

BAB 3 RENCANA TRANSPORTASI

3.1 Rencana Transportasi

3.1.1 Rencana dan Strategi Pembangunan Transportasi Nasional

Kebijakan dan strategi nasional sektor transportasi adalah untuk mendukung visi, misi dan tujuan pembangunan yang ditetapkan dalam RPJP (Rencana Pembangunan Jangka Panjang) 2005-2025 dan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dan Rencana Tata Ruang Wilayah Regional (RTRWR). Visi dan misi RPJP adalah untuk mewujudkan bangsa yang mandiri, maju, adil dan sejahtera. Jangka waktu RPJP adalah selama 20 tahun dan terbagi atas rencana pembangunan nasional lima tahunan (jangka menengah) atau (RPJM), yaitu RPJM-I tahun 2005-2009, RPJM-II tahun 2010-2014, RPJM-III tahun 2015-2019 dan RPJM-IV tahun 2020-2024.

Visi RPJM-I adalah:

- mewujudkan masyarakat, rakyat dan bangsa yang aman, bersatu, harmonis dan damai.
- mewujudkan masyarakat, rakyat dan bangsa yang dilindungi oleh hak asasi manusia secara adil.
- mewujudkan ekonomi yang sejahtera yang menyediakan kesempatan kerja yang cukup dan kehidupan yang layak dalam rangka pembangunan berkelanjutan.

Misi RPJM-I adalah pembangunan bangsa yang aman/damai, merata/demokratis dan sejahtera.

Pembangunan prasarana merupakan bagian integral dari RPJM-I. Prasarana transportasi yang efisien dan efektif akan mendukung pertumbuhan ekonomi, pembangunan daerah dan persatuan bangsa.

Pembangunan Sistem Transportasi Nasional yang selaras diperlukan untuk mewujudkan jaringan transportasi terpadu, tata ruang nasional, dan pembangunan daerah yang berkelanjutan dengan menyediakan pelayanan bagi masyarakat, rakyat dan produksi-pemasaran baik untuk daerah perkotaan maupun perdesaan. Visi Sistranas adalah mewujudkan system transportasi yang efisien dan efektif. Sistranas adalah kombinasi angkutan antar-moda dan multi-moda, baik di tingkat nasional maupun daerah. Fasilitas jalan adalah moda angkutan utama dan memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan nasional dan daerah, desentralisasi dan persatuan nasional dan dalam menyediakan akses bagi masyarakat, rakyat dan usaha pada berbagai fasilitas dan layanan.

3.1.2 Rencana Lima Tahunan Departemen Pekerjaan Umum (Renstra 2005-2009)

Rencana lima tahunan yang mencakup visi, misi, tujuan umum dan tujuan sektoral ditetapkan oleh Departemen Pekerjaan Umum (DPU) di bawah RPJM-I. Fungsi dan tugas dari kebijakan, strategi dan sasaran pembangunan jalan umum periode 2005 - 2009 ditetapkan dalam rencana tersebut. Hal-hal berikut ini teridentifikasi untuk ditingkatkan dalam rangka mewujudkan sasaran yang direncanakan:

- Kurangnya kapasitas dan dana untuk pemeliharaan jalan.

- Kesenjangan wilayah dan akses yang terbatas dari pusat produksi ke pasar, termasuk banyaknya wilayah terpencil.
- Banyaknya prasarana jalan yang rusak akibat bencana alam yang mengakibatkan pengalihan alokasi anggaran dari pemeliharaan jalan menjadi perbaikan jalan
- Mewujudkan wilayah pembangunan yang seimbang dan terpadu (termasuk di daerah terpencil, daerah perbatasan, pulau-pulau kecil) untuk memperkuat kesatuan wilayah di Indonesia.
- Terbatasnya kemampuan finansial pemerintah dalam pembangunan prasarana jalan dibandingkan dengan kebutuhan pembangunan jalan. Oleh karena itu, efektivitas dan efisiensi alokasi anggaran perlu ditingkatkan, dan mencari sumber-sumber keuangan baru dari masyarakat atau sektor swasta.
- Kesulitan dalam aspek promosi investasi sehubungan dengan tertundanya pembangunan jalan tol.
- Perlunya mendukung rencana pembangunan transportasi nasional dan internasional. (ASEAN/Asian *Highways*).
- Berdasarkan permintaan masyarakat, perlu diusahakan percepatan proses reformasi, pembangunan yang transparan dan bertanggung jawab, pengaturan masyarakat dan dunia usaha yang lebih baik.

Visi DPU dalam rencana lima tahunan tersebut adalah untuk menyediakan prasarana yang dapat diandalkan dan bermanfaat dalam mewujudkan negara yang aman, damai, adil, demokratis dan lebih sejahtera.

Misi DPU adalah:

- Mengelola ruang Nusantara menjadi nyaman dan berkualitas.
- Mewujudkan prasarana pekerjaan umum daerah untuk melindungi pusat-pusat produksi dan permukiman dari bahaya banjir.
- Memenuhi kebutuhan prasarana pekerjaan umum daerah di sektor jalan untuk mendukung pembangunan daerah dan melancarkan arus barang dan jasa.
- Membangun prasarana pekerjaan umum di permukiman untuk mewujudkan perumahan dan permukiman yang berkualitas dan produktif.
- Melaksanakan pembangunan gedung yang aman.
- Meningkatkan pembangunan industri yang kompetitif.
- Meningkatkan kapasitas pemerintah daerah dan masyarakat dalam pembangunan prasarana pekerjaan umum.
- Mengembangkan teknologi pekerjaan umum terapan dan kompetitif, dan meningkatkan kualitas prasarana pekerjaan umum.
- Menerapkan pengaturan, mekanisme kerja dan integrasi yang efisien melalui prinsip pemerintah yang baik dan mengembangkan sumber daya manusia yang profesional.

Tujuan DPU dalam Renstra 2005-2009 adalah:

- Menyediakan akses ke seluruh wilayah Indonesia dengan memberikan layanan maksimal bagi kehidupan social ekonomi masyarakat dan membangun bangsa yang damai dan aman.
- Mengembangkan transparansi pelaksanaan prasarana yang melibatkan masyarakat, meningkatkan partisipasi pemerintah daerah guna mewujudkan keadilan/pemerataan dan demokrasi.
- Menyelenggarakan prasarana yang efisien, efektif dan produktif guna mewujudkan bangsa yang lebih sejahtera.

Berikut ini adalah target pelaksanaan untuk daerah pedalaman Sulawesi yang ditetapkan dalam rencana lima tahunan:

- Pembangunan jalan di daerah-daerah rawan bencana dan konflik sosial sepanjang 50 km di Sulawesi Tengah.
- Perbaikan jalan di daerah terisolasi/pulau-pulau kecil sepanjang 100 km di Sulawesi Utara, 100 km di Gorontalo, 200 km di Sulawesi Tengah, 200 km di Sulawesi Selatan, 150 km di Sulawesi Tenggara.
- Pemeliharaan jalan sepanjang 6.125 km Sulawesi Utara, 3.026 km di Gorontalo, 8.507 km di Sulawesi Tengah, 10.208 km di Sulawesi Selatan, 6.125 km di Sulawesi Tenggara.
- Pemeliharaan jembatan sepanjang 35.141 m di Sulawesi Utara, 17.570 m di Gorontalo, 48.805 m di Sulawesi Tengah, 58.567 m di Sulawesi Selatan, 35.141 m di Sulawesi Tenggara.
- Peningkatan struktur dan kapasitas jalan sepanjang 249 km di Sulawesi Utara, 124 km di Gorontalo, 345 km di Sulawesi Tengah, 414 km di Sulawesi Selatan, 249 km di Sulawesi Tenggara.
- Penggantian dan pembangunan jembatan sepanjang 1.155 m di Sulawesi Utara, 577 m di Gorontalo, 1.604 m di Sulawesi Tengah, 1.925 m di Sulawesi Selatan, 1.155 m di Sulawesi Tenggara.
- Pembangunan jalan tol oleh perusahaan swasta, dengan kebutuhan dana untuk Makassar Sektor IV, 11 km.

3.1.3 Rencana Pembangunan Transportasi Pulau Sulawesi

Terdapat beberapa studi eksisting mengenai system transportasi di Sulawesi. Studi-studi berikut ini telah ditinjau:

(1) Studi Pengembangan Keterpaduan Transportasi di Pulau Sulawesi

Studi ini merupakan studi yang baru-baru in dirampungkan mengenai transportasi multi-moda yang ditugaskan oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Departemen Perhubungan. Laporan akhirnya telah disampaikan pada bulan November 2006. Tahun targetnya adalah 2022.

Studi ini menekankan peran transportasi feri dan udara. Diusulkan beberapa rute feri/pelayaran baru (Bitung-Mindanao, Kendari-Ambon, dll.) dan bandara baru (Mamasa, Palopo, Pasangkayu, dll.), meskipun perencanaan jalan terfokus pada peningkatan dan penguatan jalan eksisting. Program pembangunan tersebut di atas mengusulkan target lima tahunan untuk periode 2007-2012, 2013-2017 dan 2018-2022.

(2) Studi Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan Primer Pulau Sulawesi

Studi ini rampung pada tahun 2003 oleh sebuah kelompok konsultan dari ITB (Institut Teknologi Bandung) dengan biaya dari Departemen Perhubungan. Tahun targetnya adalah 2023. Studi ini bertujuan untuk memperkuat koordinasi dalam perencanaan dan pelaksanaan proyek-proyek jalan antar- instansi terkait yang menghadapi kesulitan setelah era desentralisasi.

Studi ini membuat database jalan, perkiraan kebutuhan lalulintas ke depan, dan evaluasi kebutuhan peningkatan jalan menurut sub-ruas jalan. Dari penilaian laporan akhirnya, kelihatannya yang ditekankan adalah pengembangan model angkutan yang dalam penerapannya dapat digunakan oleh berbagai pihak. Berdasarkan metodologi pengembangannya dan serangkaian kriteria evaluasi, studi ini mendata semua ruas jalan dengan besaran peningkatan yang diperlukan dalam hal jumlah lajunya.

(3) Studi Pengembangan Sistem Jaringan Jalan di Pulau Sulawesi

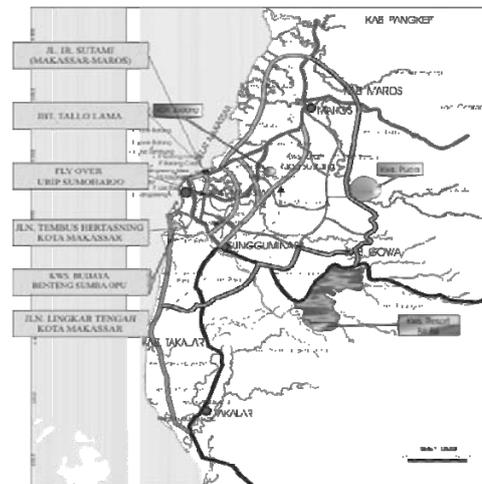
Studi yang ditugaskan oleh Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah ini rampung pada tahun 2001. Tahun targetnya adalah 2020. Studi ini mencakup lingkup yang luas dari aspek-aspek terkait seperti kebijakan pembangunan daerah rencana tata ruang eksisting selain dari perencanaan jaringan jalan. Dalam studi ini, dilakukan pula survei inventaris jalan terbatas.

Metodologi studi ini sama dengan studi Dephub tersebut di atas. Studi ini mengajukan rencana peningkatan jalan secara rinci untuk setiap periode 5 tahunan dari tahun 2001 sampai 2020.

(4) Rencana Tata Ruang Mamminasata 2003-2012

Rencana Tata Ruang Mamminasata (2002) dilakukan berkaitan dengan rencana jaringan jalan yang diajukan dalam Studi Pembangunan Jalan Raya Ujung Pandang, JICA, 1989 dan jaringan jalan yang direncanakan meliputi wilayah di dan sekitar Wilayah Metropolitan Mamminasata untuk memperkuat hubungan regional dalam rangka menjamin pembangunan ekonomi (**Gambar 3.1.1**).

Jaringan yang direncanakan sama dengan Studi JICA tahun 1989. Akan tetapi, alinyemen “Jalan Lingkar Luar” serta lokasi persimpangannya dengan Jl. Perintis Kemerdekaan dimodifikasi dan dipindahkan ke sisi sebelah utara Bandara Hasanuddin.

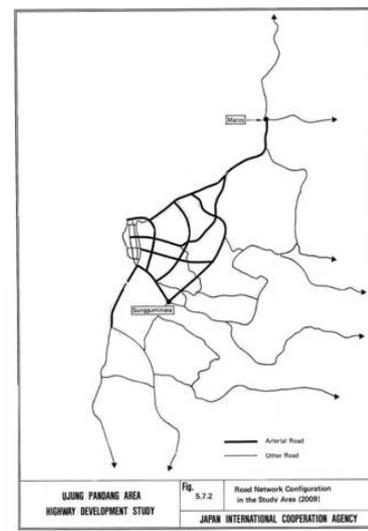


Gambar 3.1.1 Rencana Pengembangan Jalan untuk Rencana Tata Ruang Mamminasata 2003-2012

(5) Studi Pengembangan Jalan Raya Ujung Pandang, JICA (1989)

“Studi Pengembangan Jalan Raya Ujung Pandang”, JICA, 1989 mengusulkan badan

jaringan Kota Makassar hingga tahun 2009. Studi ini juga mengidentifikasi koridor-koridor lalu lintas utama yang menghubungkan Kota Makassar dan Maros, Gowa, dan Takalar seperti yang diperlihatkan pada **Gambar 3.1.2**. Rencana jaringan jalan besar terdiri dari (i) lima jalan radial arteri dan (ii) tiga jalan lingkaran untuk Kota Makassar dan kabupaten sekitarnya. Kerangka kerjanya sendiri telah dikoordinasikan dengan perencanaan kota, kondisi geografis, serta kecenderungan urbanisasi, dan Pemerintah Kota Makassar telah mengembangkan sistem jalan besarnya sesuai dengan rekomendasi Studi JICA.

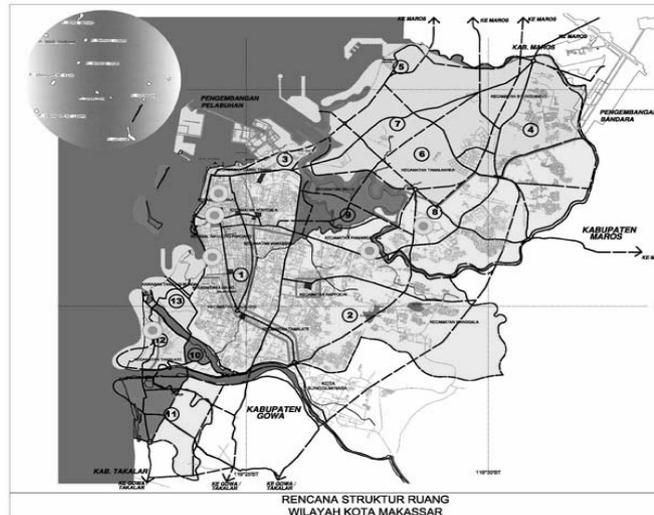


Gambar 3.1.2 Rencana Pengembangan Jalan oleh JICA

(6) Rencana Pengembangan Kota Makassar Tahun 2005-2025

Ini merupakan rencana induk saat ini untuk Kota Makassar. Alinyemen Jalan Lingkar Tengah dan Jalan Lingkar Luar yang diusulkan dalam Studi JICA, 1989 dipertahankan. Hampir semua jaringan jalan dipertimbangkan dalam Rencana Tata Ruang Mamminasata tahun 2003-2012, kecuali jalan Pantai Losari yang diperlebar menjadi 20-40m sebagai bagian dari Jalan Lingkar Barat (**Gambar 3.1.3**).

Sarana yang cukup menarik dari rencana ini adalah rencana penggunaan lahan untuk daerah pesisir dan muara Sungai Tallo, di mana sebuah lahan yang cukup luas direncanakan untuk direklamasi sebagai daerah pemukiman, komersil dan industri baru pada tahun 2025. Perluasan “Jalan Lingkar Dalam (Jl.AP Pettarani)” ke Sungai Jeneberang bagian selatan tetap tidak diubah mengingat sulitnya pembebasan lahan.



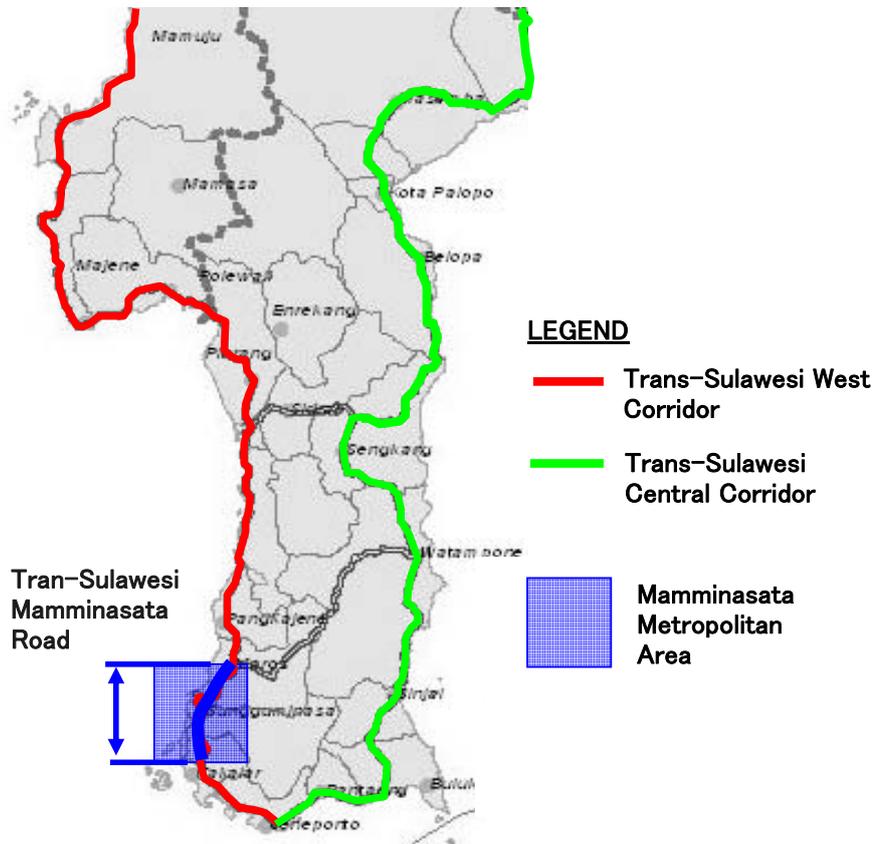
(7) **Rencana Tata Ruang Terpadu Wilayah Metropolitan Mamminasata, JICA, 2006**

Gambar 3.1.3 Konsep Pengembangan Jalan pada Rencana Pengembangan Kota Makassar tahun 2005-2025

Studi “Rencana Tata Ruang Terpadu Wilayah Metropolitan Mamminasata”, JICA, 2006 ini mengusulkan jaringan jalan utama di Wilayah Metropolitan Mamminasata termasuk Kota Makassar, Maros, Gowa, dan Takalar sampai tahun 2020. Studi ini merekomendasikan 16 ruas jalan yang akan dibangun atau ditingkatkan. Jalan-jalan FS berikut ini diusulkan sebagai jalan-jalan yang diprioritaskan di antara ke enam belas ruas-ruas jalan tersebut.

