

TUGAS 5

ILMU LINGKUNGAN

“Makassar *Smart City* 2030”



Oleh:

PUTU NOPA GUNAWAN

NIM : D411 10 009

Jurusan Teknik Elektro

Fakultas Teknik

Universitas Hasanuddin

2013

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	2
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	3
B. Tujuan.....	3
BAB II PEMBAHASAN	
A. Pengertian Smart City	4
B. Sejarah Kota Makassar	5
C. Makassar Menuju Kota Dunia	11
D. Makassar Sebagai Smart City 2030	13
BAB III PENUTUP	
Kesimpulan	21
DAFTAR PUSTAKA.....	22

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Makassar merupakan ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan, sebagai ibu kota yang juga merupakan pintu gerbang dari Indonesia bagian timur yang merupakan jalur perdagangan, ekonomi, sosial, politik, dan segala kemajuan maka kota Makassar mempunyai potensi untuk menjadi sebuah kota dunia bahkan smart city atau kota pintar yang dapat menjadi kota idaman bagi masyarakat baik dari Indonesia maupun dari luar negeri.

Kesiapan kota Makassar akan hal itu terbukti dari perkembangan infrastruktur di kota Makassar yang berkembang dengan pesat. Infrastruktur kota yang lebih maju dan lengkap, menegaskan arah Makassar menuju kota megapolitan semakin kentara. Infrastruktur jalan yang makin lengkap dengan berbagai pembangunan jalan lingkar, fly over dan perluasan jalan tol serta pelebaran jalan makin menegaskan kesiapan Makassar dalam menyongsong predikat sebagai kota utama di Indonesia. Gedung-gedung pencakar langit yang menembus cakrawala Makassar, juga mengaskan bahwa Makassar benar-benar tengah bersiap tinggal landas menuju megapolitan yang sebenarnya.

Oleh karena permasalahan di atas maka dalam makalah ini akan dibahas mengenai konsep kota Makassar sebagai smart city tahun 2030.

B. Tujuan

1. Mengetahui pengertian dan konsep smart city
2. Mengetahui sejarah kota Makassar
3. Menjelaskan konsep Makassar menuju kota dunia
4. Menjelaskan kesiapan dan rancangan Makassar sebagai smart city di tahun 2030.

BAB II

PEMBAHASAN

A. Pengertian Smart City

Perencanaan *Smart City* adalah agenda global sebagai respon konseptual dan praktis terhadap berbagai krisis perkotaan di dunia yang semakin mengkhawatirkan, untuk mengembalikan hubungan antara manusia, ruang binaan dan ruang alami yang lebih harmonis, sehingga tidak saling menyakiti. Melalui *Smart City*, tujuan-tujuan pembangunan perkotaan berkelanjutan dapat dicapai secara sistematis dan bertahap dengan perspektif jangka panjang.

Asumsi dasar yang digunakan sehingga pemikiran mengenai *Smart City* layak untuk dikedepankan menyangkut hal-hal berikut :

- Kota-kota Indonesia perlu secara cermat mengatasi persoalan ledakan penduduk perkotaan akibat urbanisasi yang brutal, tidak tertahankan, apabila kita berharap bahwa kota-kota tersebut dapat menjadi layak huni di masa mendatang. Salah satunya adalah dengan pengendalian jumlah penduduk dan redistribusinya, serta peningkatan kualitas pelayanan publik.
- Krisis perkotaan dapat kita hindari, sebagaimana yang terjadi di kota-kota besar dan metropolitan yang telah mengalami obesitas perkotaan, apabila kita mampu menangani perkembangan kota-kota kecil dan menengah secara baik, antara lain dengan penyediaan ruang terbuka hijau, pengembangan jalur sepeda dan pedestrian, pengembangan kota kompak, dan pengendalian penjarangan kawasan pinggiran.

Smart city dapat didefinisikan menjadi 6 dimensi, yaitu *smart economy*, *smart mobility*, *smart environment*, *smart people*, *smart living*, dan *smart governance*. Enam dimensi itu berhubungan dengan teori regional dan neoklasik pertumbuhan dan pembangunan perkotaan tradisional. Secara khusus, dimensi tersebut didasarkan pada daya saing masing-masing daerah, seperti transportasi, ICT, ekonomi, sumber daya alam, social, pemerintahan, dan lain-lain.

