik di beberapa titik minim,
- fasilitas sanitasi nyaris tidak tersedia,
- area parkir liar berkembang karena absennya desain parkir terstruktur.

Laporan kajian juga mencatat bahwa kawasan kuliner ini cenderung berkembang lebih cepat daripada kemampuan pemerintah menyediakan infrastruktur dasar. Jika dibiarkan, ruang publik dapat mengalami degradasi: kerusakan trotoar, drainase tersumbat, kemacetan kronis, dan berkurangnya kualitas pengalaman ruang bagi pengunjung.

## **2.3. Isu Kebersihan dan Lingkungan Hidup**

Kawasan kuliner jalanan memiliki karakter produksi sampah yang tinggi, terutama dari kemasan makanan dan minuman. Dokumen mencatat bahwa mayoritas pedagang masih menggunakan plastik sekali pakai, sedangkan sistem pengelolaan sampah belum terjadwal khusus untuk waktu operasional malam. Akibatnya, pada jam 23.00–03.00, volume sampah menumpuk sementara armada kebersihan baru beroperasi pada pagi hari. Pola ini menimbulkan risiko bau, pencemaran, dan ketidaknyamanan.

Selain sampah padat, limbah cair menjadi masalah serius. Banyak pedagang membuang air cucian dan limbah minyak langsung ke drainase terbuka. Hal ini mempercepat penyumbatan drainase, meningkatkan risiko genangan, dan menciptakan hotspot sanitasi yang tidak sehat.

Masalah listrik juga menimbulkan risiko ekologis dan keselamatan. Sebagian pedagang menggunakan sambungan listrik tidak resmi, yang dapat menyebabkan korsleting dan kebakaran serta mengganggu estetika kawasan karena kabel semrawut.



Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, isu lingkungan ini kritis. Ruang publik adalah *commons* yang harus dijaga daya dukungnya. Jika tidak diatasi, kuliner jalanan akan menimbulkan eksternalitas negatif yang besar, mengurangi kualitas hidup warga, dan menghambat wisatawan.

#### **2.4. Isu Pariwisata dan Branding Kota**

Makassar memiliki posisi strategis sebagai kota jasa, pintu gerbang ekonomi Indonesia Timur, dan simpul wisata budaya dan kuliner. Namun, dokumen menunjukkan bahwa meskipun kuliner Makassar dikenal luas (Coto, Sop Saudara, Pallubasa, Konro), kawasan kuliner jalanan belum terintegrasikan dalam strategi pariwisata formal kota.

Cidu dan Sudiang memiliki potensi sebagai *night food destination*, tetapi kekurangan elemen pariwisata modern, seperti signage terpadu, landmark kawasan, standardisasi tampilan lapak, informasi destinasi, serta integrasi dengan peta wisata digital. Wisatawan membutuhkan kepastian keamanan pangan, kebersihan, dan kenyamanan; elemen ini belum sepenuhnya dipenuhi.

Padahal, kota-kota besar Asia—Bangkok, Penang, Taipei, Seoul—berhasil mengembangkan *street food tourism* sebagai ikon kota. Makassar sebenarnya memiliki potensi serupa, tetapi belum dioptimalkan.

Isu pariwisata ini juga berkaitan dengan ekonomi kreatif. Pedagang di Cidu memiliki daya tarik khas, tetapi belum difasilitasi untuk mengembangkan identitas kuliner yang lebih modern, kreatif, dan kompetitif.

#### **2.5. Isu Ekonomi dan UMKM**

Bagian ini menjadi salah satu temuan paling kuat dalam laporan hasil kajian, kuliner jalanan terbukti menjadi arena ekonomi mikro yang vital. Di Cidu, transaksi harian dapat mencapai Rp80–90 juta, menandakan adanya perputaran ekonomi yang signifikan, bahkan setara dengan omset UMKM formal. Bagi banyak rumah tangga, PKL kuliner adalah sumber nafkah utama.