- i) Mamminasa Bypass
- ii) Jalan Trans-Sulawesi Ruas Mamminasata (Maros-Takalar melalui Jalan Perintis Kemerdekaan Road dan Jalan Lingkar Tengah)
- iii) Jalan Hertasning
- iv) Jalan Abdullah Daeng Sirua

Jalan Trans-Sulawesi yang asli adalah jalan yang bermula dari Makassar sampai ke Manado, dan dibuka pada awal 1990-an. Konsep Jalan Trans-Sulawesi yang terdiri atas tiga koridor (koridor barat, tengah, dan timur) dalam Rencana Tata Ruang Pulau Sulawesi ditetapkan oleh BKPRS. Jalan Trans-Sulawesi Ruas Mamminasata adalah bagian dari koridor barat seperti yang diperlihatkan pada **Gambar 3.1.4**.



Gambar 3.1.4 Jalan Trans-Sulawesi Koridor Barat dan Ruas Jalan Mamminasata

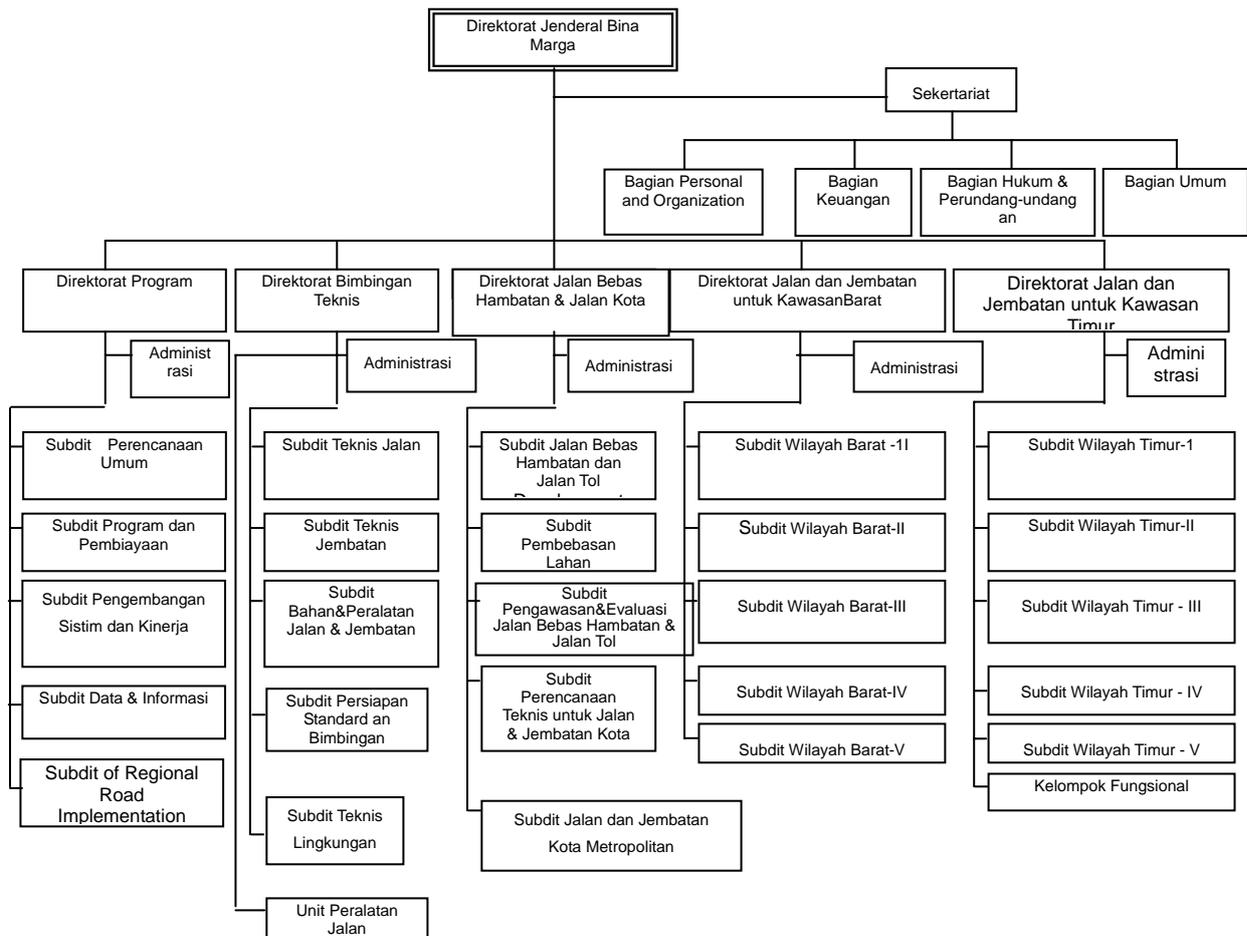
3.2 Kerangka Kerja Administratif

Instansi yang terkait dengan administrasi jalan-jalan FS tersebut adalah instansi-instansi dari pemerintah pusat dan daerah. Karena jalan-jalan FS tersebut mencakup jalan-jalan nasional, kota dan Kabupaten, maka diperlukan pembahasan antar instansi-instansi yang ada yaitu Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum, pemerintah propinsi Sulawesi Selatan, Kota Makassar, Kabupaten Maros dan Kabupaten Takalar sesuai dengan asas desentralisasi dan otonomi.

3.2.1 Pemerintah Pusat

(1) Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum

Direktorat Jenderal Bina Marga (DJBM), Departemen Pekerjaan Umum adalah instansi yang bertanggung jawab terhadap jalan-jalan nasional di seluruh Indonesia. Direktorat Jenderal Bina Marga terdiri atas Direktorat Bina Program, Direktorat Bina Teknik, Direktorat Jalan Bebas Hambatan dan Jalan Kota, Direktorat Jalan dan Jembatan Wilayah Timur dan Wilayah Barat. Struktur organisasi DJBM adalah seperti tampak pada **Gambar 3.2.1**.



Gambar 3.2.1 Struktur Organisasi Direktorat Jenderal Bina Marga

(2) Balai Besar, Kantor Wilayah DJBM

Sebagai perwakilan DJBM untuk pelaksanaan pembangunan Jalan Nasional dalam permasalahan teknis, 7 Balai Besar (**Tabel 3.2.1**) dan 3 Balai (mencakup Bali, Maluku, Papua dan wilayah lainnya) telah dibentuk di seluruh Indonesia atas dasar Keputusan Menteri PU No. 14/PRT/M 2006 dan No.15/PRT/M/2006, dan mulai bertugas sejak Januari 2007.

Tugas pokok dan fungsi Balai Besar adalah sebagai berikut:

TUGAS POKOK: 1) Melaksanakan perencanaan dan bimbingan teknis; 2) Konstruksi, pemantauan operasi dan pemeliharaan, jaminan mutu, pengadaan peralatan dan bahan, serta pengelolaan kelembagaan.

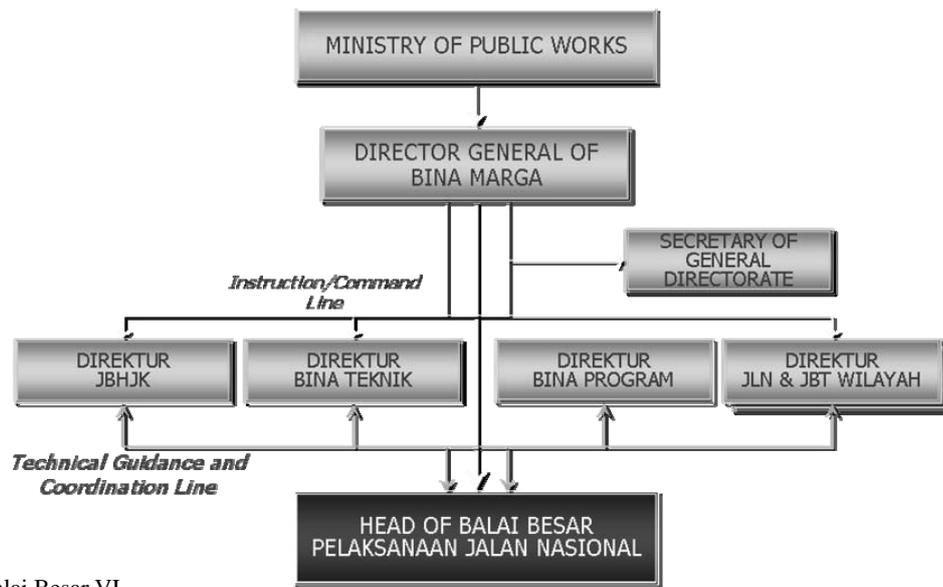
FUNGSI : 1) Penyiapan data dan informasi sebagai bahan untuk penyusunan program pengelolaan jalan nasional serta pelaksanaan kegiatan perencanaan dan bimbingan teknis terhadap pembangunan jalan dan jembatan; 2) Membangun, pemantauan operasi dan pemeliharaan jalan dan jembatan; 3) Penerapan sistem manajemen mutu dalam pembangunan jalan dan jembatan; 4) Pengadaan, pemanfaatan, penyimpanan, dan pemeliharaan peralatan dan bahan jalan dan jembatan, serta jaminan mutu konstruksi; 5) Pengelolaan staf, organisasi kerja, keuangan, perbendaharaan negara, serta koordinasi dengan lembaga-lembaga terkait.

Tabel 3.2.1 Wilayah Kewenangan Balai Besar

No	Nama Unit Pelaksana Teknis	Lokasi	Wilayah Kerja
I Tipe A			
1	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional I	Medan (Sumatera Utara)	Aceh, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau
2	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional III	Palembang (Sumatera Selatan)	Jambi, Sumatera Selatan dan Bangka-Belitung
3	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional IV	Jakarta	Banten, Jakarta dan Jawa Barat
4	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional V	Surabaya	Jawa Tengah, Jawa Timur dan Jogjakarta
II Tipe B			
5	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional II	Padang	Sumatera Barat, Bengkulu dan Lampung
6	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional VI	Makassar	Sulawesi Selatan, Barat, Tengah, Utara, Tenggara dan Gorontalo
7	Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional VII	Banjarmasin	Kalimantan Barat, Kalimantan Selatan dan Kalimantan Timur

Sumber: Bina Marga

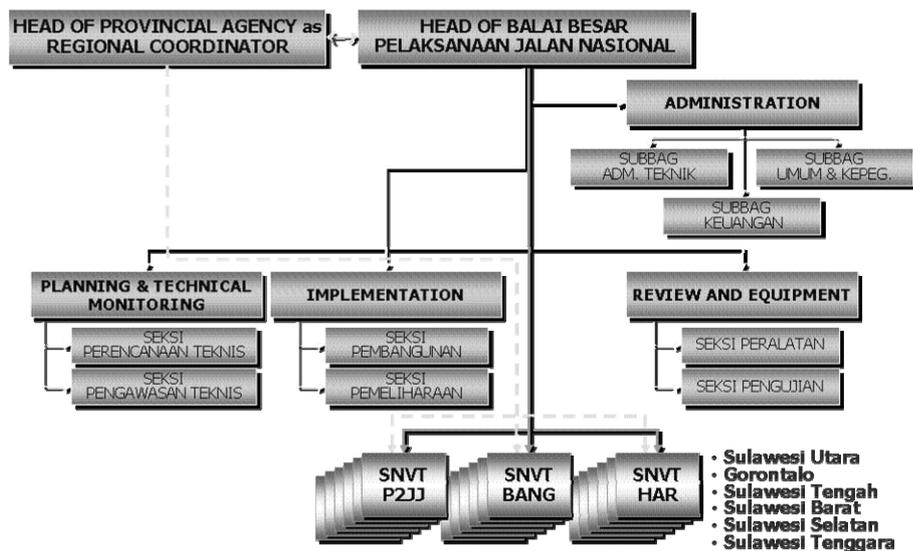
Sebagaimana digambarkan pada **Gambar 3.2.2**, Balai Besar tidak berada di bawah sub-direktorat Bina Marga, tetapi harus berkoordinasi dengan seluruh sub-direktorat dalam hal teknis.



Sumber: Balai Besar VI

Gambar 3.2.2 Status Balai Besar

Di bawah pimpinan kepala Balai Besar, terdapat beberapa Satuan Kerja (Satker) yaitu untuk desain dan supervisi (P2JJ), perbaikan jalan, dan pemeliharaan. Pemeliharaan berkala jalan nasional dilaksanakan secara langsung oleh Satker Pemeliharaan ini yang memiliki peralatan dan staf yang dibutuhkan dan menyediakan bahan yang dibutuhkan untuk pemeliharaan jalan, khususnya untuk jalan-jalan trans-nasional. Masing-masing propinsi memiliki struktur Satker semacam ini untuk pembangunan dan pemeliharaan jaringan jalan nasional.



Sumber: Balai Besar VI

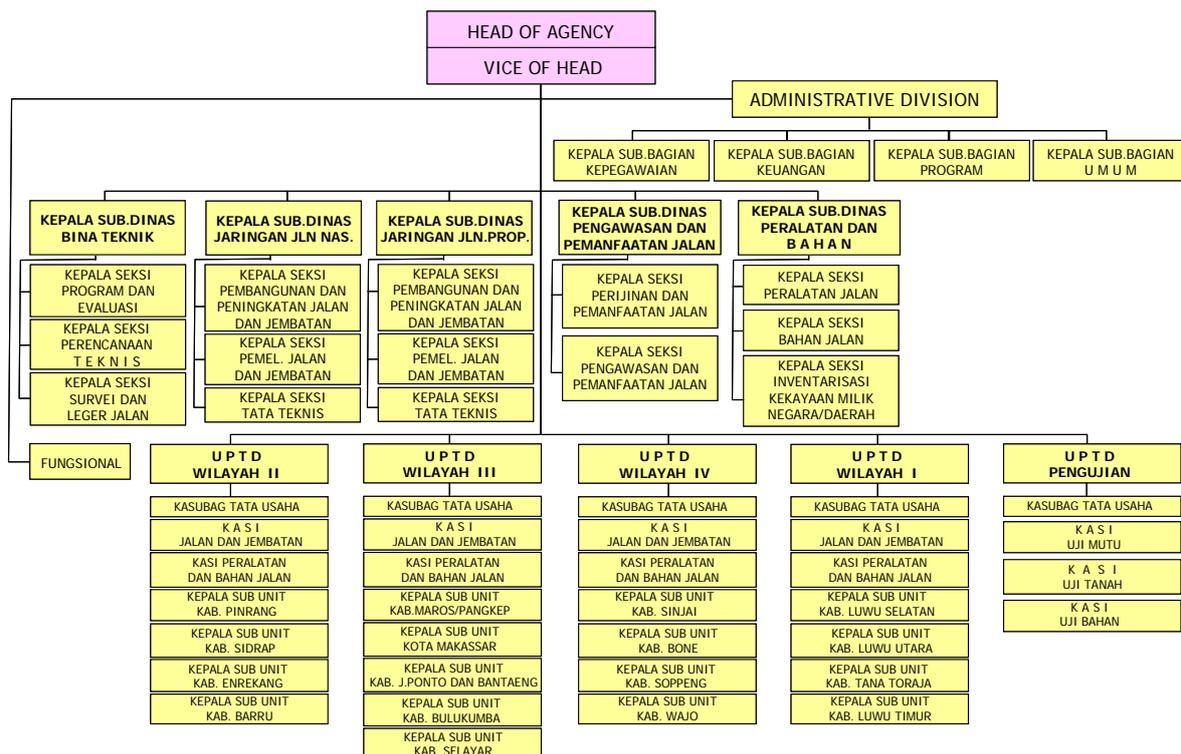
Gambar 3.2.3 Organisasi Balai Besar

3.2.2 Pemerintah Propinsi

Dinas Praswil (Dinas Prasarana Wilayah Propinsi Sulawesi Selatan) bertanggung jawab terhadap jalan-jalan propinsi yang ada di Propinsi Sulawesi Selatan. Tanggung jawab Dinas Praswil di sektor jalan mencakup perencanaan, desain, konstruksi dan pemeliharaan jalan-jalan propinsi serta pemeliharaan sebagian jalan nasional. Struktur organisasi Dinas Praswil (Dinas Prasarana Wilayah) ditunjukkan pada **Gambar 3.2.4**.

Di Dinas Praswil, ada bagian yang sama yaitu Seksi Pemeliharaan untuk jalan nasional dan propinsi. Ada tiga sampai empat pegawai di masing-masing bagian untuk urusan administrasi pekerjaan pemeliharaan. Pelaksanaan aktual dari pekerjaan pemeliharaan dilaksanakan di masing-masing UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas) yang dibentuk di tingkat Kabupaten/Kota. UPTD melaksanakan pemeliharaan rutin dengan mempekerjakan tenaga kerja harian dan pemeliharaan berkala dengan cara *outsourcing* kepada sub-kontraktor.

UPTD kadangkala dapat berfungsi sebagai sebuah unit pelaksana proyek (“Pejabat Pelaksana Kegiatan Teknis”) untuk pembangunan Jalan Propinsi dan sebagai sebuah “Unit Kerja” untuk pembangunan Jalan Nasional.



Sumber: Dinas Praswil Propinsi Sulawesi Selatan

Gambar 3.2.4 Struktur Organisasi Dinas Prasarana Wilayah Propinsi Sulawesi Selatan

3.2.3 Pemerintah Kabupaten/Kota

Dinas PU masing-masing Pemerintah Kabupaten/Kota bertanggung jawab terhadap perencanaan, desain, konstruksi dan pemeliharaan jalan-jalan Kabupaten/Kota. Struktur organisasi Dinas PU untuk Kota Makassar ditunjukkan pada **Gambar 3.2.5**.



Gambar 3.2.5 Struktur Organisasi Dinas PU Kota Makassar

Sumber: Dinas PU Kota Makassar

Pemeliharaan jalan untuk masing-masing Kabupaten/Kota dilaksanakan sebagai berikut:

Tabel 3.2.2 Tenaga Pemeliharaan di Kota/Kabupaten

	Jumlah Tenaga Pemeliharaan (orang)	Pemeliharaan Rutin	Pemeliharaan Berkala
1. Makassar	15	Sub-kontrak	Sub-kontrak
2. Maros	30	Langsung dengan tenaga kontrak	Sub-kontrak
3. Gowa	40	Langsung	Langsung
4. Takalar		Langsung	Sub-kontrak

Sumber: Tim Studi Studi

3.2.3 Sistem Administrasi Jalan Raya

(1) Gambaran Umum

Dengan kebijakan desentralisasi, mayoritas kantor wilayah dari pemerintah pusat di propinsi dan Kabupaten/Kota telah dihapuskan dan banyak dari pegawai dan fungsinya diintegrasikan ke dalam masing-masing pemerintah daerah. Namun undang-undang otonomi daerah direvisi dengan UU No.

32/2004 dan UU No. 33/2004, bertepatan dengan pemilihan Presiden S.B.Yudhoyono, yang memasukkan serangkaian kebijakan baru seperti pemilihan gubernur propinsi secara langsung dan sentralisasi fungsi-fungsi yang sebelumnya didesentralisasikan oleh pemerintah pusat. UU baru tersebut juga memperkuat kendali pemerintah pusat terhadap alokasi anggarannya dan pemanfaatannya oleh pemerintah daerah.