Smart city adalah sebuah impian dari hampir semua Negara di dunia. Dengan *smart city*, berbagai macam data dan informasi yang berada di setiap sudut kota dapat dikumpulkan melalui sensor yang terpasang di setiap sudut kota, dianalisis dengan aplikasi cerdas, selanjutnya disajikan sesuai dengan kebutuhan pengguna melalui aplikasi yang dapat diakses oleh berbagai jenis gadget. Melalui gadgetnya, secara interaktif pengguna juga dapat menjadi sumber data, mereka mengirim informasi ke pusat data untuk dikonsumsi oleh pengguna yang lain.

Konsep *smart city*:

1. Sebuah kota berkinerja baik dengan berpandangan ke dalam ekonomi, penduduk, pemerintahan, mobilitas, lingkungan hidup
2. Sebuah kota yang mengontrol dan mengintegrasikan semua infrastruktur termasuk jalan, jembatan, terowongan, rel, kereta bawah tanah, bandara, pelabuhan, komunikasi, air, listrik, dan pengelolaan gedung. Dengan begitu dapat mengoptimalkan sumber daya yang dimilikinya serta merencanakan pencegahannya. Kegiatan pemeliharaan dan keamanan dipercayakan kepada penduduknya.
3. *Smart city* dapat menghubungkan infrastruktur fisik, infrastruktur IT, infrastruktur sosial, dan bisnis infrastruktur untuk meningkatkan kecerdasan kota.
4. *Smart city* membuat kota lebih efisien dan layak huni
5. Penggunaan *smart computing* untuk membuat *smart city* dan fasilitasnya meliputi pendidikan, kesehatan, keselamatan umum, transportasi yang lebih cerdas, saling berhubungan dan efisien.

B. Sejarah Kota Makassar

Awal Kota dan bandar Makassar berada di muara sungai Tallo dengan pelabuhan niaga kecil di wilayah itu pada penghujung abad XV. Sumber-sumber Portugis memberitakan, bahwa bandar Tallo itu awalnya berada dibawah Kerajaan Siang di sekitar Pangkajene, akan tetapi pada pertengahan abad XVI, Tallo bersatu dengan sebuah kerajaan kecil lainnya yang bernama Gowa, dan mulai melepaskan diri dari kerajaan Siang, yang bahkan menyerang dan menaklukkan kerajaan-kerajaan sekitarnya. Akibat semakin intensifnya kegiatan pertanian di hulu sungai Tallo,

mengakibatkan pendangkalan sungai Tallo, sehingga bandarnya dipindahkan ke muara sungai Jeneberang, disinilah terjadi pembangunan kekuasaan kawasan istana oleh para ningrat Gowa-Tallo yang kemudian membangun pertahanan benteng Somba Opu, yang untuk selanjutnya seratus tahun kemudian menjadi wilayah inti Kota Makassar.

Pada masa pemerintahan Raja Gowa XVI ini didirikan pula Benteng Rotterdam di bagian utara, Pemerintahan Kerajaan masih dibawah kekuasaan Kerajaan Gowa, pada masa itu terjadi peningkatan aktifitas pada sektor perdagangan lokal, regional dan Internasional, sektor politik serta sektor pembangunan fisik oleh kerajaan. Masa ini merupakan puncak kejayaan Kerajaan Gowa, namun selanjutnya dengan adanya perjanjian Bungaya menghantarkan Kerajaan Gowa pada awal keruntuhan. Komoditi ekspor utama Makassar adalah beras, yang dapat ditukar dengan rempah-rempah di Maluku maupun barang-barang manufaktur asal Timur Tengah, India dan Cina di Nusantara Barat. Dari laporan Saudagar Portugal maupun catatan-catatan lontara setempat, diketahui bahwa peranan penting Saudagar Melayu dalam perdagangannya yang berdasarkan pertukaran surplus pertanian dengan barang-barang impor itu. Dengan menaklukkan kerajaan-kerajaan kecil disekitarnya, yang pada umumnya berbasis agraris pula, maka Makassar meningkatkan produksi komoditi itu dengan berarti, bahkan, dalam menyerang kerajaan-kerajaan kecil tainnya, para ningrat Makassar bukan hanya menguasai kawasan pertanian lawan-tawannya itu, akan tetapi berusaha pula untuk membujuk dan memaksa para saudagar setempat agar berpindah ke Makassar, sehingga kegiatan perdagangan semakin terkonsentrasi di bandar niaga baru itu.