Namun, kerentanan juga besar. Modal pedagang kecil, kebanyakan usaha keluarga dengan tabungan terbatas. Mereka rentan terhadap perubahan kebijakan seperti relokasi mendadak, kenaikan biaya operasional, atau penertiban. Beban biaya operasional yang tidak seragam di berbagai titik menambah kerentanan itu—mulai dari iuran kebersihan, biaya keamanan informal, hingga pungutan tidak resmi.

Pedagang juga masih minim akses pelatihan manajemen usaha, keamanan pangan, pemasaran digital, dan standar hospitality. Padahal, sektor ini memiliki peluang besar untuk naik kelas jika diberi dukungan pelatihan dan penguatan kapasitas. Keterhubungan dengan ekosistem ekonomi kreatif kota juga masih lemah. Festival kuliner, event pariwisata, atau branding destinasi belum secara sistematis melibatkan PKL sebagai entitas resmi.

#### **2.6. Isu Lalu Lintas dan Mobilitas**

Mobilitas menjadi tantangan besar pada sentra kuliner yang berkembang di ruang jalan. Cidu adalah contoh paling jelas, dimana arus kendaraan bercampur dengan pejalan kaki, parkir memakan badan jalan, dan tidak ada sistem manajemen lalu lintas berbasis jam puncak.



Ketiadaan zonasi parkir menyebabkan parkir liar yang tidak terkendali. Ruang yang semestinya menjadi jalur kendaraan atau zona pedestrian berubah menjadi area parkir improvisasi. Hal ini tidak hanya menimbulkan kemacetan, tetapi juga mengurangi kualitas pengalaman pengunjung.

Minimnya transportasi publik yang melayani kawasan kuliner jalanan memperbesar ketergantungan pada kendaraan pribadi. Hasilnya, kawasan tidak pernah benar-benar siap untuk lonjakan pengunjung setiap malam. Selain itu kecamatan dan kelurahan belum memiliki pedoman untuk mengatur manajemen keramaian. Akibatnya, penanganan kemacetan bersifat *ad hoc* dan tidak berkelanjutan.

## **2.7. Isu Sosial-Budaya**

Kuliner jalanan bukan hanya aktivitas ekonomi, tetapi bagian dari DNA kultural Makassar sebagai kota pantai yang dinamis dan penuh interaksi sosial. Dalam pandangan masyarakat, pergi ke Cidu atau Sudiang bukan sekadar makan, tetapi berinteraksi, menikmati suasana, dan merayakan kebersamaan.

Namun, dinamika sosial juga menghadirkan tantangan. Hubungan pedagang dengan warga sekitar dapat tegang akibat kebisingan, sampah, atau kepadatan. Konflik simbolik terjadi ketika PKL distigmakan sebagai pengganggu ketertiban, sementara PKL merasa menjadi tulang punggung ekonomi rakyat.

Randall Collins membantu memahami bahwa konflik tidak hanya terjadi karena benturan kepentingan material, tetapi karena pola interaksi yang tidak setara. Penertiban tanpa dialog, informasi yang tidak jelas, atau intervensi mendadak dapat meningkatkan energi emosional negatif dan menciptakan siklus konflik yang berulang.

Namun secara kultural, PKL juga menjadi simpul solidaritas sosial yang memperhalus dampak urbanisasi. Mereka menjadi medium ekonomi keluarga, sarana mobilitas sosial, dan wahana ekspresi identitas komunitas. Aspek sosial budaya ini penting untuk dipertimbangkan agar kebijakan tidak reduktif.

## **III. REKOMENDASI STRATEGIS PENATAAN POTENSI KULINER JALANAN DI KOTA MAKASSAR**

Rekomendasi strategis berikut disusun berdasarkan pemetaan isu yang telah dibahas sebelumnya, serta merujuk pada temuan lapangan di kawasan Cidu, GOR Sudiang, dan observasi di sentra kuliner jalanan lain yang tersebar di Kota Makassar. Pendekatan yang digunakan mengacu pada prinsip pembangunan berkelanjutan, tata kelola kolaboratif, pengelolaan commons ala Ostrom, dan kerangka sosiologi konflik Randall Collins.

Tujuan utama dari rekomendasi ini bukan sekadar memperbaiki kondisi eksisting, tetapi membangun model manajemen kuliner jalanan yang lebih modern, inklusif, adaptif, dan berkelanjutan sebagai bagian dari transformasi Makassar menuju kota jasa dan gastronomi Asia.