Berkaitan dengan administrasi jalan raya, Departemen Pekerjaan Umum yang dulunya dihapus, telah dikembalikan dari Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah, dan kantor wilayahnya Balai Besar telah dibentuk kembali¹ pada bulan Januari 2007 untuk mengkoordinir kegiatan-kegiatan PU ditingkat daerah dan melaksanakan pengadaan dan implementasi pembangunan jaringan jalan nasional. **Tabel 3.2.3** menggambarkan tanggung jawab kegiatan-kegiatan dalam administrasi jalan raya di tingkat-tingkat pemerintahan yang berbeda.

Tabel 3.2.3 Tanggung Jawab Administrasi Jalan Raya di Sulawesi Selatan

Klasifikasi Jalan/Tugas	Tanggung Jawab	Pendanaan	Pelaksana
I. Jalan Nasional			
1. Perencanaan	Bina Marga	APBN	Bina Marga
2. Konstruksi/Perbaikan	Bina Marga	APBN	Bina Marga Balai Besar
3. Pembebasan Lahan/ Pemukiman Kembali	Bina Marga Pemda	APBN/(dan APBD I/APBD II)	Bina Marga Pemda
4. Pemeliharaan Berkala	Bina Marga	APBN	Balai Besar
5. Pemeliharaan Rutin	Bina Marga	APBN	PRASWIL/Balai Besar
II. Jalan Propinsi			
1. Perencanaan	PRASWIL	APBD I	PRASWIL
2. Konstruksi/Perbaikan	PRASWIL	APBD I (PAD/DAU/DAK/Hibah/ Pinjaman Asing)	PRASWIL
3. Pembebasan Lahan/ Pemukiman Kembali	PRASWIL	APBD I, APBD II	PRASWIL. Pemda
4. Pemeliharaan Berkala	PRASWIL	APBD I (PAD/DAU/DAK/Hibah/ Pinjaman Asing)	PRASWIL
5. Pemeliharaan Rutin	PRASWIL	APBD I	PRASWIL
III. Jalan Kabupaten/Kota			
1. Perencanaan	Dinas PU	APBDII	Dinas PU
2. Konstruksi/Perbaikan	Dinas PU	APBD II , APBN (PAD/DAU/DAK/Hibah/ Pinjaman Asing)	Dinas PU
3. Pembebasan Lahan/ Pemukiman Kembali	Dinas PU	APBDII	SKPD (Dinas PU)
4. Pemeliharaan Berkala	Dinas PU	APBD II (PAD/DAU/DAK/ Hibah/Pinjaman Asing)	Dinas PU
5. Pemeliharaan Rutin	Dinas PU	APBD II	Dinas PU

Sumber: Tim Studi JICA

UU Jalan yang baru yaitu UU No. 38 Tahun 2004 menetapkan dengan jelas tanggung jawab masing-masing instansi pemerintah terhadap kategori jalan yang sama (Bab IV Jalan Umum, Pasal 13, 14, 15 dan 16 pada UU No. 38, ditetapkan dengan cara yang sama dengan UU yang lama yaitu UU No. 13/1980), yang mencakup pengaturan, budidaya, pembangunan dan supervisi

¹ Berdasarkan Keputusan Menteri PU No.14/PRT/M 2006 dan No.15/PRT/M/2006

masing-masing instansi pemerintah, yaitu pemerintah pusat untuk jalan nasional, pemerintah propinsi untuk jalan propinsi, pemerintah kabupaten untuk jalan kabupaten dan pemerintah kota untuk jalan kota.

(2) Jalan Nasional

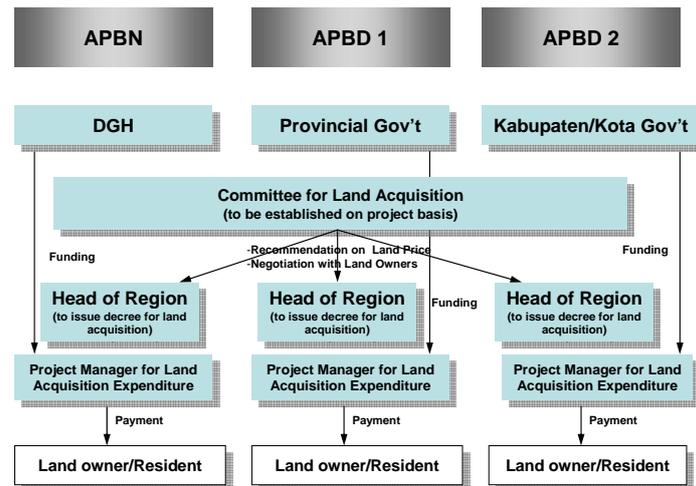
Perencanaan jalan nasional dilakukan oleh Direktorat Perencanaan Bina Marga berdasarkan program IIRMS. Direktorat Perencanaan bertanggung jawab terhadap Studi Pra-Kelayakan, Studi Kelayakan dan Program Pelaksanaan proyek-proyek tertentu. Anggaran Bina Marga untuk setiap tahunnya disiapkan dan diminta sesuai dengan IIRMS dan perencanaan proyek tertentu. Segera setelah anggarannya dialokasikan, desain detil dan penyusunan dokumen tender dilakukan oleh Direktorat Teknik. Pengadaan dan implementasi proyek tersebut dilaksanakan oleh Direktorat Wilayah Timur (apabila untuk Sulawesi Selatan) melalui kantor Balai Besar Regional dengan Unit Pengelolaan Proyek (PMU) dan Unit Pelaksanaan Proyek (PIU) yang dibentuk untuk keperluan proyek tersebut.

Konstruksi dan pemeliharaan jalan nasional dilaksanakan oleh Balai Besar sebagai perwakilan dari DJBM sebagaimana dijelaskan sebelumnya.

(3) Pembebasan Lahan

Pembebasan lahan/pemukiman kembali untuk pembangunan jalan nasional dilaksanakan melalui sebuah susunan kelembagaan seperti digambarkan pada **Gambar 3.2.6** dimana sebuah panitia khusus untuk pembebasan lahan yang terdiri atas sebelas instansi terkait dibentuk untuk keperluan proyek jalan tertentu. Panitia tersebut membuat rekomendasi mengenai harga tanah kepada kepala daerah dimana tanah berada. Dengan memperhatikan rekomendasi tersebut, kepala daerah mengeluarkan keputusan mengenai pembebasan lahan untuk proyek tersebut. Negosiasi yang diperlukan dilakukan oleh panitia tersebut dan ganti rugi diberikan kepada pemilik lahan/penduduk bersangkutan oleh manajer keuangan masing-masing proyek apabila kategori anggaran yang berbeda-beda seperti APBN, APBD I (Propinsi) dan APBD II (Kabupaten/Kota) yang tergabung di dalamnya.

Tidak ada tanggung jawab khusus yang ditetapkan di dalam UU baru tersebut menyangkut siapa yang harus melaksanakan pembebasan lahan untuk sebuah kategori jalan tertentu. Hanya dinyatakan bahwa pemerintah pada dasarnya bertanggung jawab terhadap pembebasan lahan. Dengan demikian, sebuah contoh kasus pembebasan lahan terbaru untuk proyek pembangunan flyover pada jalan nasional di Kota Makassar menggambarkan pembagian tanggung jawab antara pemerintah Kota Makassar, Propinsi Sulawesi Selatan dan Pemerintah Pusat yang mengeluarkan dana sebesar masing-masing Rp. 3,5 milyar, Rp 4,5 milyar dan Rp. 7,0 milyar. Cara pembagian dana diantara instansi tersebut ditentukan melalui negosiasi.



Sumber: Tim Studi JICA

Gambar 3.2.6 Susunan Kelembagaan untuk Pembebasan Lahan Jalan Nasional

Pemeliharaan berkala terhadap jalan nasional dilaksanakan melalui sistem Balai Besar. Pemeliharaan rutin terhadap jalan nasional sebagian besar dilakukan oleh Dinas PU masing-masing propinsi dengan penggunaan anggaran APBN. Untuk Sulawesi, sebagian jalan nasional di Propinsi Sulawesi Selatan (Pare-Pare – Sidrap – Enrekang – Toraja – Palopo hingga batas Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tengah) dilaksanakan oleh Balai Besar yang memiliki satker pemeliharaannya sendiri.

3.3 Keadaan Keuangan Sektor Jalan

3.3.1 Mekanisme Alokasi Penerimaan dan Anggaran di Indonesia

Undang-undang otonomi daerah yang ditetapkan pada tahun 1999 (UU No. 22 tentang Pemerintahan Daerah dan UU No. 25 tentang Perimbangan Keuangan Pemerintah Pusat dan Daerah) telah mengubah mekanisme alokasi penerimaan dan anggaran di Indonesia dalam hal keseimbangan antara pemerintah daerah dan pusat.

Berikut ini menggambarkan kebijakan dasar Undang-undang tersebut. Berdasarkan kebijakan ini, desentralisasi diterapkan baik terhadap wewenang maupun pendanaan dari pemerintah pusat ke pemerintah Propinsi, Kabupaten dan Kota².

- i) Pengurangan Fungsi dan Pelimpahan Wewenang Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Kabupaten dan Kota
- ii) Penyetaraan Propinsi, Kabupaten, dan Kota
- iii) Fungsi Pengawasan yang Efektif dengan Penguatan Wewenang DPRD

Tabel 3.3.1 menggambarkan sumber-sumber penerimaan yang diterima oleh pemerintah daerah

² Kantor-kantor Pemerintah Pusat seperti kantor urusan luar negeri, hankam, kehakiman, moneter dan keuangan, dan agama tetap berada di tingkat pemerintahan daerah.

setelah desentralisasi. Ada dua sumber utama penerimaan pemerintah daerah, yaitu PAD dari pajak dan retribusi daerah, dan alokasi penerimaan dari pemerintah pusat. Mayoritas penerimaan pajak yang bersumber dari kendaraan dan BBM dipungut di tingkat propinsi dan dialokasikan ke Kabupaten/Kota di propinsi yang bersangkutan.

Tabel 3.3.1 Sumber-sumber Penerimaan Pemerintah Daerah

Klasifikasi/Sumber	Item
1. PAD	
(1) Pajak Daerah	Direvisi oleh UU No. 34/2000
1) Propinsi	Pajak Kendaraan, Pajak Balik Nama Kendaraan, Pajak BBM, Pajak Pemanfaatan Permukaan Air, Pajak Air Bawah Tanah, Pajak Angkutan Air (kurang dari 7 gt)
2) Kota/kabupaten	Pajak Hotel & Restoran, Pajak Hiburan, Pajak Periklanan, Pajak Lampu Jalan. (Kota/Kabupaten berhak mengenakan pajak pada item-item selain yang disebutkan diatas)
(2) Retribusi Daerah	Retribusi Parkir, Retribusi TerminalBus, dll.
(3) Penerimaan dari BUMN Lokal	
(4) PAD Lainnya	Donasi dari pemerintah daerah lain, dll.
2. Dana Perimbangan (Dari Pemerintah Pusat kepada Propinsi/Kabupaten/Kota)	
(1) Pembagian Penerimaan	Pajak Bumi & Bangunan, Pajak Pembebasan Tanah dan Bangunan, Pajak Pendapatan Pribadi, Pembagian penerimaan dari sumber daya alam
(2) DAU	Minimum 25% dari Penerimaan Pemerintah Pusat. 90% dialokasikan ke Kota/Kabupaten, 10% dialokasikan untuk Propinsi berdasarkan rumusan yang telah ditetapkan. Penggunaannya dapat ditentukan oleh pemerintah daerah masing-masing
(3) DAK	Dialokasikan untuk keperluan-keperluan khusus. Pemerintah Daerah harus mengalokasikan minimum 10% dari APBD-nya. DAK mencakup proyek-proyek yang didukung oleh donor. Dialokasikan atas permintaan Pemerintah Daerah
3. Pinjaman Pemerintah Daerah	
(1) Pinjaman Dalam Negeri	Pemerintah Pusat, Bank, Lembaga Keuangan di luar Bank, Penerbitan Obligasi Pemerintah Daerah, Lainnya (Pinjaman dari Pemerintah Daerah Lain)
(2) Pinjaman Asing	Bilateral dan Multi-lateral. Pemerintah Daerah tidak bisa meminjam secara langsung, melainkan berdasarkan skema peminjaman (Undang-undang No. 25/1999, Peraturan Menkeu No.53/PMK.010/2006), terdapat pula skema hibah (Peraturan Menkeu No.52/PMK.010/2006)
4. Penerimaan Lainnya berdasarkan UU: Dana darurat untuk bencana, dana amal, dsb.	

Sumber: Tim Studi JICA

3.3.2 Keadaan Keuangan Pemerintah Pusat

Setelah pemberlakuan Kebijakan Otonomi Daerah, rasio belanja modal Pemerintah Pusat terhadap PDB mengalami penurunan akibat program reformasi keuangan IMF dan desentralisasi sumber daya keuangan ke pemerintah daerah. Sebelumnya, rasio tersebut tetap berada pada tingkat kira-kira 6% - 9%, namun mengalami penurunan dengan cepat menjadi 3% setelah Kebijakan tersebut di berlakukan selama tahun 2002, 2003 dan 2004, kemudian mengalami penurunan lebih jauh lagi baru-baru ini menjadi 1,9% selama tahun 2005 dan 2006 seperti digambarkan pada **Tabel 3.3.2**.

Penerimaan Pemerintah Pusat mengalami kenaikan secara konstan dalam lima tahun terakhir dan kira-kira 34% sampai 35% dari penerimaan tersebut diserahkan ke pemerintah daerah sebagai dana transfer.

Tabel 3.3.2 Belanja Pemerintah Pusat

	Item	Belanja (% dari PDB)				
Sebelum Kebijakan Otonomi Daerah	Belanja Rutin	Aktual 11-15%				
	Belanja Modal	Aktual 6-9%				
Setelah Kebijakan Otonomi Daerah	Pemerintah Pusat (PP)	Anggaran 2002	Anggaran 2003	Anggaran 2004	Anggaran 2005	Anggaran 2006
	- Rutin (PP)	11,2%	9,2%	8,1%	7,7%	10,9%
	- Modal (PP)	3,0%	3,2%	3,1%	1,9%	1,9%
	- Total PP	14,2%	12,4%	11,2%	9,6%	12,8%
	Pemerintah Daerah	5,6%	5,7%	5,2%	4,7%	6,6%
	Total	19,8%	18,1%	16,5%	14,3%	19,4%

Sumber: BPS, DepKeu

Baru-baru ini, anggaran yang dialokasikan untuk sektor jalan berjumlah 1,2% sampai 1,3% dari Belanja Pemerintah dan kecenderungannya agak stabil. Kira-kira 4,0 sampai 7,0 triliun Rupiah telah dialokasikan untuk sektor jalan dalam lima tahun terakhir.

Tabel 3.3.3 Pembagian Anggaran Sektor Jalan

Pembagian Anggaran Sektor Jalan	2002	2003	2004	2005	2006
1. % dari PDB	0,21%	0,38%	0,20%	0,18%	0,22%
2. % dari Penerimaan Pemerintah Pusat	1,33%	2,32%	1,28%	1,30%	1,17%
3. % dari Belanja Pemerintah Pusat	1,23%	2,10%	1,19%	1,24%	1,13%
4. % dari Belanja Pembangunan Pemerintah Pusat	NA	11,80%	6,30%	6,30%	11,62%

Sumber: BPS, Bina Marga

Tabel 3.3.4 di atas menyajikan rincian anggaran jalan dari Pemerintah Pusat dalam lima tahun terakhir. Anggaran pemeliharaan berjumlah Rp 0,9 triliun sampai Rp 1,5 triliun dan tidak mengalami kenaikan. Anggaran untuk perbaikan dan konstruksi baru berfluktuasi dari Rp 2,2 triliun sampai Rp 5,9 triliun tergantung tahunnya. Anggaran untuk tahun 2007 ditetapkan sebesar Rp 9,8 triliun dan anggaran pemeliharaannya mengalami kenaikan kira-kira 30% dari anggaran tahun 2006. Namun, karena jumlah dana yang dibutuhkan untuk meningkatkan 90% dari status “buruk” jalan-jalan nasional di atas diperkirakan sebesar Rp 15 sampai 20 triliun setiap tahunnya, maka total anggaran yang dialokasikan untuk tahun 2007 masih jauh di bawah jumlah yang dibutuhkan.