Dalam hanya seabad saja, Makassar menjadi salah satu kota niaga terkemuka dunia yang dihuni lebih 100.000 orang (dan dengan ini termasuk ke-20 kota terbesar dunia Pada zaman itu jumlah penduduk Amsterdam, kota terbesar musuh utamanya, Belanda, baru mencapai sekitar 60.000 orang) yang bersifat kosmopolitan dan multikultural. Perkembangan bandar Makasar yang demikian pesat itu, berkat hubungannya dengan perubahan-perubahan pada tatanan perdagangan internasional masa itu. Pusat utama jaringan perdagangan di Malaka, ditaklukkan oleh Portugal pada tahun 1511, demikian di Jawa Utara semakin berkurang mengikuti kekalahan armada lautnya di tangan Portugal dan pengkotak-

kotakan dengan kerajaan Mataram. Bahkan ketika Malaka diambil-alih oleh Kompeni Dagang Belanda VOC pada tahun 1641, sekian banyak pedagang Portugis ikut berpindah ke Makassar.

Sampai pada pertengahan pertama abad ke-17, Makassar berupaya merentangkan kekuasaannya ke sebagian besar Indonesia Timur dengan menaklukkan Pulau Selayar dan sekitarnya, kerajaan-kerajaan Wolio di Buton, Bima di Sumbawa, Banggai dan Gorontalo di Sulawesi bagian Timur dan Utara serta mengadakan perjanjian dengan kerajaan-kerajaan di Seram dan pulau-pulau lain di Maluku. Secara internasional, sebagai salah satu bagian penting dalam Dunia Islam, Sultan Makassar menjalin hubungan perdagangan dan diplomatik yang erat dengan kerajaan-kerajaan Banten dan Aceh di Indonesia Barat, Golconda di India dan Kekaisaran Otoman di Timur Tengah.

Hubungan Makassar dengan Dunia Islam diawali dengan kehadiran Abdul Ma'mur Khatib Tunggal atau Dato' Ri Bandang yang berasal dari Minangkabau Sumatera Barat yang tiba di Tallo (sekarang Makassar) pada bulan September 1605. Beliau mengislamkan Raja Gowa ke-XIV I-MANGNGARANGI DAENG MANRABIA dengan gelar SULTAN ALAUDDIN (memerintah 1593-1639), dan dengan Mangkubumi I-MALLINGKAANG DAENG MANYONRI KARAENG KATANGKA yang juga sebagai Raja Tallo. Kedua raja ini, yang mulai memeluk Agama Islam di Sulawesi Selatan. Pada tanggal 9

Nopember 1607, tepatnya hari Jum'at, diadakanlah sembahyang Jum'at pertama di Mesjid Tallo dan dinyatakan secara resmi penduduk Kerajaan Gowa-Tallo telah memeluk Agama Islam, pada waktu bersamaan pula, diadakan sembahyang Jum'at di Mesjid Mangallekana di Somba Opu. Tanggal inilah yang selanjutnya diperingati sebagai hari jadi kota Makassar sejak tahun 2000, yang sebelumnya hari jadi kota Makassar jatuh pada tanggal 1 April.

Para ningrat Makassar dan rakyatnya dengan giat ikut dalam jaringan perdagangan internasional, dan interaksi dengan komunitas kota yang kosmopolitan itu me-nyebabkan sebuah "creative renaissance" yang menjadikan Bandar Makassar salah satu pusat ilmu pengetahuan terdepan pada zamannya.

Koleksi buku dan peta, sesuatu yang pada zaman itu masih langka di Eropa, yang terkumpul di Makassar, konon merupakan salah satu perpustakaan ilmiah terbesar di dunia, dan para sultan tak segan-segan memesan barang-barang paling mutakhir dari seluruh pelosok bumi, termasuk bola dunia dan teropong terbesar pada waktunya, yang dipesan secara khusus dari Eropa. Ambisi para pemimpin Kerajaan Gowa-Tallo untuk semakin memperluas wilayah kekuasaan serta persaingan Bandar Makassar dengan Kompeni Dagang Belanda VOC berakhir dengan perang paling dahsyat dan sengit yang pernah dijalankan Kompeni. Pasukan Bugis, Belanda dan sekutunya dari Ternate, Buton dan Maluku memerlukan tiga tahun operasi militer di seluruh kawasan Indonesia Timur. Baru pada tahun 1669, akhirnya dapat meratakan kota Makassar dan benteng terbesarnya, Somba Opu.

Bagi Sulawesi Selatan, kejatuhan Makassar di tangan federasi itu merupakan sebuah titik balik yang berarti Bandar Niaga Makassar menjadi wilayah kekuasaan VOC, dan beberapa pasal perjanjian perdamaian membatasi dengan ketat kegiatan pelayaran antar-pulau Gowa-Tallo dan sekutunya. Pelabuhan Makassar ditutup bagi pedagang asing, sehingga komunitas saudagar hijrah ke pelabuhan-pelabuhan lain.