### **3.1. Rekomendasi Regulasi dan Tata Kelola**

Isu regulasi adalah akar dari hampir semua permasalahan yang muncul. Oleh karena itu, pembenahan tata kelola harus menjadi prioritas pertama. Beberapa langkah strategis meliputi:

**1. Pembentukan “Dewan Kuliner Jalanan Makassar” sebagai lembaga kolaboratif lintas-aktor.** Dewan ini menjadi wadah formal yang mempertemukan Pemerintah Kota (Dinas UMKM, DLH, Dinas Perhubungan, Satpol PP, Perumda Pasar, kecamatan), asosiasi PKL, akademisi, warga, komunitas



kuliner, dan sektor swasta. Struktur kelembagaan seperti ini mereduksi fragmentasi kebijakan, mendorong konsensus, dan mengembalikan interaksi sosial ke dalam pola deliberatif, bukan instruktif.

Dewan ini juga dapat menjadi forum mediasi cepat saat konflik muncul—mengurangi eskalasi sebagaimana dijelaskan dalam kerangka Collins.

**2. Penyusunan Perwali tentang Penataan Kuliner Jalanan yang komprehensif.** Perwali ini memuat:

- definisi kawasan kuliner jalanan,
- syarat dan mekanisme perizinan yang ramah UMKM,
- standar fasilitas (air bersih, tenda, sanitasi, listrik, signage),
- SOP keamanan pangan,
- standar kebersihan dan pengelolaan sampah,
- tata ruang lapak dan jalur pedestrian,
- pengaturan jam operasional,
- mekanisme retribusi berbasis layanan,
- pengaturan zonasi dan kategori pedagang.

Perwali ini diperlukan untuk memberikan kepastian hukum bagi PKL sekaligus memperjelas mandat setiap instansi.

**3. Digitalisasi seluruh sistem administrasi PKL.** Penerapan sistem *cashless* untuk pembayaran retribusi (QRIS), penggunaan aplikasi pendataan PKL, dan integrasi dengan sistem pengelolaan DLH dan Perumda Pasar Makassar Raya sangat penting terlibat untuk mengurangi potensi pungutan tidak resmi, meningkatkan transparansi, dan memudahkan monitoring.

**4. Penguatan asosiasi PKL sebagai kelembagaan lokal.** Mengacu pada Ostrom, keberhasilan pengelolaan commons sangat bergantung pada kuatnya lembaga komunitas. Asosiasi PKL perlu menjadi entitas resmi yang dapat:

- mengatur disiplin internal,
- memantau kepatuhan pedagang,
- menyampaikan aspirasi kolektif,
- berkolaborasi dengan kecamatan dan Perumda Pasar.
- Penguatan ini juga sangat penting untuk stabilitas ruang publik.

**5. Program pendidikan dan peningkatan kapasitas.** Agar PKL mampu beradaptasi dengan modernisasi kota, pemerintah perlu menyediakan pelatihan berkala tentang:

- keamanan pangan (*food safety*),
- manajemen usaha,
- penggunaan teknologi digital,
- hospitality dan pelayanan,
- pengurangan sampah dan praktik ramah lingkungan.

Pelatihan ini bukan tambahan administratif, tetapi investasi strategis bagi transformasi PKL menuju pelaku ekonomi kreatif.

**3.2. Rekomendasi Kebersihan dan Lingkungan Hidup.**



Karena karakter kegiatan kuliner jalanan sangat erat dengan produksi sampah, limbah, dan penggunaan energi, rekomendasi lingkungan memiliki posisi penting dalam model penataan berkelanjutan.

**1. Penerapan sistem pengelolaan sampah berbasis tiga shift.** Sistem ini melibatkan:

- pengumpulan awal pukul 21.00–23.00,
- pengangkutan puncak pukul 23.00–03.00,
- penyisiran ulang pukul 05.00.

DLH dapat bekerja sama dengan Perumda dan asosiasi PKL untuk menciptakan ritme pengangkutan baru yang sesuai karakter kawasan kuliner jalanan.