Tabel 3.3.4 Anggaran Sektor Jalan Pemerintah Pusat

(Rp triliun)

Road Sector Budget of Central Government	2002		2003		2004		2005		2006		2007	
1.Maintenance	1.3	33%	0.9	12%	1.0	22%	1.1	22%	1.5	21%	2.6	27%
2.Betterment and New Construction	2.3	58%	5.9	76%	2.2	49%	3.4	69%	5.0	68%	7.0	71%
3.Design and Monitoring	0.2	5%	0.1	1%	0.2	4%	0.2	4%	0.3	4%	0.0	0%
4.PUSAT (Central DGH: Software)	0.2	5%	1.0	13%	1.1	24%	0.3	6%	0.5	7%	0.0	0%
5.Others		0%		0%		0%	0.04	1%	0.02	0%	0.24	2%
Total	4.0	100%	7.8	100%	4.5	100%	4.9	100%	7.3	100%	9.8	100%

Sumber: Bina Marga

Tabel 3.3.5 Penerimaan dan Belanja Pemerintah Pusat (Anggaran)

Budget Item	2002			2003			2004			2005			2006		
	Rp. Trillion	GDP Ratio	Ratio												
A. Revenue	298.6	16.0%	100.0%	336.2	16.4%	100.0%	349.9	15.4%	100.0%	380.4	13.7%	100.0%	625.2	18.7%	100.0%
1. Tax Revenue	210.1	11.3%	70.4%	254.1	12.4%	75.6%	272.2	12.0%	77.8%	297.8	10.7%	78.3%	416.3	12.5%	66.6%
(Income Tax)		0.0%	0.0%	120.9	5.9%	36.0%	134	5.9%	38.3%	142.2	5.1%	37.4%	210.7	6.3%	33.7%
(VAT)		0.0%	0.0%	80.8	3.9%	24.0%	86.3	3.8%	24.7%	98.8	3.5%	26.0%	128.3	3.8%	20.5%
2. Non-tax Revenue	88.5	4.7%	29.6%	82	4.0%	24.4%	77.1	3.4%	22.0%	81.7	2.9%	21.5%	205.3	6.2%	32.8%
B. Expenditure	322.2	17.3%	107.9%	370.6	18.1%	110.2%	374.4	16.5%	107.0%	397.8	14.3%	104.6%	647.7	19.4%	103.6%
1. Central Gov. Expenditure	224.0	12.0%	75.0%	253.7	12.4%	75.5%	255.3	11.2%	73.0%	266.2	9.6%	70.0%	427.6	12.8%	68.4%
a. Recurrent expenditure		0.0%	0.0%	188.6	9.2%	56.1%	184.4	8.1%	52.7%	212.6	7.6%	55.9%	364.7	10.9%	58.3%
(Personnel expenditure)		0.0%	0.0%	50.4	2.5%	15.0%	56.7	2.5%	16.2%	-	-	-	-	-	-
b. Development expenditure		0.0%	0.0%	66.1	3.2%	19.7%	70.9	3.1%	20.3%	53.6	1.9%	14.1%	62.9	1.9%	10.1%
(Road Sector)	4.0	0.2%	1.3%	7.8	0.4%	2.3%	4.5	0.2%	1.3%	4.9	0.2%	1.3%	7.3	0.2%	1.2%
maintenance	1.3	0.1%	0.4%	0.9	0.0%	0.3%	1.0	0.0%	0.3%	1.1	0.0%	0.3%	1.5	0.0%	0.2%
Betterment and New Construction	2.3	0.1%	0.8%	5.9	0.3%	1.8%	2.2	0.1%	0.6%	3.4	0.1%	0.9%	5.0	0.1%	0.8%
Design and Monitoring	0.2	0.0%	0.1%	0.1	0.0%	0.0%	0.2	0.0%	0.0%	0.2	0.0%	0.0%	0.3	0.0%	0.0%
PUSAT (Central DGH: software)	0.2	0.0%	0.1%	1.0	0.0%	0.3%	1.1	0.1%	0.3%	0.3	0.0%	0.1%	0.5	0.0%	0.1%
Others		0.0%	0.0%		0.0%	0.0%		0.0%	0.0%	0.04	0.0%	0.0%	0.02	0.0%	0.0%
2. Transfer Fund	98.2	5.3%	32.9%	116.9	5.7%	34.8%	119	5.2%	34.0%	131.5	4.7%	34.6%	220.1	6.6%	35.2%
a. Revenue Sharing Fund		0.0%	0.0%	27.9	1.4%	8.3%	26.9	1.2%	7.7%	31.2	1.1%	8.2%	59.3	1.8%	9.5%
b. General Allocation Fund	69.2	3.7%	23.2%	77	3.8%	22.9%	82.1	3.6%	23.5%	88.8	3.2%	23.3%	145.7	4.4%	23.3%
c. Special Allocation Fund		0.0%	0.0%	2.6	0.1%	0.8%	3.1	0.1%	0.9%	4.3	0.2%	1.1%	11.6	0.3%	1.9%
d. Specific Autonomy Balance Fund	3.5	0.2%	1.2%	9.4	0.5%	2.8%	6.8	0.3%	1.9%	7.2	0.3%	1.9%	3.5	0.1%	0.6%
C. Fiscal Balance (A-B)	-23.6	-1.3%	-7.9%	-34.4	-1.7%	-10.2%	-24.4	-1.1%	-7.0%	-17.4	-0.6%	-4.6%	-22.4	-0.7%	-3.6%
D. Deficit Financing	23.6			34.4			24.4			17.4			22.4		
1. Domestic Finance	16.9			31.5			40.5			37.6			50.9		
2. Foreign Finance	6.6			2.9			-16.1			-20.2			-28.5		

Note: 1) Since 2005 is using unified budget, that included of the budgeted current expenditures and budgeted development expenditure

Source: MOF Budget Statistics

3.3.3 Keadaan Keuangan Pemerintah Daerah

Kecenderungan yang lazim terjadi pada keadaan keuangan pemerintah daerah di lingkup Wilayah Metropolitan Mamminasata dalam lima tahun terakhir adalah sebagai berikut:

- a) Penerimaan dan pengeluaran naik pada tingkat pertumbuhan rata-rata tahunan sebesar 17% sampai 20% yang merefleksikan pertumbuhan ekonomi daerah dan kontribusi yang meningkat terhadap dana transfer dari Pemerintah Pusat.
- b) Pendanaan telah dialokasikan lebih banyak untuk belanja rutin dari pada belanja pembangunan.
- c) Anggaran sektor jalan ditekan pada tahun 2002, 2003 dan 2004, kemudian mulai naik pada tahun 2005 dan 2006.
- d) Anggaran sektor jalan adalah kira-kira 4% sampai 6% dari total belanja.
- e) Sebagian besar anggaran jalan tersebut dialokasikan untuk peningkatan dan rehabilitasi jalan yang prioritasnya mendesak sedangkan dana yang tersedia untuk pemeliharaan jalan terbatas.
- f) Anggaran sektor jalan yang dialokasikan dalam lima tahun terakhir jauh di bawah kebutuhan pemerintah daerah.

Rincian keadaan keuangan pemerintah daerah digambarkan pada bagian berikut ini.

(1) Propinsi Sulawesi Selatan

Total penerimaan Pemerintah Propinsi Sulawesi Selatan terdiri atas PAD dan dana transfer dari Pemerintah Pusat, kira-kira sebesar 50% dari masing-masing sumber tersebut seperti digambarkan pada **Tabel 3.3.6**. Penerimaan itu sendiri telah mengalami peningkatan secara terus-menerus pada tingkat rata-rata tahunan sebesar 17% dalam lima tahun terakhir. Belanja pemerintah juga mengalami kenaikan pada tingkat yang sama. Namun pembagian belanja pembangunan tersebut sedikit berkurang sedangkan belanja rutin naik sebesar 20% per tahun.

Anggaran sektor jalan Pemerintah Propinsi adalah kira-kira sebesar 4% sampai 6% dari total belanja (8% sampai 17% dari belanja pembangunan) dan melemah selama tahun 2002, 2003 dan 2004 dengan jumlah anggaran sebesar Rp 30 sampai 40 milyar, dan kemudian mulai naik pada tahun 2005, 2006 dan 2007 masing-masing sekitar Rp 74 milyar, Rp 75 milyar dan Rp 98 milyar. Sebagian besar dari anggaran tersebut dialokasikan untuk pembangunan dan rehabilitasi jalan dan jembatan karena adanya prioritas terhadap peningkatan jalan propinsi sepanjang 1.200 km di Propinsi Sulawesi Selatan dimana hampir setengah dari jalan tersebut rusak berat. Karena alasan tersebut di atas, maka anggaran pemeliharaan sebenarnya mengalami penurunan dalam lima tahun terakhir yang puncaknya terjadi pada tahun 2004 dan 2005, turun dari Rp 19 milyar menjadi Rp 14 milyar pada tahun 2007.

Menurut statistik yang diperoleh dari Dinas Praswil, sejak tahun 2007, sepanjang 926 km dari jaringan jalan propinsi (1.200 km) di Propinsi Sulawesi Selatan telah mencapai masa guna lebih dari 10 tahun, yang merupakan masa dimana kebutuhan dana peningkatan jalan mulai naik secara tajam. Dari 926 km, hanya 136km (15%) yang telah direhabilitasi. Biaya satuan yang dibutuhkan untuk rehabilitasi semacam ini diperkirakan sebesar Rp 1 milyar per km. Atas dasar inilah, maka Pemerintah Propinsi akan membutuhkan Rp 790 milyar untuk merehabilitasi jaringan jalannya di masa yang akandatang.

Bagian Propinsi Sulawesi Selatan dari total anggaran yang dialokasikan Bina Marga untuk seluruh propinsi adalah sebesar 2% sampai 4% untuk periode 2001 sampai 2007, dimana bagiannya adalah sebesar 3,8% pada tahun anggaran 2007.

Tabel 3.3.6 Komposisi Anggaran Sektor Jalan Propinsi Sulawesi Selatan

Budget Item	2002		2003		2004		2005		2006		2007	
	Rp. Billion	Ratio										
Road Sector Budget	42.6	100.0%	37.8	100.0%	33.9	100.0%	73.7	100.0%	75.2	100.0%	98.4	100.0%
(Construction)	42.6	100.0%	20.0	53.1%	14.4	42.4%	53.8	73.0%	54.4	72.2%	71.2	72.3%
(Rehabilitation)		0.0%		0.0%	0.4	1.1%	0.8	1.1%	5.7	7.6%	13.5	13.7%
(Routine Maintenance)	NA		17.7	46.9%	19.1	56.5%	19.1	25.9%	15.2	20.1%	13.7	14.0%

Sumber: Propinsi Sulawesi Selatan

Tabel 3.3.7 Penerimaan dan Belanja Pemerintah Propinsi Sulawesi Selatan (Anggaran)

Budget Item	2002		2003		2004		2005		2006		2007	
	Rp. Billion	Ratio										
A. Revenue												
1. Local Own Revenue (PAD)	734.5	100.0%	787.1	100.0%	885.2	100.0%	1,095.7	100.0%	1,372.3	100.0%	1,607.6	100.0%
Carry on from Previous Year	404.2	55.0%	383.8	48.8%	458.4	51.8%	648.6	59.2%	730.2	53.2%	805.3	50.1%
Local Taxes	112.4	15.3%	0.0	0.0%		0.0%		0.0%	619.3	45.1%		0.0%
Local User Charges	224.7	30.6%	291.1	37.0%	361.1	40.8%	538.3	49.1%	51.1	3.7%	686.4	42.7%
Local Gov. Owned Company Profit	31.2	4.2%	48.1	6.1%	48.8	5.5%	49.5	4.5%	37.9	2.8%	55.0	3.4%
Others	15.8	2.2%	26.9	3.4%	32.7	3.7%	44.7	4.1%	21.9	1.6%	42.0	2.6%
2. Intergovernmental Transfer	20.1	2.7%	17.7	2.2%	15.8	1.8%	16.1	1.5%		0.0%	21.9	1.4%
Tax Revenue Sharing	330.3	45.0%	403.3	51.2%	426.8	48.2%	447.1	40.8%	642.0	46.8%	802.3	49.9%
Non Tax Revenue Sharing	59.0	8.0%	86.2	10.9%	98.5	11.1%	101.5	9.3%	114.4	8.3%	158.5	9.9%
General Allocation Fund (DAU)	13.8	1.9%		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
Special Allocation Fund (DAK)	257.5	35.1%	299.1	38.0%	313.6	35.4%	332.7	30.4%	509.5	37.1%	599.5	37.3%
Others		0.0%	3.4	0.4%		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%
		0.0%	14.6	1.9%	14.7	1.7%	12.9	1.2%	18.1	1.3%	44.3	2.8%
B. Expenditure												
1. Recurrent Expenditure	734.5	100.0%	863.9	100.0%	1,005.1	100.0%	1,265.8	100.0%	1,482.9	100.0%	1,717.8	100.0%
2. Development Expenditure	375.7	51.2%	370.6	42.9%	712.1	70.8%	836.2	66.1%	989.4	66.7%	967.0	56.3%
Road Sector Budget	358.7	48.8%	493.3	57.1%	293.1	29.2%	429.5	33.9%	493.5	33.3%	750.8	43.7%
(Road Construction)	42.6	5.8%	37.8	4.4%	33.9	3.4%	73.7	5.8%	75.2	5.1%	98.4	5.7%
(Road Rehabilitation)	42.6	5.8%	20.0	2.3%	14.4	1.4%	53.8	4.2%	54.4	3.7%	71.2	4.1%
(Road Routine Maintenance)	NA	0.0%	17.7	2.0%	19.1	1.9%	19.1	1.5%	15.2	1.0%	13.7	0.8%
C. Fiscal Balance (A-B)												
		0.0%	-76.8	-9.8%	-120.0	-13.6%	-170.0	-15.5%	-110.6	-8.1%	-110.2	-6.9%
D. Deficit Financing												
1. Loan, etc			76.8		120.0		170.0		110.6		110.2	
2. Repayment, etc			98.9		124.7		228.2		183.8		120.9	
			22.0		4.8		58.2		73.2		10.7	

Sumber: Propinsi Sulawesi Selatan

(2) Pemerintah Kabupaten/Kota

Kota Makassar mempertahankan jumlah penerimaannya sebesar 60% dari jumlah penerimaan Propinsi Sulawesi Selatan. Jumlah penerimaan Kota Makassar pada tahun 2006 adalah sebesar Rp 821.9 miliar. Penerimaan Kota Makassar mengalami kenaikan pada tingkat yang hampir sama dengan penerimaan Propinsi, yaitu sekitar 18% dalam lima tahun terakhir. Sekitar 13% sampai 18% dari penerimaan Kota Makassar berasal dari sumber penerimaan sendiri (PAD) dan sisanya diperoleh dari dana transfer Pemerintah Pusat. Meskipun penerimaan Kota Makassar meningkat, anggaran untuk jalan tetap pada angka Rp 20 sampai 30 miliar dalam lima tahun terakhir. Diperkirakan bahwa diperlukan sekitar Rp 100 sampai Rp 130 miliar setiap tahunnya untuk membiayai rehabilitasi dan pemeliharaan jaringan jalan Kota Makassar sepanjang 1.500 km (Jalan Kota: 1.450km dan Jalan Nasional: 50km). Anggaran sebesar Rp 27 miliar yang dialokasikan untuk sektor jalan pada tahun 2007 hanya memenuhi sekitar 20% dari kebutuhan dana untuk sektor jalan Kota Makassar.

Kabupaten Gowa, Maros dan Takalar bergantung pada dana transfer dari Pemerintah Pusat, khususnya Dana Alokasi Umum (DAU), yang jumlahnya lebih dari 90% dari penerimaannya. Saat ini, ketiga kabupaten tersebut tidak mampu membiayai sektor jalan mereka dari PAD sendiri dan sepenuhnya bergantung pada pendanaan dari Pemerintah Pusat.

Meskipun Kabupaten Gowa harus memelihara jaringan jalan Kabupaten sepanjang 2.104 km, namun alokasi anggaran pemeliharaannya hanya sebesar Rp 1 sampai Rp 2 miliar dalam lima tahun terakhir. Berdasarkan biaya rata-rata pemeliharaan rutin sebesar Rp 10 juta/km, Kabupaten Gowa memerlukan anggaran sekitar Rp 22 miliar setiap tahunnya. Anggaran pemeliharaan yang dialokasikan untuk tahun 2007 adalah sebesar Rp 1,8 miliar yang hanya menutupi sekitar 8% dari kebutuhan dana Kabupaten untuk pemeliharaan Jalan Kabupaten.

Jumlah alokasi anggaran untuk sektor jalan Kota Makassar, Kabupaten Gowa, Maros dan Takalar dalam lima tahun terakhir adalah kurang lebih sama yaitu sebesar Rp 20 miliar sampai Rp 40 miliar dari belanja modal yang sebagian besar dialokasikan untuk peningkatan jalan dan sebesar Rp 1 miliar sampai Rp 4 miliar untuk pemeliharaan jalan.

Karena tidak ada pekerjaan konstruksi jalan yang cukup besar sebelum Proyek Jalan Lingkar Tengah (bagian dari Jalan Trans-Sulawesi Mamminasata), tidak banyak anggaran pembebasan lahan yang dialokasikan untuk sektor jalan Kabupaten/Kota. Biaya pembebasan lahan untuk Proyek Jalan Lingkar Tengah disajikan sebagai anggaran untuk Kota Makassar pada Tabel di bawah pada tahun 2003, 2004 dan 2005. Biaya pembebasan lahan untuk Proyek *Flyover* Jl. Pettarani – Jl. Urip juga disajikan untuk tahun 2006. Biaya tersebut adalah kira-kira sebesar Rp 30 miliar sampai Rp 40 miliar per tahun yang menyiratkan batasan jumlah anggaran yang mampu dialokasikan oleh Kota Makassar untuk pembebasan lahan proyek jalan setiap tahunnya.

Biaya pembebasan lahan untuk Proyek *Flyover* Jl. Pettarani – Jl. Urip dibagi di antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Sulawesi Selatan, dan Pemerintah Kota Makassar sebagai berikut:

Tahap 1 (2006): Jumlah Biaya: Rp 15,0 milyar

Pemerintah Pusat Rp 7,0 milyar

Pemerintah Sulawesi Selatan Rp 4,5 milyar

Pemerintah Kota Makassar Rp 3,5 milyar

Tahap 2 (2007): Jumlah Biaya: Rp 13,0 milyar

Pemerintah Pusat Rp 7,0 milyar

Pemerintah Sulawesi Selatan Rp 3,5 milyar

Pemerintah Kota Makassar Rp 2,5 milyar

Tabel 3.3.8 Penerimaan, Belanja Pembangunan, dan Anggaran Sektor Jalan untuk Sulawesi Selatan, Makassar, Gowa, Maros dan Takalar

Budget Item	2002		2003		2004		2005		2006	
	Rp. Billion	Ratio								
1. South Sulawesi Province										
1) Total Revenue	734.5	100.0%	787.1	100.0%	885.2	100.0%	1,095.7	100.0%	1,372.3	100.0%
2) Total Development Expenditure	358.7	48.8%	493.3	62.7%	293.1	33.1%	429.5	39.2%	493.5	36.0%
3) Road Sector Budget	60.2	8.2%	37.8	4.8%	33.9	3.8%	73.7	6.7%	75.2	5.5%
(Road Construction)	42.6	5.8%	20.0	2.5%	14.4	1.6%	53.8	4.9%	54.4	4.0%
(Road Improvement)		0.0%		0.0%	0.4	0.0%	0.8	0.1%	5.7	0.4%
(Road Routine Maintenance)	17.7	2.4%	17.7	2.3%	19.1	2.2%	19.1	1.7%	15.2	1.1%
2. Makassar City										
1) Total Revenue	426.4	100.0%	520.5	100.0%	543.9	100.0%	595.7	100.0%	821.9	100.0%
2) Total Development Expenditure	356.3	83.6%	437.2	84.0%	447.4	82.3%	458.6	77.0%	582.2	70.8%
3) Road Sector Budget	16.7	3.9%	30.1	5.8%	16.7	3.1%	18.8	3.2%	35.7	4.3%
(Road Construction)		0.0%	1.3	0.3%		0.0%		0.0%	2.0	0.2%
(Road Improvement)	10.4	2.4%	18.8	3.6%	12.2	2.2%	15.3	2.6%	26.9	3.3%
(Bridge Construction)	4.1	1.0%	6.4	1.2%	1.1	0.2%		0.0%		0.0%
(Road Routine Maintenance)	2.3	0.5%	3.5	0.7%	3.5	0.6%	3.5	0.6%	4.5	0.5%
(Sidewalk Construction)		0.0%		0.0%		0.0%		0.0%	2.3	0.3%
4) Land Acquisition/Compensation	2.9	0.7%	3.9	0.7%	3.3	0.6%	0.0	0.0%	3.5	0.4%
3. Gowa										
1) Total Revenue	203.5	100.0%	262.2	100.0%	276.2	100.0%	306.2	100.0%	450.0	100%
2) Total Development Expenditure	65.0	31.9%	221.8	84.6%	252.6	91.4%	248.8	81.2%	202.1	45%
3) Road Sector Budget	9.2	4.5%	16.7	6.4%	19.5	7.1%	17.4	5.7%	47.1	10%
(Constructor/Improvement)	7.9	3.9%	15.0	5.7%	18.6	6.7%	15.7	5.1%	46.1	10%
(Routine Maintenance)	1.4	0.7%	1.7	0.7%	0.9	0.3%	1.7	0.6%	1.0	0%
4. Maros										
1) Total Revenue	156.0	100.0%	220.2	100.0%	215.9	100.0%	232.6	100.0%	372.5	100.0%
2) Total Development Expenditure	31.7	20.3%	63.3	28.8%	55.7	25.8%	65.4	28.1%	136.7	36.7%
3) Road Sector Budget	11.2	7.2%	14.5	6.6%	13.4	6.2%	18.4	7.9%	43.1	11.6%
(Constructor/Improvement)	10.0	6.4%	14.4	6.5%	10.7	5.0%	16.9	7.3%	42.9	11.5%
(Routine Maintenance)	1.2	0.8%	0.1	0.0%	0.7	0.3%	0.8	0.3%	0.1	0.0%
5. Takalar										
1) Total Revenue	148.7	100.0%	177.0	100.0%	182.2	100.0%	193.5	100.0%	303.1	100.0%
2) Total Development Expenditure	30.5	20.5%	118.2	66.8%	112.6	61.8%	125.6	64.9%	203.5	67.1%
3) Road Sector Budget	11.4	7.6%	10.3	5.8%	7.2	4.0%	7.5	3.9%	26.9	8.9%
(Constructor/Improvement)	11.3	7.6%	7.4	4.2%	1.7	1.0%	6.7	3.5%	25.9	8.6%
(Routine Maintenance)	0.1	0.0%	2.9	1.6%	5.5	3.0%	0.7	0.4%	1.0	0.3%
6. Mamminasata Area Total										
1) Total Revenue	1,669.0	100.0%	1,967.0	100.0%	2,103.4	100.0%	2,423.8	100.0%	3,319.8	100.0%
2) Total Development Expenditure	842.2	50.5%	1,333.9	67.8%	1,161.3	55.2%	1,327.9	54.8%	1,617.9	48.7%
3) Road Sector Budget	108.7	6.5%	109.3	5.6%	90.8	4.3%	135.8	5.6%	228.1	6.9%
(Constructor/Improvement)	86.1	5.2%	83.4	4.2%	59.0	2.8%	109.3	4.5%	179.1	5.4%
(Routine Maintenance)	22.6	1.4%	25.9	1.3%	29.7	1.4%	25.8	1.1%	49.0	1.5%

Sumber : Tim Studi JICA berdasarkan data dari pemerintah daerah

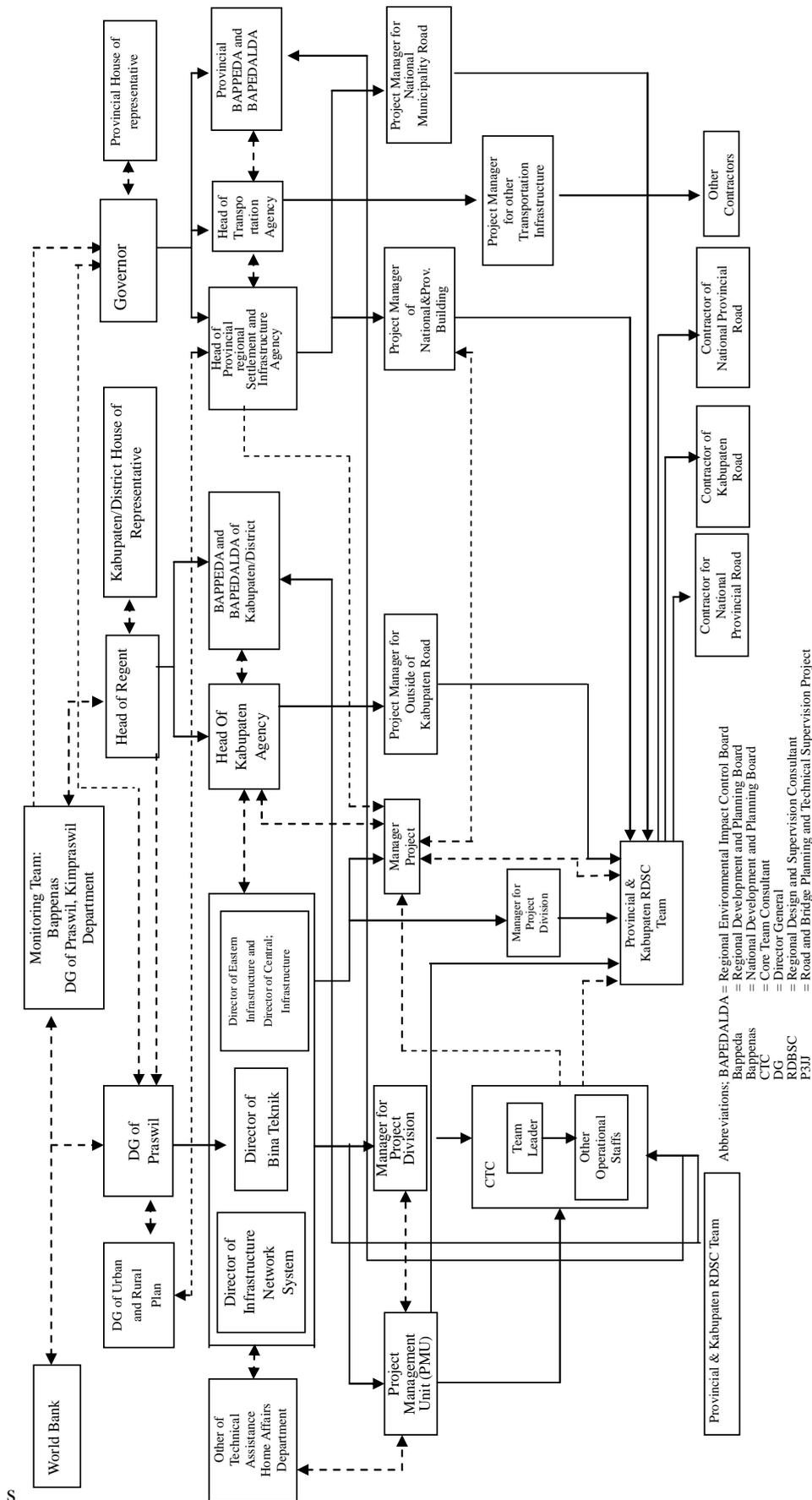
3.3.4 Aturan Pelaksanaan untuk EIRTP II – IBRD/ EINRIP – AusAID

(1) Lingkup Proyek EIRTP II

The Second Eastern Indonesia Region Transport Project (EIRTP II) yang dimulai pada tahun 2006 dan sedang berjalan, terdiri atas dua proyek transportasi pelengkap yang bertujuan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, dan meningkatkan kesejahteraan sosial di 16 propinsi dan sekitar 190 kabupaten dan kota di Wilayah Timur Indonesia. Proyek ini akan fokus pada ruas jalan berlevel lebih rendah pada jaringan jalan primer yang merupakan tanggung jawab pemerintah daerah, dan pada aset transportasi daerah lainnya. Sampai di sini, tiga komponen proyek akan 1) meningkatkan jaringan jalan nasional antar-kota dan jalan propinsi, melalui kegiatan rehabilitasi, dan penggantian jembatan sesuai kebutuhan; kegiatan rehabilitasi juga akan mencakup jalan kabupaten, dan peningkatan fasilitas angkutan jalan, seperti pelabuhan kecil, terminal kapal feri dan bandara lokal; 2) membiayai jasa konsultan, dan sejumlah kecil perlengkapan, sesuai kebutuhan untuk mendukung pelaksanaan proyek, agar dapat meningkatkan kualitas dan efisiensi teknis dari pekerjaan tersebut; termasuk juga penyediaan dana untuk biaya operasi tambahan dan untuk pelaksanaan audit teknis; dan 3) memberikan bantuan teknis dan pelatihan (yang difokuskan pada dukungan terhadap proses desentralisasi yang sedang berlangsung), untuk mendukung pengelolaan dampak lingkungan dan sosial-budaya dari pembangunan jalan di daerah-daerah rawan, melakukan konsolidasi proses perencanaan, pemrograman, dan penganggaran, untuk terus mendukung implementasi dana-dana jalan, selain sistem pemantauan lalu lintas dan aset jalan, dan untuk mengembangkan jaringan jalan Kalimantan. (1) Komponen 1- Peningkatan Jalan Nasional (US\$233,5 juta)

(2) Aturan Pelaksanaan EIRTP II

Gambar 3.3.3 menggambarkan aturan pelaksanaan proyek dalam kerangka kelembagaan sebelumnya tanpa Balai Besar ketika proyek dimulai pada bulan April 2006. Menurut Bina Marga, organisasi ini sedang dimodifikasi untuk memasukkan fungsi Balai Besar.

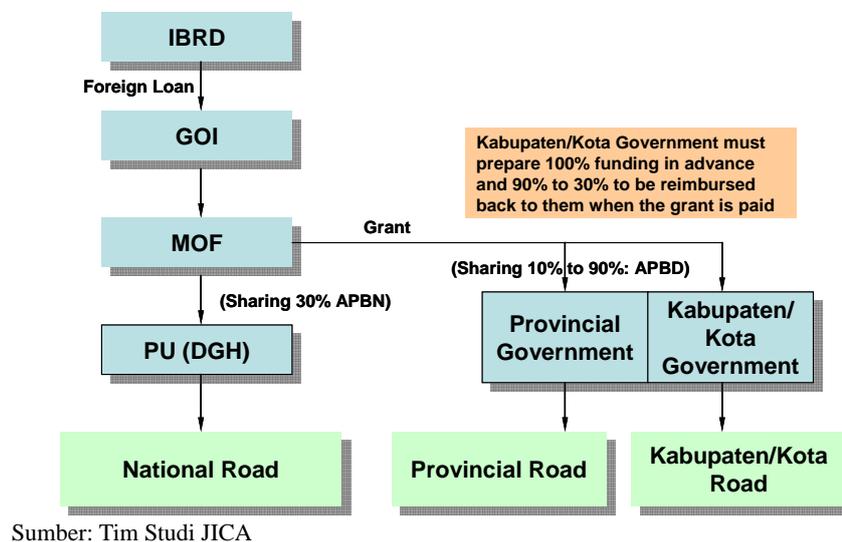


Sumber: Bina Marga

Gambar 3.3.3 Aturan Pelaksanaan EIRTP II

(3) Arus Pendanaan EIRTP II

Mekanisme pendanaan EIRTP II digambarkan pada **Gambar 3.3.4** di mana IBRD memberikan pinjaman kepada Pemerintah Indonesia yang selanjutnya Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Departemen Keuangan, memberikan dana kepada DJBM sebagai instansi pelaksana dengan ketentuan bahwa DJBM harus menanggung 30% dari pendanaan tersebut dengan dana APBN-nya sendiri, dan memberikan dana kepada pemerintah propinsi dan pemerintah Kabupaten/Kota dalam bentuk hibah dengan ketentuan bahwa pemerintah daerah bersangkutan harus menanggung 10%, 40%, 70% dari pendanaan tersebut dengan dana APBD-nya sendiri tergantung pada kapasitas keuangan pemerintah daerah bersangkutan. Ketentuan lain yang diklaim menjadi beban bagi pemerintah daerah adalah bahwa mereka harus menyediakan dana talangan (Pra-pendanaan) untuk menerima hibah tersebut. 90% sampai 30% dari dana tersebut kemudian akan dibayarkan kembali saat hibah tersebut diberikan oleh Pemerintah Pusat.



Gambar 3.3.4 Arus Pendanaan EIRTP II

(4) Aturan Pelaksanaan EINRIP – AusAID

Gambar 3.3.5 menggambarkan aturan pelaksanaan *Eastern Indonesia Road Improvement Project* (EINRIP) oleh AusAID yang akan segera dimulai tahun ini. Aturan ini disusun pada bulan Desember 2006 dan telah memasukkan fungsi Balai Besar, dimana Bina Marga berkoordinasi dengan BAPPENAS membentuk kelompok kerja di tingkat Pemerintah Pusat dan Balai Besar memegang peran koordinasi di tingkat daerah.

3.4 Proyek Jalan yang Sedang Berlangsung dan Direncanakan terkait dengan Jalan F/S

Status proyek yang sedang berjalan dan direncanakan yang terkait dengan perencanaan pembangunan jalan F/S dijelaskan pada sub-bagian berikut ini:

(1) Jl. Ir. Sutami

Jl. Ir. Sutami adalah jalan nasional dengan 2 lajur yang menghubungkan Bandara Hasanuddin dengan Pelabuhan Makassar secara langsung. Jalan ini juga digunakan sebagai jalan lintas untuk lalu lintas dari utara ke kawasan pelabuhan dan ke pusat Kota Makassar bersama dengan Jl. Tol Reformasi. Jalan-jalan ini adalah jalan tol yang dioperasikan oleh pihak swasta. Lalulintasnya selalu dipadati oleh truk-truk kargo bermuatan berat yang masuk ke dan keluar dari Pelabuhan Makassar.

Jl. Ir. Sutami saat ini sedang dalam proses pembangunan dengan skema BOT. Konsep pembangunannya adalah membangun sebuah jalan tol cepat (2 arah x 2 lajur) dengan jalan perbatasan berlajur dua di kedua sisinya. Sebuah jembatan baru di Sungai Tallo (jembatan 2 lajur) dijadwalkan dibangun pada tahap pertama. DAMIJA sekitar 70 m telah dibebaskan melalui usulan alinyemen oleh Pemerintah dan saat ini sedang dilaksanakan pekerjaan penimbunan dan pembangunan drainase. Pembangunan jembatan tersebut telah dimulai pada 2007. Meskipun proyek tersebut direncanakan rampung pada tahun 2007, namun kelihatannya masih memerlukan waktu lagi.

Jalan tersebut melewati kawasan pergudangan dan kawasan industri baru (KIMA). Kawasan pergudangan, pertokoan, permukiman dan industri baru yang direncanakan di sepanjang jalan ini sedang dalam proses pembangunan.

Rencana awal Jl. Ir. Sutami memiliki dua akses melalui Jl. Perintis Kemerdekaan (Trans-Sulawesi Mamminasata) di jalan masuk KIMA dan Jalan Lingkar Tengah. Rencana Tata Ruang Mamminasata oleh JICA tidak memasukkan rencana jalan lingkar tengah bagian utara yang secara langsung terhubung ke Jl. Ir. Sutami. Oleh karena itu, lalu lintas dari Takalar, Sungguminasa dan bagian selatan Makassar ke Pelabuhan Makassar masih akan menggunakan Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Tol Reformasi bahkan setelah perampungan jalan bebas hambatan Ir. Sutami dan mungkin akan menimbulkan kemacetan pada masa yang akan datang.

(2) Jalan Lingkar Tengah

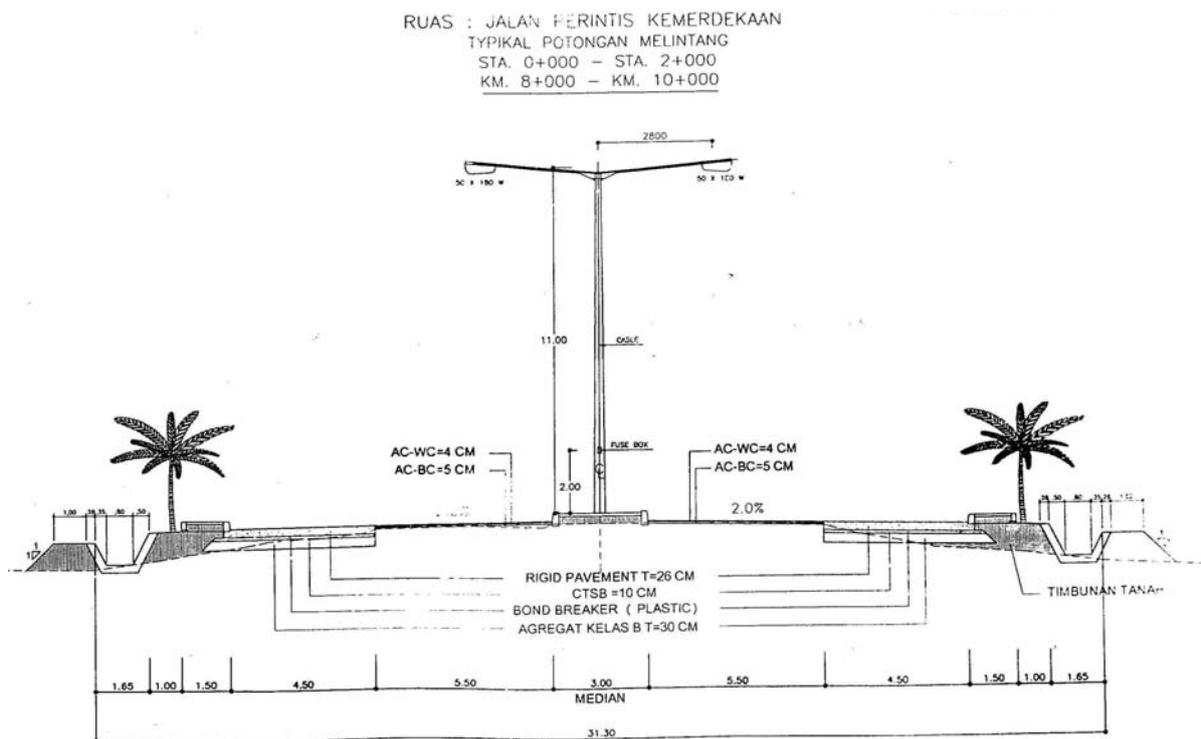
Jalan Lingkar Tengah diusulkan oleh Studi JICA tahun 1989. Sejak itu, DAMIJA telah dipatok sepanjang alinyemen jalan tersebut dan pembebasan lahannya sedang berlangsung. Konsep pengembangannya adalah membangun sebuah jalan arteri baru (P=12,9km) dengan 6-8 lajur dalam lebar DAMIJA 42 m. Jalan Lingkar Tengah yang diusulkan berawal di Jl. Perintis Kemerdekaan, kemudian melintasi Sungai Tallo di titik awalnya dan membentang sepanjang daerah permukiman padat dan saluran drainase atau daerah berawa. Jalan tersebut melintas di atas Jl. Abudullah Daeng Sirua, Jl. Hertasning dan jalan perkotaan lainnya dan berakhir di persimpangan Jl. Sultan Alauddin di perbatasan Makassar/Gowa.

Pelaksanaan proyek tersebut direncanakan dengan skema “Build-Operation-Transfer (BOT)”. Sebuah perusahaan baru telah didirikan oleh sebuah konsorsium bernama “Perusahaan Daerah Bangun Sarana Makassar” yang dibentuk oleh Pemerintah Makassar dan PT. Karsa Buana Santika (JKT) pada bulan Januari, 2005. Namun, skema BOT tersebut tidak berjalan baik dan telah ditangguhkan.