**2. Pengadaan fasilitas sanitasi portabel dan area cuci tangan.** Kawasan seperti Cidu dan Sudiang membutuhkan setidaknya:

- toilet portabel,
- wastafel permanen atau semi permanen,
- saluran air bersih,
- titik pembuangan limbah yang terkontrol.

Keberadaan fasilitas ini adalah prasyarat untuk menjadikan kawasan kuliner jalanan setara destinasi internasional.

**3. Pengelolaan limbah minyak dan limbah cair.** Untuk menangani ini Pemerintah Kota Makassar melalui Perumda Pasar Makassar Raya dapat membuat:

- pusat pengumpulan minyak jelantah,
- saluran pembuangan bersih,
- sediment trap untuk mencegah drainase tersumbat.
- Ini mengurangi dampak lingkungan dan memperbaiki estetika kawasan.

**4. Pengurangan sampah plastik dan kampanye ramah lingkungan.** Penerapan larangan plastik atau pemberian insentif kepada pedagang yang beralih ke kemasan ramah lingkungan dapat menjadi langkah awal. Kebijakan ini akan meningkatkan citra kawasan sekaligus sejalan dengan strategi pembangunan berkelanjutan.

**5. Penataan listrik resmi dan aman.** PLN dan Perumda perlu menyediakan jalur listrik khusus dengan sistem token atau meteran kolektif untuk mencegah korsleting dan kabel semrawut.

### **3.3. Rekomendasi Tata Ruang dan Pengaturan Lapak.**

**1. Penyusunan Masterplan Kawasan Kuliner Cidu dan Sudiang.** Masterplan ini mencakup:

- zonasi dagang,
- jalur pedestrian lebar,
- area makan bersama,
- titik parkir terstruktur,
- titik fasilitas sanitasi,
- sistem pencahayaan,
- vegetasi urban.



Pendekatannya menggunakan *micro urban design* agar ruang tetap manusiawi dan mencerminkan karakter lokal.

**2. Penataan ulang lapak berbasis modul standar.** Tenda seragam, ukuran lapak standar, titik masak yang aman, serta signage seragam akan meningkatkan estetika kawasan dan mendukung branding.

**3. Penyediaan ruang interaksi publik.** Area makan bersama, panggung kecil untuk event lokal, atau ruang berkumpul akan menciptakan pengalaman ruang yang lebih inklusif serta memperkuat dimensi sosial.

**4. Penataan ramah sosial.** Setiap perubahan ruang dilakukan berbasis negosiasi, bukan instruksi sepihak. Pendekatan ini sejalan dengan teori Collins dan menghindari potensi konflik.

### **3.4. Rekomendasi Penanganan Konflik dan Penguatan Relasi Sosial**

Salah satu rekomendasi kunci dalam dokumen kajian adalah perlunya mekanisme penanganan konflik yang sensitif terhadap dinamika interaksi sosial.

**1. Pembentukan “Fast Response Conflict Unit”.** Unit ini bekerja di bawah Dewan Kuliner Jalanan untuk menangani:

- konflik pedagan–pedagang,
- pedagang–warga,
- pedagang–Satpol PP,
- isu pungutan tidak resmi,
- persoalan perizinan cepat.

**2. Dialog rutin triwulanan.** Dialog antara PKL, pemerintah, dan warga secara berkala memperkuat kepercayaan serta menjaga suasana psikologis ruang publik tetap konstruktif.

**3. Transparansi biaya operasional.** Seluruh biaya harus dipublikasikan melalui papan informasi digital atau aplikasi. Transparansi mengurangi prasangka dan konflik laten.

**4. Perlindungan pedagang kecil.** Pedagang yang baru memulai atau berpendapatan rendah perlu mendapat perhatian khusus dalam bentuk:

- pengurangan biaya operasional,
- fasilitasi modal,
- bantuan peralatan dasar.
- Kebijakan inklusif mengurangi ketimpangan internal dan memperkuat solidaritas.

### **3.5. Rekomendasi Wisata Kuliner dan Pemberdayaan Ekonomi**

Kawasan kuliner jalanan Makassar memiliki potensi untuk naik kelas menjadi distrik kuliner yang menarik wisatawan.