(3) Jl. Perintis Kemerdekaan dan Flyover Jl. Urip Sumohardjo

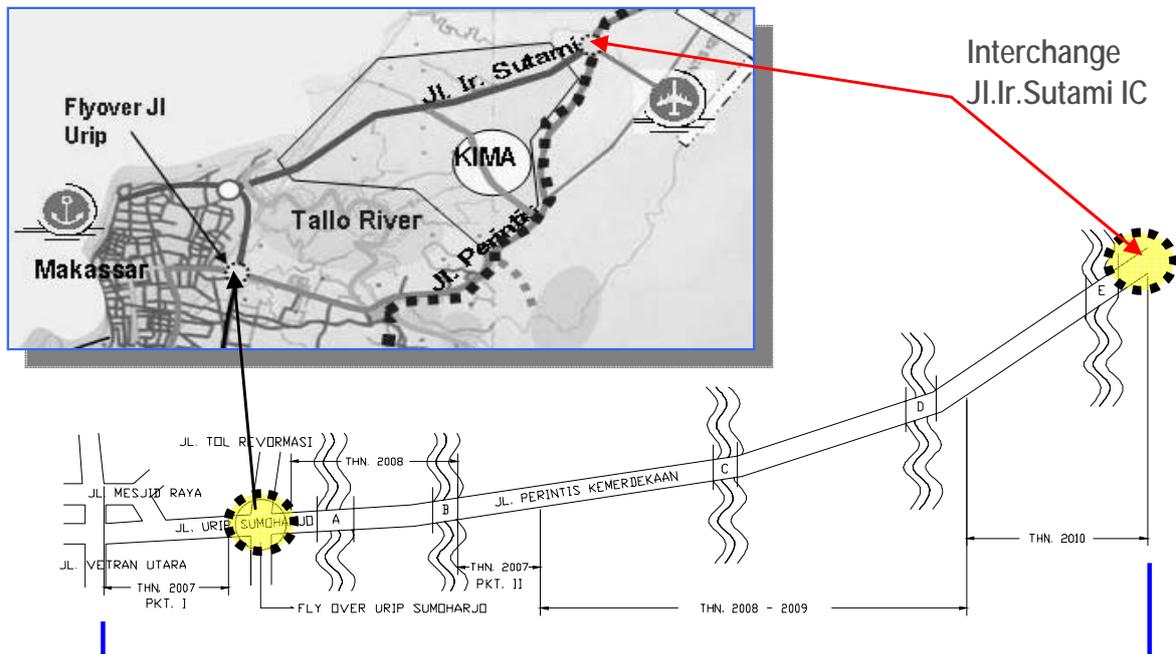
Proyek *Flyover* Jl.Urip Sumohardjo dimulai pada bulan Februari 2007 dengan menggunakan dana APBN. Proyek ini akan rampung pada tahun 2008. Anggaran juga dialokasikan untuk desain *ramp* (jalur landai) Persimpangan *Flyover* Jl. Urip Sumohardjo dan pelebaran Jl. Perintis Kemerdekaan.

Pelaksanaan pelebaran Jl.Perintis Kemerdekaan dari 4 lajur menjadi 6 lajur juga dimulai pada tahun ini dengan menggunakan dana APBN yang dialokasikan pada tahun 2007 untuk jalan sepanjang 1,2 km (lihat Gambar 3.4.1). Bina Marga akan merampungkan pelebaran jalan tersebut hingga di Persimpangan Jl. Ir. Sutami pada tahun 2010 sesuai dengan rencana pada Gambar 3.4.2.



Source: Bina Marga

Gambar 3.4.1 Persimpangan Standar untuk Pelebaran Jl. Perintis Kemerdekaan

**KETERANGAN :**

- A = JEMBATAN SUNGAI PAMPANG
- B = JEMBATAN SUNGAI TELLO
- C = JEMBATAN SUNGAI DAYA
- D = JEMBATAN SUNGAI PAI
- E = JEMBATAN SUNGAI MANDAI
- JEMBATAN A DAN B THN. 2008
- JL. PERINTIS KEMERDEKAAN KM. 10 - KM. 17 THN. 2008 S/D 2009
- JL. URIP SUMOHARJO KM. 4 - KM. 8 THN. 2008
- JEMBATAN C, D DAN E THN. 2010
- JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN KM. 17 - KM. 21 THN. 2010

**Ongoing Widening and Flyover Project
by GOI APBN**

Source: Bina Marga

Gambar 3.4.2 Flyover dan Rencana Pelebaran Jl. Perintis Kemerdekaan**(4) Rehabilitasi Jalan Kabupaten**

Sebagian dari jalan Kabupaten antara Gowa dan Maros (sebuah rute alternatif Mamminasa Bypass) sedang dalam proses rehabilitasi melalui EIRTP-2 (*Eastern Indonesia Region Transport Project*) oleh Bank Dunia. Konsep pembangunannya adalah memperbaiki lubang-lubang yang ada di jalan dan lapisan aspal betonnya.

(5) Pelebaran Jalan Maros – Pangkep

Jalan Maros-Pangkep (23 km) adalah bagian dari jalan Trans-Sulawesi (jalan nasional). Konsep pembangunan proyek ini adalah pelebaran jalan eksisting dari 2 lajur menjadi 4 lajur. Trans-Sulawesi Mamminasata terhubung ke jalan ini. Salah satu dari dua akses Mamminasa Bypass akan terhubung ke jalan ini kira-kira 1,5 km di utara Kota Maros.

Pelaksanaan pelebaran jalan telah dimulai pada Januari 2007 dengan dana APBN seperti terlihat pada foto-foto berikut ini.



Gambar 3.4.3 Proyek Pelebaran Jalan Trans-Sulawesi dengan Dana APBN (Maros-Pangkep)

(6) Jl. Hertasning

Pembangunan Jl. Hertasning akan dilanjutkan oleh Dinas Prasarana Wilayah (Pemerintah Propinsi Sulawesi Selatan). Panjang jalan yang rencananya akan dibangun selama tahun 2007 adalah 2,60 km. Konsep pembangunannya adalah melebarkan jalan eksisting dari 2 lajur menjadi 4 lajur dengan median.

(7) Jl. Abdullah Daeng Sirua

Desain detil untuk Jl. Abdullah Daeng Sirua sepanjang 2,5 km telah rampung dan Pemerintah Kota Makassar telah merampungkan pembangunan jalan kira-kira sepanjang 800 m. Konsep pembangunannya adalah membangun sebuah jalan baru dengan 2-lajur di sisi sebelah kanal PDAM (kanal air baku) pada DAMIJA PDAM. Pembangunannya akan dilanjutkan per bagian jika pemindahan permukiman telah rampung.

(8) Jalan Akses Sungguminasa

Jalan ini merupakan bagian dari jalan nasional antara Sungguminasa dan Takalar. Ruas jalan sepanjang kurang lebih 4,0 km dari Jembatan Sungai Jeneberang ke selatan telah dilebarkan dari 2 lajur menjadi 4 lajur.

(9) Jl. Metro Tanjung Bunga - Takalar

Jalan Metro Tanjung Bunga, yang direkomendasikan di dalam Studi JICA tahun 1989, yang melewati daerah rawa-rawa Sungai Jeneberang telah rampung pada tahun 2004. Sebuah jembatan baru (panjang 300 m, lebar 6 m) di atas Sungai Jeneberang yang menghubungkan Tanjung Bunga dan Takalar telah dibangun pada tahun 2005 (lihat gambar berikut). Desain detil untuk jalan Tj. Bunga – Takalar sepanjang 20 km (Lintas Barat Makassar) dilaksanakan pada tahun 2006. Karena jalan ini merupakan salah satu jalan radial menurut Studi JICA tahun 1989, maka direkomendasikan untuk mengimplementasikannya lebih dini dengan meningkatkan jalan

Kabupaten tersebut menjadi jalan propinsi karena jalan tersebut melewati Kota Makassar, Kabupaten Gowa dan Takalar di sepanjang pantai barat.

Studi tambahan telah dilakukan oleh Tim Studi JICA, hasil dan hal-hal yang direkomendasikan terdapat dalam Apendix G.



Metro Tanjung Bunga Road



Bridge over Jeneberang River on Tj. Bunga - Takalar Road

Gambar 3.4.4 Jalan Metro Tanjung Bunga - Takalar

(10) Jalan Akses Bandara Baru

Terminal Bandara Hasanudin yang baru sedang dalam pembangunan. Jalan akses bandara baru telah rampung pada tahun 2006. Konsep pembangunannya adalah membangun jalan yang terpisah untuk kendaraan dengan 2 lajur dan median selebar 10 m di tengahnya. Jalan ini terhubung ke Jl. Perintis Kemerdekaan pada Persimpangan Jl. Ir. Sutami.



Gambar 3.4.5 Terminal Bandara dan Jalan Akses yang Baru

BAB 4 TREND PENGEMBANGAN DAN SKENARIO PENGEMBANGAN YANG MUNGKIN DI SEPANJANG KORIDOR RUTE STUDI

4.1 Penggunaan Lahan

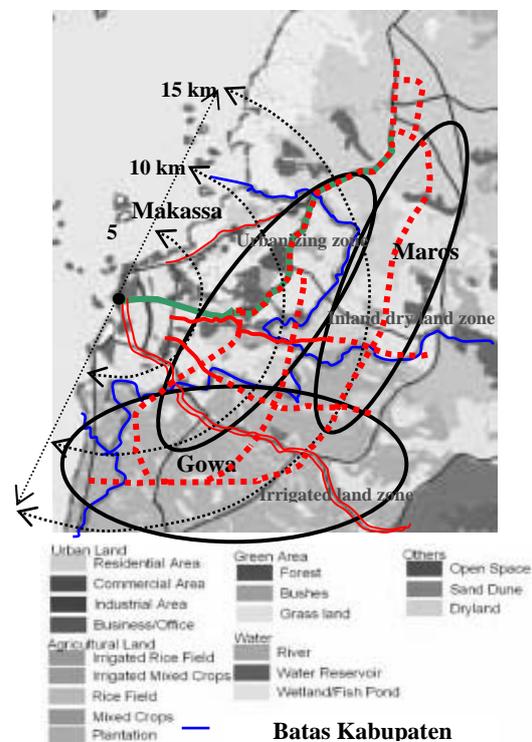
Tampilan dasar dari penggunaan lahan Mamminasata merupakan gabungan tiga komponen, yaitu: alam, pertanian dan penggunaan lahan perkotaan seperti yang terlihat pada **Tabel 4.1.1**, dan **Gambar 4.1.1**, yang kurang lebih mencerminkan penggunaan lahan di daerah tersebut selama studi kelayakan dan Pra-studi kelayakan. Kategori-kategori utama dari penggunaan lahan (dengan persentase lebih dari 10 % lahan di **Tabel 4.1.1**) adalah pertanian (lahan irigasi campuran, lahan campuran, sawah), hutan dan lahan kering.

Tabel 4.1.1 Penggunaan Lahan yang Ada

Kategori		Luas (km ²)	Persentase (%)
Daerah Perkotaan	Pemukiman, Komersial, Bisnis dan Industri	149.3	6.0
Daerah Pertanian	Lahan Irigasi Campuran, Sawah Irigasi (11.4%), Tanaman Campuran (10.0%), Sawah (15.8%), perkebunan	1,063.2	42.6
Daerah Hijau	Padang rumput, Semak belukar, Hutan (26.1%)	717.9	28.7
Perairan	Sungai, Lahan basah, Waduk	205.5	8.2
Lainnya	Lahan kering (13.9%), Lahan terbuka	364.4	14.6
Total		2,500.2	100

Sumber: Studi Mamminasata

Pada Studi Kelayakan dan Pra-studi Kelayakan terhadap jalan Mamminasata sebagian besar melalui daerah yang datar/rata, yang sedikit berombak dengan ketinggian lembah yang rendah dan ketinggian bukit yang tinggi seperti yang digambarkan pada Bagian 2.1.2. Daerah yang lebih rendah (lahan persawahan) dengan sungai-sungai yang melaluinya, sementara daerah penanaman dan pohon buah-buahan di desa-desa petani (daerah pemukiman masyarakat) terutama pada daerah yang lebih tinggi. Daerah yang lebih tinggi yang bebas dari banjir dan dengan kondisi tanah yang baik biasanya juga baik untuk pengembangan perumahan dan daerah perkotaan tersendiri. Pertentangan antara pertanian dan urbanisasi merupakan salah satu masalah utama di daerah penelitian, terutama pada daerah-daerah yang berbatasan dengan daerah perkotaan di Makassar.



Gambar 4.1.1 Tata Guna Lahan Eksisting

Urbanisasi telah berkembang keluar dari pusat kota Makassar, khususnya sepanjang jalan-jalan arteri utama. Urbanisasi terbentang hingga 15 km dari pusat kota Makassar ke utara di sepanjang jalan nasional Perintis Kemerdekaan, dan hingga 10 km ke Selatan di sepanjang jalan nasional Makassar-Sungguminasa. Daerah tujuan utama urbanisasi yang lainnya terbentang ke arah timur dari pusat kota Makassar hingga ke Jalan Lingkar Luar yang direncanakan.

Daerah-daerah yang tercakup dalam penelitian adalah jalan-jalan yang terdapat di sepanjang selatan Kabupaten Maros, utara dan timur Kota Makassar dan di Utara Kabupaten Gowa, yang mana dalam garis besar dapat diklasifikasikan ke dalam tiga zona terkait dengan penggunaan lahannya, yaitu sebagai berikut;

1) Zona Urbanisasi

Zona yang rencananya akan dilalui oleh jalan Trans-Sulawesi dan jalan lingkar luar, yaitu dalam radius sekitar 10 km dari pusat kota Makassar yang memperlihatkan berbagai macam bentuk penggunaan lahan seperti daerah pemukiman, desa-desa pertanian, persawahan dan lain sebagainya, yang merupakan zona dengan pertumbuhan urbanisasi yang paling pesat. Dengan pertimbangan dekatnya dengan pusat kota Makassar, perencanaan jalan (radius dan jalan lingkar) dapat lebih jauh mendorong tumbuhnya urbanisasi di sepanjang jalan tersebut.

2) Zona lahan kering di pedalaman

Jalan Mamminasata direncanakan untuk dibangun di sekeliling bagian utama daerah Mamminasata, melewati zona di antara daerah pesisir dan pegunungan Mamminasata. Zona ini diperkirakan berlokasi lebih jauh dari 15 km dari pusat kota Makassar ditutupi oleh lahan kering dengan tanaman pangan yang tumbuh di daerah non-persawahan. Desa-desa para petani tersebar di seluruh zona. Lahan kering yang tidak aktif digunakan ini rencananya akan dikembangkan menjadi kota-kota baru untuk mengakomodasi pertumbuhan populasi di Area Metropolitan Mamminasata.

3) Zona Lahan Irigasi

Kebalikan dari zona lahan kering di pedalaman, 65% daerah pertanian di Gowa telah beririgasi. Bagian selatan dari jalan Trans-Sulawesi Mamminasata, lingkar jalan luar dan jalan Bypass Mamminasata dirancang untuk melalui dan berakhir pada zona ini..

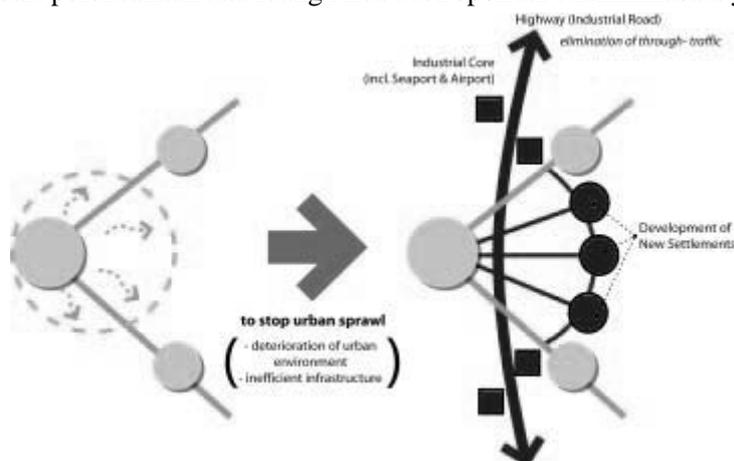
4.2 Struktur Perkotaan dan Perencanaan Penggunaan Lahan

4.2.1 Strategi dan Kebijakan Pengembangan Mamminasata

Penelitian Mamminasata menggabungkan strategi pengembangan mengenai tata ruang yang harus dimiliki Daerah Metropolitan Mamminasata untuk mewujudkan “Pusat Logistik dan Perdagangan Kawasan Timur Indonesia” di masa mendatang, mengharapkan Mamminasata dan Sulawesi Selatan berkembang menjadi kelompok-kelompok, meningkatkan keterpaduan aktivitas industri secara vertikal maupun horizontal. Dalam rangka untuk mewujudkan strategi ini, perencanaan pengembangan perekonomian termasuk proposal dalam bidang pertanian (perubahan pola hasil panen melalui penanaman tanaman pangan yang bernilai lebih tinggi seperti sayur-sayuran, buah-buahan, produk perikanan berdasarkan teknologi maju), manufaktur (industri pendukung dan logistik), industri pariwisata (daerah-daerah pariwisata domestik) dan lain sebagainya.

4.2.2 Struktur Perkotaan yang Diajukan

Dalam rangka untuk mengakomodasi ukuran populasi dan kegiatan perekonomian yang diproyeksikan dengan cara mencegah terjadinya persebaran daerah perkotaan di area-area sub urban kota Makassar sebagaimana terjadinya pemusatan populasi dan kegiatan perekonomian mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan pencemaran lingkungan di area perkotaan pusat kota Makassar, struktur perkotaan yang baru, disebut dengan “Struktur yang Menyenangkan” diusulkan seperti yang terlihat pada **Gambar 4.2.1**. Struktur yang diajukan ini mengemukakan bahwa daerah perumahan dan daerah industri harus tersebar pada kabupaten-kabupaten lainnya selain kota Makassar, struktur ini juga tergabung dengan “Pengembangan Multi-inti”, yang tengah diarahkan sebagai tujuan dari perencanaan tata ruang Area Metropolitan Mamminasata yang ada.



Gambar 4.2.1 Struktur Pengembangan Tata Ruang Area Metropolitan Mamminasata

4.2.3 Arah Pengembangan

Dalam mengejar pembangunan Multi-inti, arah pengembangan didefinisikan secara lebih khusus sebagai berikut:

1) Pengembangan Perumahan dan Perkotaan

Untuk mengurangi pemusatan populasi dari kota Makassar ke kabupaten-kabupaten lainnya, dan untuk menemukan area pemukiman berskala besar dengan infrastruktur yang efisien.

2) Pengembangan Industri

Untuk memperluas pengembangan industri di Makassar serta untuk menciptakan pengembangan industri di Maros, Gowa, dan Takalar.

4.2.4 Proyek-proyek dan Perencanaan Penggunaan Lahan

Sejalan dengan usulan struktur perkotaan dan arah pengembangan yang ditentukan di atas, maka diajukanlah perencanaan penggunaan lahan (penetapan wilayah dan proyek-proyek pengembangan lahan). Perencanaan penggunaan lahan hendaknya terkait dengan persebaran indikator-indikator sosio-ekonomi (populasi dan GRDP) atau kebutuhan lahan, yang dijelaskan lebih lanjut pada bagian 4.4.

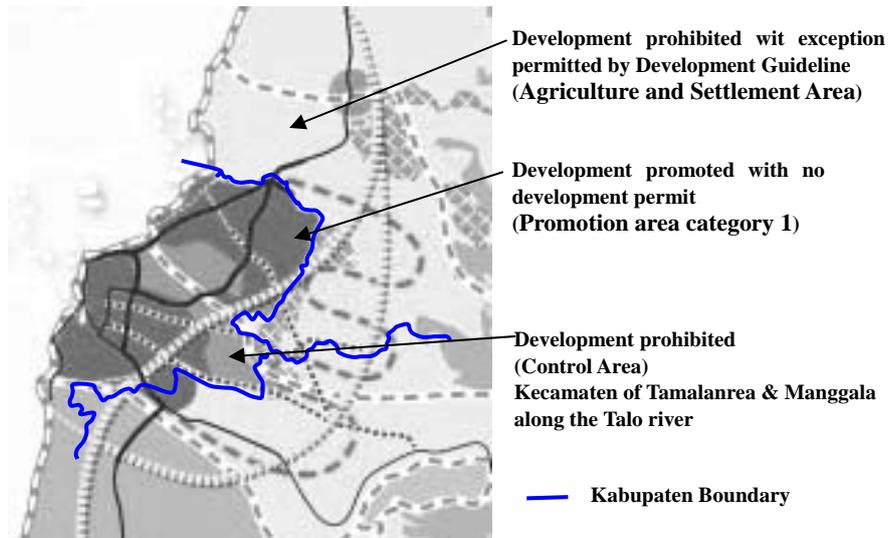
Dalam Studi Metropolitan, sistem/peraturan surat izin pengembangan dijelaskan secara garis besar pada **Gambar 4.2.2**, tetapi berbeda dari perencanaan tata ruang yang ada saat ini dalam hal penegakkannya di Indonesia

(1) Peningkatan Area Kategori 1 dan Area Pengendalian

Komponen-komponen yang penting dari penetapan wilayah penggunaan lahan adalah “Zona Perencanaan Perkotaan, khususnya yang dibagi ke dalam Area Peningkatan Kategori 1” (lihat zona merah pada **Gambar 4.2.2**), yang mana dirancang untuk menampung perluasan perkotaan di dalam daerah yang terbatas meliputi area yang mempunyai banyak gedung dan rumah yang telah ada dan semakin meluas dalam waktu dekat seperti yang terlihat pada **Gambar 4.2.2** (diperkirakan pada perbatasan administratif Kota Makassar tidak termasuk beberapa bagian dari Kecamatan Manggala dan Tamalanrea). Area-area yang tidak termasuk ditempatkan pada wilayah Pengendalian, yang ditandai dengan daerah-daerah seperti rawa-rawa, area yang mudah terkena genangan/banjir, lahan hijau yang terbuka dan lain sebagainya.

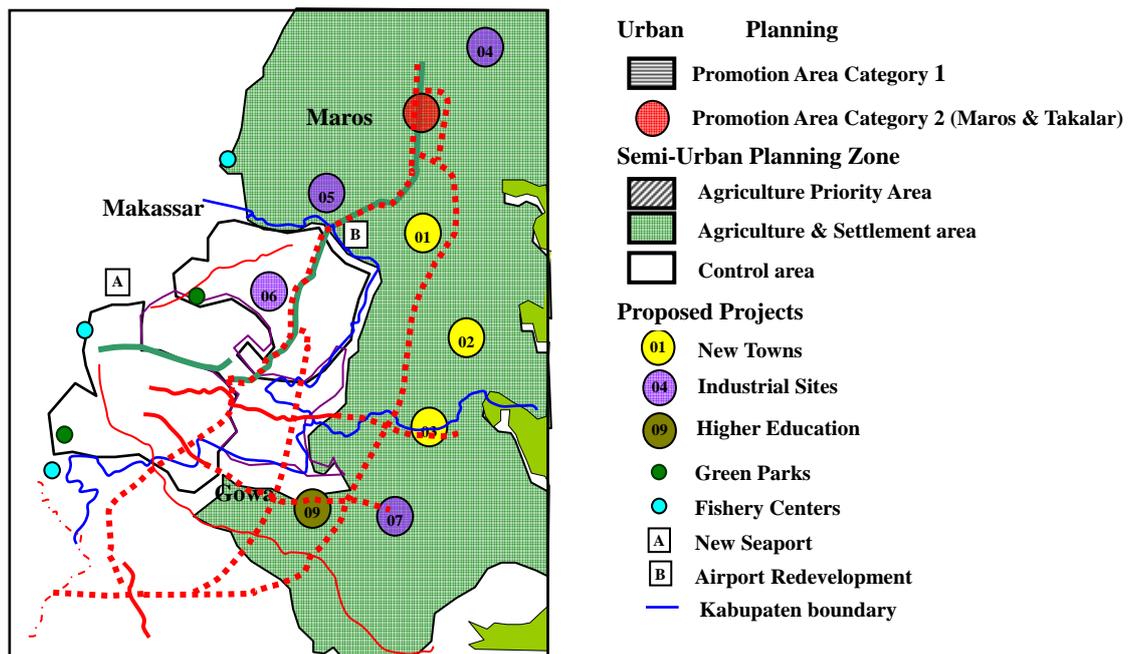
(2) Area Pertanian dan Pemukiman

Komponen penting lainnya adalah Zona Perencanaan Semi-Perkotaan, yang juga dibagi menjadi Area Pertanian dan Pemukiman (lihat zona Coklat pada gambar) di mana pengembangan perkotaan/pemukiman pada dasarnya dilarang dengan pengecualian bagi yang mempunyai izin pengembangan. Izin pengembangan dimaksudkan untuk digunakan serta menjamin mereka yang memenuhi Pedoman Pengembangan dalam hal ukuran pengembangan, kondisi lahan, infrastruktur, dan sebagainya.



Gambar 4.2.2 Peningkatan Pembangunan dan Sistem Penentuan Wilayah

Berdasarkan sistem perizinan pengembangan ini, maka diajukanlah Rencana dan Proyek Zona Pengembangan Studi Mamminasata sebagaimana yang diperlihatkan pada **Gambar 4.2.3**.



Gambar 4.2.3 Usulan Rencana Zona Pengembangan

Karena sistem pengembangan yang merupakan dasar kebijakan lahan ini tidak mengkonsentrasikan atau menurunkan/menyebarkan populasi pada daerah pembangunan yang baru. Diusulkan suatu areal pemukiman baru (Kota Baru) di sebelah timur Kota Makassar untuk mengakomodasi peningkatan penduduk di Area Metropolitan Mamminasata.

4.3 Kerangka Kerja Sosial-Ekonomi dan Penjabarannya

4.3.1 Konsep Dasar dalam menentukan Kerangka Kerja Sosial-Ekonomi

Kerangka kerja social-ekonomi pada daerah Studi selama kurun waktu 2005-2020 telah terbentuk pada masa “Studi pada Pelaksanaan Perencanaan Tata Ruang Terpadu untuk Area Metropolitan Mamminasata, Juli 2006” (selanjutnya disebut sebagai Studi Mamminasata). Kerangka kerja social-ekonomi ini disetujui oleh Dewan Pengembangan Area Metropolitan Mamminasata (DPAMM).

Studi Mamminasata meramalkan urbanisasi yang tinggi pada daerah sub-perkotaan serta penurunan populasi di pusat kota Makassar. Sebagai contoh, kerangka kerja mengasumsikan pengembangan kompleks perumahan berskala besar di daerah sub-perkotaan Kota Makassar (seperti Pattallassang di Gowa, Pattallassang di Takalar, Tanralili dan Mandai di Maros) yang akan menyerap sekitar 430,500 seluruh populasi di tahun 2020. Tim Studi pada dasarnya setuju dengan trend urbanisasi ke sub-perkotaan dan dampak fenomena donat di Kota Makassar, akan tetapi berdasarkan skenario semacam itu tidak akan berkembang secara pesat seperti skenario yang ada sekarang, melainkan akan lebih lambat. Dengan kondisi tersebut, walaupun tim studi memutuskan untuk menggunakan rasio PDRB dan rasio pertumbuhan populasi yang sama pada tahun yang ditargetkan (2020) untuk area Studi secara keseluruhan, penyebaran populasi dan PDRB dalam area Studi direvisi berdasarkan konsep berikut ini:

- i) Perkembangan kompleks pemukiman sub-urban yang semakin layak
- ii) Penurunan populasi yang tidak pesat namun berangsur-angsur pada area perkotaan yang ada saat ini di Kota Makassar.

4.3.2 Revisi Perkiraan Populasi

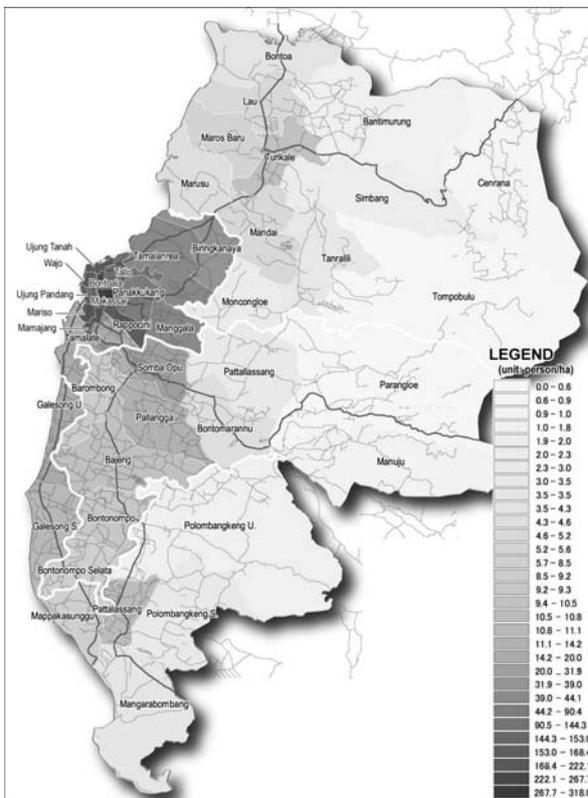
Berdasarkan konsep yang disebutkan di atas, rasio aktualisasi dari pengembangan area pemukiman yang direncanakan diasumsikan jauh lebih rendah daripada perkiraan awalnya (perkiraan awal: 2005-2010= 50% dan 2010- 2020= 100%, revisi perkiraan: 2005- 2010= 30% dan 2010- 2020= 30%). Perkiraan populasi direvisi sebagai tambahan dimasukkan sebagai pertimbangan untuk pengembangan yang baru terhadap 573.1 ha area pemukiman di dalam rencana kawasan pengembangan industri di sub-distrik Tamalanrea Kota Makassar.

Rasio penurunan populasi di kota lama Makassar diasumsikan lebih rendah daripada perkiraan awal (perkiraan awal : daerah target= daerah dengan kepadatan penduduk di atas 150 penduduk per ha, rasio penurunan = -2.1% per tahun, revisi perkiraan: 200 – 300 penduduk per ha, rasio penurunan: -0.5% per tahun, lebih dari 300 penduduk per ha: -1.0% per tahun). Kenaikan populasi yang tersisa diasumsikan terserap oleh area pemukiman yang telah ada, yang dibagi rata berdasarkan potensi pertumbuhan pada setiap distrik dihitung berdasarkan Model Cohort .

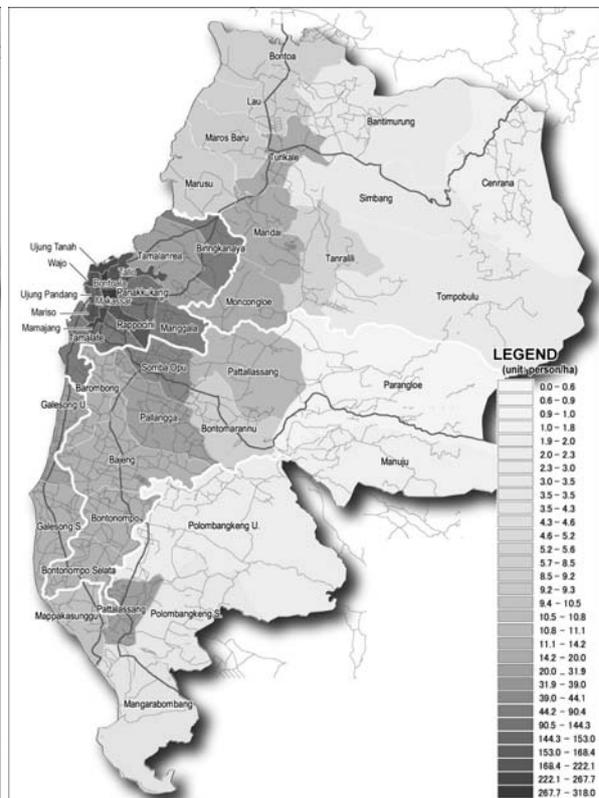
Sebagai hasil dari modifikasi yang disebutkan di atas, populasi yang diserap oleh kompleks

pemukiman berskala besar dan menengah menurun dari perkiraan yang asli sebesar 714.000 menjadi sekitar 465.000. Di sisi lain, penurunan populasi di pusat kota Makassar berubah dari perkiraan awal sebesar --96.000 menjadi perkiraan yang direvisi sebesar --18.000. Kerangka kerja yang direvisi diasumsikan bahwa area pemukiman yang ada saat ini akan menyerap lebih banyak populasi (357.000) daripada perkiraan yang awalnya (12.000) pada tahun 2020.

Gambar 4.3.1 dan 4.3.2 mengindikasikan perubahan kepadatan penduduk antara tahun 2005 dan 2023. Gambar-gambar di bawah ini menunjukkan kepadatan jumlah penduduk di batas luar Kota Makassar, khususnya kepadatan jumlah penduduk di Kecamatan Tamalanrea, Makassar (48.96 /km² pada tahun 2005 -> 62.07 /km² pada 2023), Kecamatan Patallasang, Gowa (2.92 /km² -> 10.51 /km²), Kecamatan Mandai, Maros (5.81 /km² -> 13.55 /km²), Kecamatan Moncongloe, Maros (2.56 /km² -> 13.31 /km²), dan Kecamatan Pattalassang, Takalar (11.22 /km² -> 20.66 /km²) yang diramalkan berkembang secara cepat.



Gambar 4.3.1 Kepadatan Populasi (2005)



Gambar 4.3.2 Kepadatan Populasi (2023)

Tabel 4.3.1 Perbandingan antara Estimasi Awal dan Revisi Perkiraan Populasi

Kecamatan	Jumlah Penduduk			Kepadatan Penduduk			Rasio Pertumbuhan Tahunan	
	Aktual (2005)	Orisinil (2020)	Revisi (2020)	Aktual (2005)	Orisinil (2020)	Revisi (2020)	Orisinil (2005-20)	Revisi (2005-23)
MAKASSAR								
Mariso	57,215	48,633	54,475	222.51	189.14	211.86	-1.08%	-0.33%
Mamajang	62,615	53,223	58,080	244.07	207.46	226.39	-1.08%	-0.50%
Tamalanrea	155,476	157,031	197,086	48.96	49.45	62.07	0.07%	1.59%
Rappocini	147,798	125,629	169,492	179.99	152.99	206.40	-1.08%	0.92%
Makassar	87,319	74,221	75,099	349.88	297.40	300.92	-1.08%	-1.00%
Ujung Pandang	29,505	29,800	37,239	97.87	98.85	123.53	0.07%	1.56%
Wajo	35,216	29,934	44,494	165.78	140.91	209.45	-1.08%	1.57%
Bontoala	60,126	51,107	54,384	294.46	250.29	266.34	-1.08%	-0.67%
Ujung Tanah	49,910	42,424	60,838	186.16	158.24	226.92	-1.08%	1.33%
Tallo	138,412	117,650	179,392	160.15	136.13	207.57	-1.08%	1.74%
Panakkukang	141,788	162,000	154,088	89.45	102.20	97.21	0.89%	0.56%
Manggala	99,235	123,000	117,655	46.54	57.68	55.18	1.44%	1.14%
Biringkanaya	127,508	185,000	164,618	43.81	63.57	56.56	2.51%	1.72%
Tamalate	93,319	171,000	126,561	19.37	35.49	26.26	4.12%	2.05%
MAROS								
Mandai	31,925	115,000	74,500	5.81	20.92	13.55	8.92%	5.81%
Moncongloe	11,440	11,669	59,575	2.56	2.61	13.31	0.13%	11.63%
Maros Baru	23,842	24,319	30,158	6.24	6.36	7.89	0.13%	1.58%
Lau	24,682	25,175	27,731	5.70	5.81	6.40	0.13%	0.78%
Turikale	38,207	38,971	43,284	11.59	11.82	13.13	0.13%	0.84%
Marusu	23,669	24,853	26,553	4.97	5.22	5.57	0.33%	0.77%
Bontoa	27,050	27,591	33,800	4.74	4.83	5.92	0.13%	1.50%
Bantimurung	29,204	30,664	35,488	2.03	2.13	2.46	0.33%	1.31%
Simbang	22,169	22,612	27,251	2.20	2.24	2.70	0.13%	1.39%
Tanralili	24,727	120,000	30,921	3.88	18.81	4.85	11.11%	1.50%
Tompobulu	14,722	15,016	18,202	0.57	0.58	0.70	0.13%	1.42%
Cenrana	15,039	15,340	18,064	0.99	1.01	1.19	0.13%	1.23%
GOWA								
Bontonompo	36,561	36,927	43,076	10.05	10.15	11.84	0.07%	1.10%
Bontonompo S.	30,562	30,867	36,008	9.18	9.27	10.82	0.07%	1.10%
Bajeng	79,656	80,453	93,807	11.17	11.28	13.15	0.07%	1.10%
Pallangga	78,115	149,000	117,264	15.56	29.68	23.36	4.40%	2.75%
Barombong	30,551	31,000	33,574	10.08	10.23	11.08	0.10%	0.63%
Somba Opu	100,441	130,000	117,768	35.23	45.60	41.31	1.73%	1.07%
Bontomarannu	25,941	26,000	28,359	4.99	5.00	5.46	0.02%	0.60%
Pattallassang	23,002	215,000	82,847	2.92	27.26	10.51	16.07%	
Parangloe	15,045	15,195	17,643	0.69	0.69	0.80	0.07%	1.07%
Manuju	14,211	14,354	16,667	1.16	1.17	1.36	0.07%	1.07%
TAKALAR								
Mangarabombang	35,113	36,166	37,347	3.69	3.81	3.93	0.20%	0.41%
Mappakasunggu	26,967	27,776	28,586	8.88	9.15	9.41	0.20%	0.39%
Polombangkeng S.	24,524	25,260	25,458	3.08	3.17	3.19	0.20%	0.25%
Polombangkeng U.	42,028	44,129	44,220	1.85	1.94	1.95	0.33%	0.34%
Galesong S.	46,048	47,429	48,807	11.52	11.86	12.21	0.20%	0.39%
Galesong U.	43,058	44,350	45,889	20.99	21.62	22.38	0.20%	0.43%
Pattallassang	30,134	89,000	55,484	11.22	33.14	20.66	7.49%	4.15%

Sumber: Tim Studi JICA

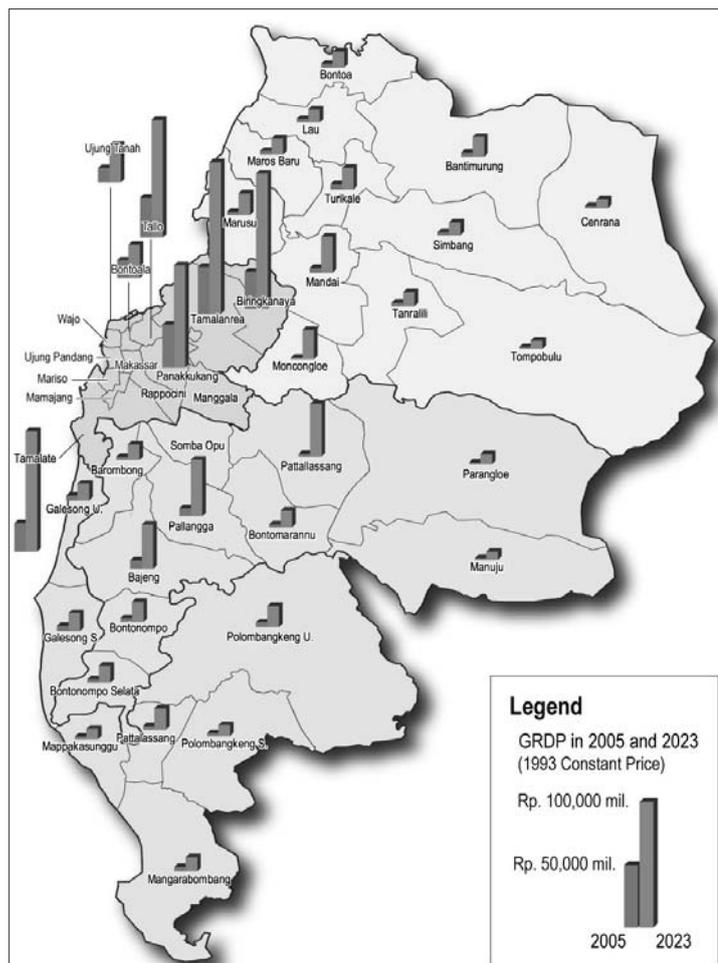
4.3.3 Revisi Perkiraan PDRB

Seperti halnya peramalan populasi, tim studi mengasumsikan bahwa rasio pertumbuhan rata-rata PDRB pada daerah studi tetap tidak berubah. Di sisi lain, penyebaran PDRB menurut kecamatan/sub-distrik, harus direvisi sesuai dengan perubahan perkiraan populasi. Perkiraan awal mengasumsikan bahwa PDRB pada tiap sub-distrik akan meningkat berdasarkan pertumbuhan populasi pada masing-masing sub-distrik, dengan demikian rasio pertumbuhan PDRB agak lebih rendah di pusat kota Makassar, dan lebih tinggi pada kota-kota di area sub-perkotaan. Sebagai contoh, sesuai dengan perkiraan awalnya, pada saat rata-rata tingkat pertumbuhan PDRB tahunan di Kota Makassar hanya sebesar 3.5%, Kabupaten-kabupaten yang lainnya jauh lebih tinggi dari Makassar (Takalar: 9.9%, Gowa: 12.8%, dan Maros: 13.7%)

Revisi perkiraan mengasumsikan bahwa PDRB secara khusus akan meningkat pada distrik-distrik yang mempunyai perencanaan untuk mengembangkan kawasan komersil/industri (termasuk kawasan industri Tamalanrea yang diusulkan di Kota Makassar), kemudian sisa pertumbuhan PDRB dilengkapi oleh jumlah tenaga kerja pada masing-masing sub-distrik.