**1. Branding “Makassar Street Food District”.** Branding ini memperkuat identitas gastronomi Makassar dan menghubungkannya dengan event pariwisata. Branding mencakup tiga kawasan awal:

- Cidu,
- Sudiang,



- potensi koridor baru (misalnya Losari–Penghibur).

**2. Festival kuliner tahunan dan event bulanan.** Event seperti “Festival Cidu” atau “Sudiang Street Food Fair” akan:

- meningkatkan jumlah pengunjung,
- memperkuat ekonomi PKL,
- menciptakan pengalaman wisata unik,
- menarik sponsor dan pelaku industri.

**3. Pengembangan menu unggulan dan sertifikasi keamanan pangan.** Pemerintah dapat bekerja sama dengan perguruan tinggi untuk mengembangkan:

- standardisasi rasa,
- sertifikasi *food safety*,
- inovasi menu baru berbasis bahan lokal.

**4. Integrasi ke aplikasi wisata Makassar.** Informasi digital mengenai jam buka, jenis makanan, foto, harga, dan rute perjalanan akan memudahkan wisatawan.

**5. Kemitraan dengan sektor swasta.** Sponsor swasta dapat terlibat dalam:

- penyediaan fasilitas,
- festival kuliner,
- pelatihan pemasaran digital,
- kompetisi inovasi.

### **3.6. Rekomendasi Manajemen Lalu Lintas dan Mobilitas**

Agar kawasan kuliner tidak menjadi sumber kemacetan, diperlukan sistem mobilitas terpadu.

**1. Zonasi parkir resmi.** Perumda Parkir dapat mengelola zona parkir terstruktur yang:

- tidak mengganggu badan jalan,
- aman dan terawasi,
- menerapkan *cashless payment*.

**2. Manajemen arus lalu lintas berbasis jam puncak.** Skema satu arah pada jam 19.00–23.00 di kawasan Cidu, misalnya, dapat mengurangi kepadatan.

**3. Penyediaan jalur drop-off on-demand.** Pengunjung dapat turun di titik tertentu tanpa berhenti di badan jalan.

**4. Integrasi dengan transportasi publik.** Halte baru, trayek angkot malam, atau bus wisata malam perlu disiapkan.

**5. Penertiban parkir liar secara berkelanjutan.** Penertiban harus dilakukan secara konsisten, kolaboratif, dan humanis—bukan represif.

## **IV. KESIMPULAN DAN LANGKAH STRATEGIS**



Penataan kuliner jalanan di Kota Makassar berada pada titik persimpangan yang menentukan arah perkembangan kota dalam beberapa tahun mendatang. Kuliner jalanan bukan lagi sekadar aktivitas ekonomi informal yang menempati ruang-ruang residual kota, tetapi telah menjadi simpul sosial, identitas budaya, dan katalisator ekonomi kreatif. Kawasan seperti Cidu dan GOR Sudiang memperlihatkan dengan sangat jelas bahwa street food telah menjadi “ruang hidup baru” bagi warga; tempat ekonomi berdenyut, tempat masyarakat berkumpul, dan tempat kota mempresentasikan dirinya kepada wisatawan. Intensitas aktivitas yang terjadi setiap malam adalah bukti bahwa kuliner jalanan memiliki kapasitas untuk menggerakkan roda ekonomi setara sektor formal.

Namun, dinamika tersebut berjalan beriring dengan problem yang terus berulang. Dokumen kajian menggambarkan persoalan regulasi yang tumpang tindih, tata ruang yang belum terdesain dengan baik, produksi sampah yang tinggi, kepadatan lalu lintas, ketidakpastian bagi pedagang, serta absennya koordinasi lintas sektor. Jika tidak ditangani secara sistematis, tantangan ini dapat menumpulkan potensi kuliner jalanan dan mengubah ruang publik menjadi wilayah rentan konflik serta degradasi lingkungan.