Tabel 4.3.2 membandingkan perkiraan awal PDRB dan revisinya. Hasil dari revisi tersebut di atas, tingkat pertumbuhan PDRB tahunan Makassar meningkat dari 3,5% menjadi 5,7%. Sebaliknya kabupaten lainnya sedikit mengalami penurunan (Takalar: 9.9% -> 7.8%, Gowa: 12.8% -> 10.9%, dan Maros: 13.7% -> 9.6%).

Gambar 4.3.3 menunjukkan perubahan PDRB harga konstan tahun 1993. Saat tingkat pertumbuhan Kota Makassar diperkirakan lebih rendah dari pada kabupaten lainnya, maka jumlah kenaikan PDRB di Makassar diramalkan lebih besar dari kabupaten lainnya.



Gambar 4.3.3 Perubahan PDRB (2005 - 2023)

Tabel 4.3.2 Perbandingan antara Estimasi Awal dan Revisi Perkiraan PDRB

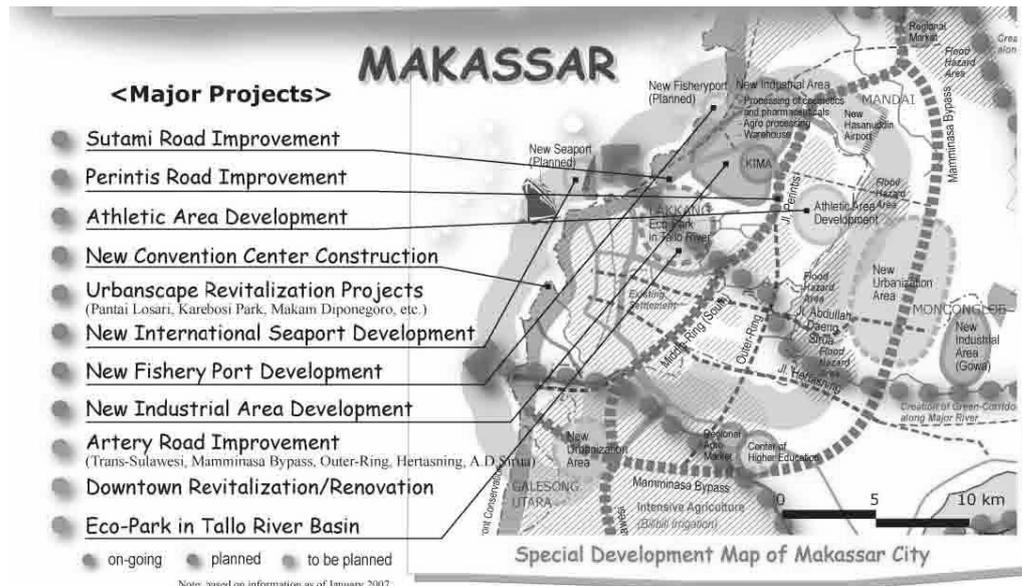
	Kecamatan	2005	GRDP in 2020		Annual Growth Ratio (2005– 20)	
			Original	Revised	Original	Revised
MAKASSAR	Mariso	161,472	233,390	275,747	2.49%	3.63%
	Mamajang	182,527	255,415	293,991	2.27%	3.23%
	Tamalate	279,030	820,629	997,623	4.05%	8.86%
	Rappocini	437,858	602,892	857,948	2.16%	4.59%
	Makassar	250,294	356,186	380,142	2.38%	2.83%
	Ujung Pandang	88,345	143,010	188,498	3.26%	5.18%
	Wajo	105,476	143,652	225,221	2.08%	5.19%
	Bontoala	173,312	245,264	275,285	2.34%	3.13%
	Ujung Tanah	138,618	203,592	307,955	2.60%	5.47%
	Tallo	387,902	564,605	973,955	2.53%	6.33%
	Panakkukang	418,815	777,438	845,867	4.21%	4.80%
	Mangala	278,914	590,277	595,555	5.12%	5.19%
	Biringkanaya	355,079	887,815	1,103,275	6.30%	7.85%
	Tamalanrea	452,112	753,590	1,239,804	6.85%	6.96%
MAROS	Mandai	42,959	668,319	263,993	20.08%	5.73%
	Moncongloe	15,666	67,815	214,713	10.26%	12.87%
	Maros Baru	32,880	141,329	117,580	10.21%	19.07%
	Lau	33,517	146,306	95,407	10.32%	8.87%
	Turikale	52,004	226,477	158,761	10.31%	7.22%
	Marusu	32,342	144,432	159,677	10.49%	7.72%
	Bontoa	36,166	160,342	115,446	10.44%	11.23%
	Bantimurung	39,417	178,201	145,978	10.58%	8.05%
	Simbang	30,013	131,409	93,820	10.35%	9.12%
	Tanralili	33,187	697,376	102,097	22.51%	7.89%
	Tompobulu	19,980	87,268	60,101	10.33%	7.78%
Cenrana	20,735	89,147	63,485	10.21%	7.62%	
GOWA	Bontonompo	37,636	137,450	311,569	9.02%	7.75%
	Bajeng	80,857	299,466	487,151	9.12%	9.63%
	Pallangga	77,309	554,617	118,192	14.04%	9.31%
	Somba Opu	99,716	483,894	70,600	11.10%	9.31%
	Bontomarannu	25,890	96,779	119,595	9.19%	9.41%
	Parangloe	14,916	56,561	111,512	9.29%	11.61%
	Bontonompo S.	31,457	114,897	371,167	9.02%	9.05%
	Barombong	30,413	115,390	55,358	9.30%	11.15%
	Pattallassang	22,959	800,286	101,504	26.71%	10.65%
	Manuju	14,093	53,428	77,693	9.29%	20.39%
TAKALAR	Mangarabombang	36,798	126,411	78,792	8.58%	10.92%
	Mappakasunggu	28,352	97,082	153,783	8.55%	9.55%
	Polombangkeng S.	26,774	88,289	61,703	8.28%	10.94%
	Polombangkeng U.	46,165	154,242	126,006	8.37%	7.00%
	Galesong S.	49,721	165,777	99,979	8.36%	6.95%
	Galesong U.	45,599	155,013	69,233	8.50%	7.46%
	Pattallassang	32,679	311,077	146,474	16.21%	8.35%

Source: JICA Study Team

4.4 Rencana Pengembangan Yang Sedang Berlangsung dan Yang Diusulkan Berkaitan Dengan Jalan F/S

4.4.1 Rencana Pengembangan Tata Ruang Mamminasata yang Diperbarui

Rencana Pengembangan Tata Ruang Terpadu untuk Wilayah Metropolitan Mamminasata ditetapkan pada tahun 2005-2006 yang bekerja sama dengan JICA ditunjukkan pada **Gambar 4.4.1.** di bawah ini.



Sumber: BKSPMM, Februari 2007

Gambar 4.4.1 Pengembangan Proyek yang Sedang Dilaksanakan/Direncanakan di Area Metropolitan Mamminasata

Sebagai tambahan di atas, beberapa proyek pengembangan baru di Tanjung Bunga, Tanjung Merdeka, dan Tanjung Bayam sedang dijalankan atau dalam perencanaan, termasuk kawasan bisnis terpadu, perumahan, fasilitas olahraga, fasilitas hiburan, dan pusat budaya. Daerah proyek-proyek tersebut tidak hanya berlokasi di bagian utara tetapi juga di bagian selatan Sungai Jeneberang, baik di Kota Makassar maupun di Kabupaten Gowa.

4.4.2 Pembangunan Kawasan Industri Baru di Sepanjang Jl.Ir.Sutami dan Sambungan Lingkar Tengah

Sebuah kawasan industri (KIMA) dibangun antara bandara Hasanuddin dan pelabuhan Makassar dengan menggunakan dana pinjaman JBIC berdasarkan pada studi pengembangan oleh JICA pada tahun 80-an. Awal pembangunan adalah wilayah seluas 200 ha dan kemudian diperluas menjadi 700 ha dan rencana saat ini sekitar 1,200 – 1.600 ha di sepanjang Jl. Tol Ir.Sutami sesuai dengan rencana tata ruang propinsi tahun 2004 untuk Propinsi Sulawesi Selatan.. Ini merupakan rencana terpadu yang mencakup pergudangan untuk pelabuhan, kawasan industri baru, perumahan, fasilitas perbelanjaan dan taman (lihat **Gambar 4.4.2**).

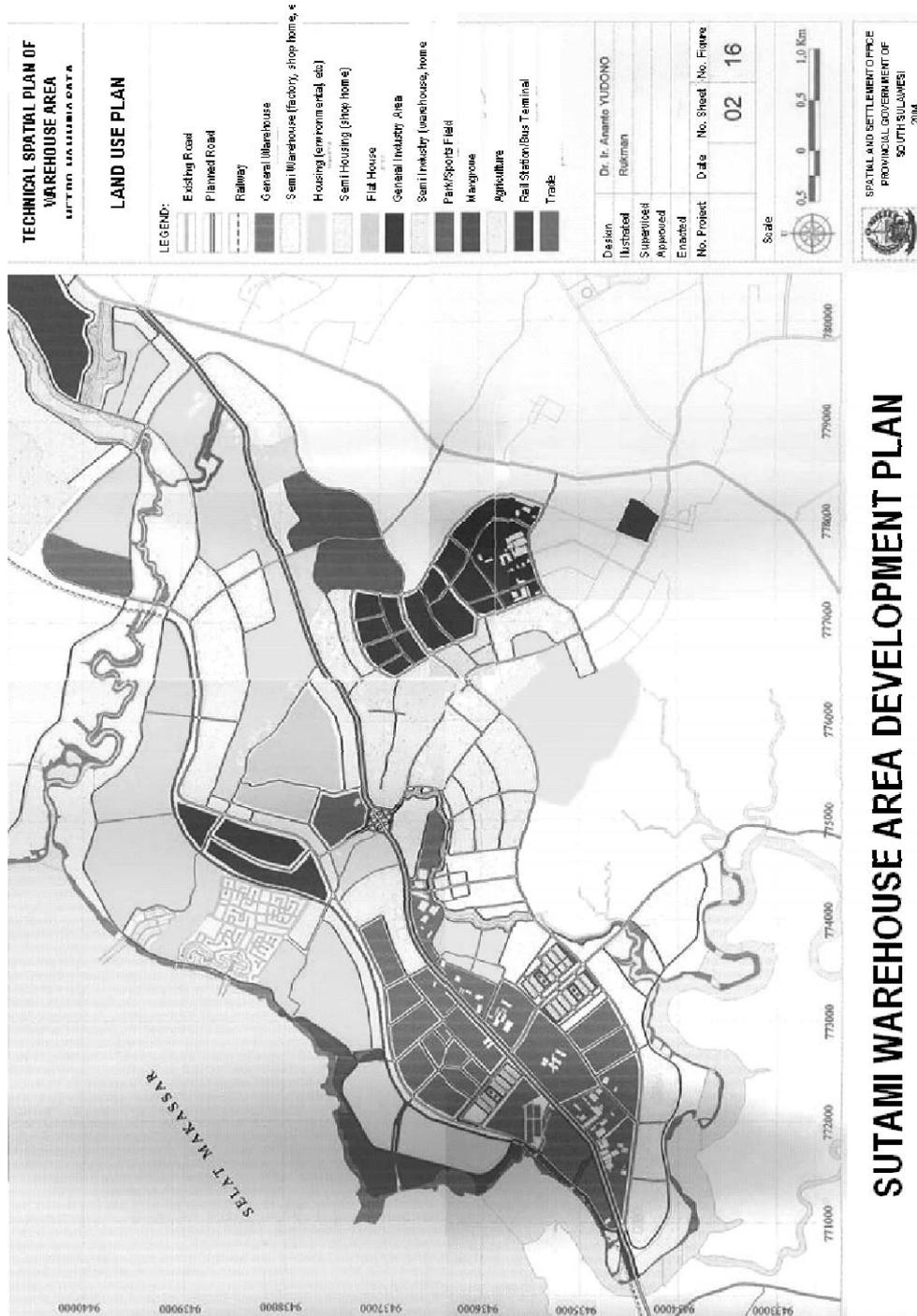


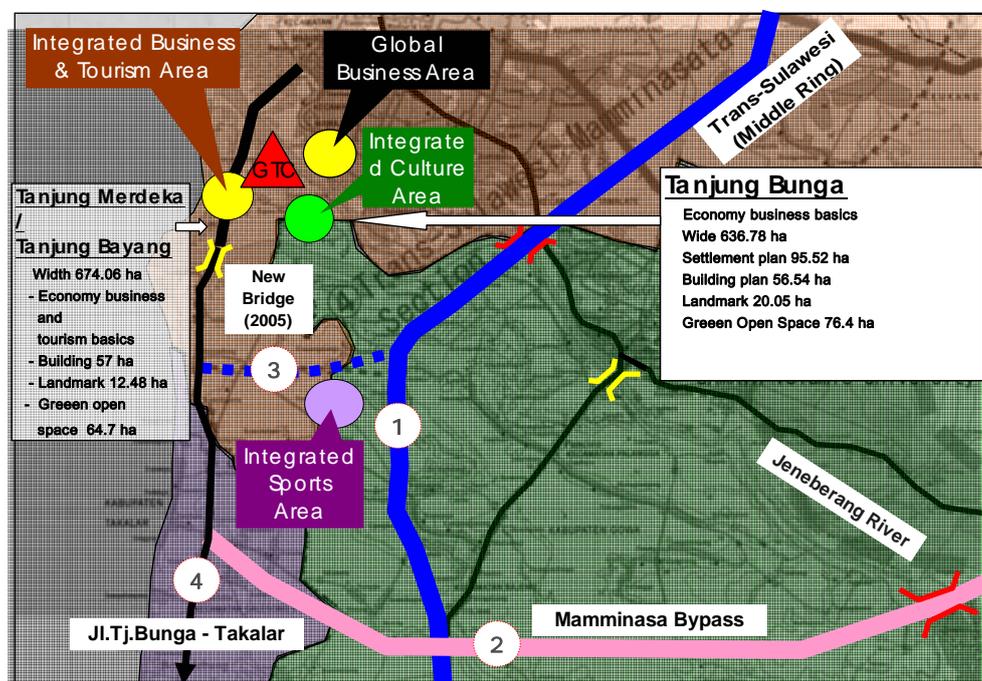
Figure 6.6.3 Land Use Plan along Jl. Ir. Sutarni

Gambar 4.4.2 Rencana Penggunaan Lahan di Propinsi Sulawesi Selatan Sepanjang Jl. Tol Ir. Sutarni

Karena Studi Rencana Tata Ruang Mamminasata menghapus bagian utara Jalan Lingkar Tengah yang direkomendasikan dalam Studi JICA tahun 1989, tidak ada jalan yang menghubungkan Sungguminasa secara langsung dengan daerah bagian selatan. Lalu lintas antara Sungguminasa dan bagian selatan harus melewati Jl.Tol Reformasi dan Jl.Urip Sumoharjo untuk pergi ke atau keluar dari wilayah pelabuhan. Tim Studi F/S secara cermat mengkaji Rencana Mamminasata dan merekomendasikan satu sambungan ruas jalan baik dari jalan lingkar tengah maupun dari jalan lingkar luar ke Jl.Ir.Sutami/KIMA.

4.4.3 Rencana Pengembangan di Selatan Sungai Jeneberang dan Ruas-Ruas Jalan Terkait

Seperti yang diilustrasikan dalam **Gambar 4.4.3**, sebuah proyek pengembangan terpadu sedang dalam pelaksanaan di muara Sungai Jeneberang yang bebas banjir setelah penyelesaian Bendungan Bili-bili.



Gambar 4.4.3 Topografi yang Sesuai untuk Kota Satelit

Studi JICA tahun 1989 merekomendasikan pembangunan jalan radial selatan (Jl. Metro Tj.Bunga - Takalar) di sepanjang pesisir pantai. Dengan dibangunnya jembatan sepanjang 300 m melintasi Sungai Jeneberang pada tahun 2005, pembangunan telah meluas ke arah selatan. Keempat hubungan jalan di bawah ini dimasukkan ke dalam wilayah ini dengan tujuan untuk mengendalikan arus urbanisasi sebaik mungkin.

- i) Akses jalan lingkar tengah Trans-Sulawesi
- ii) Bypass Mamminasa (Bagian Selatan)
- iii) Akses jalan lingkar tengah (Akses Tj.Bunga)
- iv) Jl.Metro Tj.Bunga – Talkalar (Lintas Barat Makassar).