Kesimpulan utama dari keseluruhan kajian adalah bahwa penataan kuliner jalanan membutuhkan pendekatan baru, yakni pendekatan yang bersifat kolaboratif, berbasis bukti, berorientasi pada keberlanjutan, dan berakar pada realitas sosial-ekonomi Makassar. Pendekatan lama yang mengandalkan operasi penertiban atau pengaturan sepihak tidak lagi mampu menjawab kompleksitas yang ada. Kota yang tumbuh dinamis membutuhkan mekanisme tata kelola yang adaptif, lentur, dan mampu memfasilitasi interaksi antarpemangku kepentingan secara setara. Landasan teori yang disajikan dalam dokumen—dari Brundtland dan Sachs, Ostrom, hingga Randall Collins—menegaskan bahwa street food sebagai urban commons perlu dikelola dengan model tata kelola bersama, kesepakatan partisipatif, dan sistem sanksi yang disusun kolektif agar keberlanjutan dapat terjamin.

Ostrom menegaskan bahwa ruang publik yang digunakan bersama hanya dapat berfungsi jika terdapat aturan bersama yang dipahami dan dijalankan oleh semua pihak. Dalam konteks Makassar, trotoar, tepi jalan, dan halaman fasilitas publik telah menjelma menjadi ruang ekonomi yang produktif. Tanpa kebijakan yang disusun bersama, ruang tersebut mudah menimbulkan konflik dan ketidakteraturan. Prinsip-prinsip seperti kejelasan aturan, batasan wilayah, mekanisme monitoring bersama, serta sanksi bertahap perlu diterjemahkan secara konkret dalam Perwali atau SOP lintas instansi.

Sementara itu, teori konflik Randall Collins membantu memahami mengapa penataan kuliner sering kali memicu ketegangan. Konflik di lapangan tidak hanya dipicu oleh faktor struktural seperti relokasi atau penertiban, tetapi juga oleh aspek simbolik—perasaan tidak dihargai, komunikasi yang tidak setara, atau absennya ruang negosiasi. Karena itu, strategi penataan tidak boleh hanya menargetkan ketertiban fisik, tetapi juga memperbaiki kualitas interaksi sosial. Hubungan yang penuh ketidakpastian antara pedagang dan aparaturnya penegak ketertiban harus diganti dengan pola hubungan kolaboratif dan dialogis. Di sinilah collaborative governance mendapatkan relevansinya: proses pengambilan keputusan yang melibatkan pedagang, warga, pemerintah, dan pihak lain secara setara akan menghasilkan kebijakan yang lebih stabil dan dapat diterima luas.

Kesimpulan kedua adalah bahwa kuliner jalanan memiliki potensi strategis untuk membangun citra Makassar sebagai kota gastronomi. Banyak kota besar di Asia—Bangkok, Penang, Taipei, Seoul—memulai transformasi kuliner jalanan dari kondisi informal yang mirip dengan kondisi Makassar saat ini. Keberhasilan mereka bukan disebabkan oleh upaya represif, tetapi oleh kemampuan menciptakan kawasan kuliner yang tertata, bersih, aman, dan memiliki identitas visual yang kuat. Kunci keberhasilan



terletak pada integrasi antara penataan ruang, pengelolaan lingkungan, standardisasi pelayanan, dan strategi branding kota. Makassar memiliki modal sosial, ekonomi, dan budaya untuk mengikuti jejak tersebut, asalkan kebijakan yang dirumuskan bersifat komprehensif dan tidak berjalan sektoral.

Kesimpulan ketiga adalah bahwa aspek lingkungan menjadi titik kritis dalam pengembangan kawasan kuliner jalanan. Volume sampah yang tinggi, limbah minyak, kabel listrik tidak resmi, dan sistem sanitasi yang terbatas berpotensi menciptakan tekanan ekologis yang besar pada ruang publik. Tanpa sistem pengelolaan sampah berbasis waktu malam, fasilitas sanitasi, dan akses listrik yang aman, kualitas kawasan kuliner akan terus menurun. Dokumen menunjukkan bahwa pedagang sebenarnya memiliki kesadaran tinggi terhadap kebersihan jika diberi fasilitas memadai dan aturan yang disepakati bersama. Dengan demikian, tantangan lingkungan bukan semata persoalan perilaku, tetapi juga ketersediaan fasilitas dan ruang tata kelola yang memadai.

Kesimpulan keempat adalah bahwa dimensi sosial budaya kuliner jalanan harus ditempatkan sebagai inti dalam penyusunan kebijakan. Kuliner jalanan bukan hanya ruang ekonomi, tetapi juga ruang kultural yang menciptakan pengalaman kota. Di Makassar, kuliner malam mempunyai fungsi sosial yang sangat kuat: menjadi ruang rekreasi keluarga, ruang pertemuan informal, ruang bagi anak muda mengekspresikan diri, dan ruang perayaan budaya lokal. Jika penataan dilakukan hanya dengan perspektif teknokratis dan mengabaikan pengalaman sosial-kultural tersebut, maka kebijakan akan kehilangan dukungan publik dan berpotensi menimbulkan resistensi.

Berangkat dari seluruh kesimpulan itu, langkah strategis yang perlu ditempuh Kota Makassar harus bersifat jangka panjang, tidak sekadar menjawab persoalan operasional jangka pendek. Langkah pertama yang perlu dilakukan adalah membangun tata kelola kolaboratif melalui pembentukan lembaga formal yang mengintegrasikan seluruh pemangku kepentingan. Lembaga seperti “Dewan Kuliner Jalanan Makassar” dapat menjadi ruang deliberatif di mana kebijakan dihasilkan secara inklusif, sehingga pedagang tidak lagi merasa sebagai objek kebijakan, tetapi sebagai subjek yang ikut menentukan arah masa depan.

Langkah kedua adalah melakukan revitalisasi ruang publik di kawasan kuliner dengan prinsip desain yang ramah pejalan kaki, ramah lingkungan, dan mencerminkan karakter lokal. Penataan ulang tenda, sistem pencahayaan, jalur pedestrian, zona parkir, ruang duduk bersama, dan fasilitas sanitasi akan menjadi pengubah wajah kawasan. Transformasi ini perlu dilakukan tanpa merusak spontanitas dan keakraban yang menjadi ciri khas kuliner jalanan Makassar.

Langkah ketiga adalah membangun sistem lingkungan yang tegas dan terstandar. Pemerintah kota harus memastikan adanya ritme pengangkutan sampah malam hari, titik kumpul minyak jelantah, penataan kabel listrik, dan penyediaan sumber listrik resmi. Semua itu harus berjalan paralel dengan kampanye perubahan perilaku dan dukungan peralatan ramah lingkungan kepada PKL.

Langkah keempat adalah mengembangkan strategi branding kawasan kuliner sebagai bagian dari identitas kota. Sebuah kota gastronomi tidak lahir dari pembangunan fisik semata, tetapi dari narasi bersama yang dibangun melalui festival kuliner, kurasi menu lokal, promosi digital, dan penguatan karakter kawasan. Melalui pendekatan ini, kuliner jalanan Makassar dapat diposisikan sebagai daya tarik wisata yang unik, berbeda dari kota-kota lain di Indonesia.

Langkah kelima adalah memastikan bahwa mobilitas kawasan kuliner dapat berjalan lancar melalui desain rute satu arah, zona drop-off, pengaturan parkir resmi, dan integrasi dengan transportasi publik. Mobilitas yang baik akan meningkatkan kenyamanan pengunjung dan memperkuat daya tarik kawasan sebagai destinasi keluarga dan wisatawan.



Dengan mengintegrasikan seluruh langkah strategis tersebut, Makassar memiliki peluang sangat besar untuk menjadikan kuliner jalannya setara dengan destinasi kuliner jalanan terkemuka di dunia. Kekuatan utama yang dimiliki Makassar bukan hanya ragam makanan, tetapi energi sosial warganya. Jika energi itu diarahkan melalui tata kelola yang tepat, kawasan kuliner Makassar dapat menjadi representasi kota yang maju, inklusif, dan berkarakter kuat. Di titik inilah kuliner jalanan tidak hanya menjadi urusan ekonomi dan ketertiban kota, tetapi menjadi bagian dari visi jangka panjang Makassar sebagai kota metropolitan yang berkelas dunia.