Pada beberapa dekade pertama setelah pemusnahan kota dan bandar Makassar, penduduk yang tersisa membangun sebuah pemukiman baru di sebelah utara bekas Benteng Ujung Pandang; benteng pertahanan pinggir utara kota lama itu pada tahun 1673 ditata ulang oleh VOC sebagai pusat pertahanan dan pemerintahan dan diberi nama barunya Fort Rotterdam, dan 'kota baru' yang mulai tumbuh di sekelilingnya itu dinamakan 'Vlaardingen'. Pemukiman itu jauh lebih kecil daripada Kota Raya Makassar yang telah dihancurkan. Pada dekade pertama se usai perang, seluruh kawasan itu dihuni tidak lebih 2.000 jiwa; pada pertengahan abad ke-18 jumlah itu meningkat menjadi sekitar 5.000 orang, setengah di antaranya sebagai budak.

Selama dikuasai VOC, Makassar menjadi sebuah kota yang tertutup. "Jan Kompeni" maupun para penjajah kolonial pada abad ke-19 itu tak mampu

menaklukkan jazirah Sulawesi Selatan yang sampai awal abad ke-20 masih terdiri dari selusin kerajaan kecil yang independen dari pemerintahan asing, bahkan sering harus mempertahankan diri terhadap serangan militer yang ditancurkan kerajaan-kerajaan itu. Maka, 'Kota Kompeni' itu hanya berfungsi sebagai pos pengamanan di jalur utara perdagangan rempah-rempah tanpa hinterland - bentuknya pun bukan 'bentuk kota', tetapi suatu aglomerasi kampung-kampung di pesisir pantai sekeliling Fort Rotterdam.

Pada awalnya, kegiatan perdagangan utama di beras Bandar Dunia ini adalah pemasaran budak serta menyuplai beras kepada kapal-kapal VOC yang menukarkannya dengan rempah-rempah di Maluku. Pada tahun 30-an di abad ke-18, pelabuhan Makassar dibuka bagi kapal-kapal dagang Cina. Komoditi yang dicari para saudagar Tionghoa di Sulawesi, pada umumnya berupa hasil laut dan hutan seperti teripang, sisik penyu, kulit kerang, sarang burung dan kayu cendana, sehingga tidak dianggap sebagai langganan dan persaingan bagi monopoli jual-beli rempah-rempah dan kain yang didirikan VOC.

Sebaliknya, barang dagangan Cina, Terutama porselen dan kain sutera, dijual para saudagarnya dengan harga yang lebih murah di Makassar daripada yang bisa didapat oleh pedagang asing di Negeri Cina sendiri. Adanya pasaran baru itu, mendorong kembali aktivitas maritim penduduk kota dan kawasan Makassar. Terutama penduduk pulau-pulau di kawasan Spermonde mulai menspesialisasikan diri sebagai pencari teripang, komoditi utama yang dicari para pedagang Cina, dengan menjelajahi seluruh Kawasan Timur Nusantara untuk men-carinya; bahkan, sejak pertengahan abad ke-18 para nelayan-pelaut Sulawesi secara rutin berlayar hingga pantai utara Australia, di mana mereka tiga sampai empat bulan lamanya membuka puluhan lokasi pengolahan teripang. Sampai sekarang, hasil laut masih merupakan salah satu mata pencaharian utama bagi penduduk pulau-pulau dalam wilayah Kota Makassar.

Setelah Pemerintah Kolonial Hindia Belanda menggantikan kompeni perdagangan VOC yang bangkrut pada akhir abad ke-18, Makassar dihidupkan kembali dengan menjadikannya sebagai pelabuhan bebas pada tahun 1846. Tahun-tahun berikutnya menyaksikan kenaikan volume perdagangan yang

pesat, dan kota Makassar berkembang dari sebuah pelabuhan backwater menjadi kembali suatu bandar internasional.

Dengan semakin berputarnya roda perekonomian Makassar, jumlah penduduknya meningkat dari sekitar 15.000 penduduk pada pertengahan abad ke-19 menjadi kurang lebih 30.000 jiwa pada awal abad berikutnya. Makassar abad ke-19 itu dijuluki "kota kecil terindah di seluruh Hindia-Belanda" (Joseph Conrad, seorang penulis Inggris-Polandia terkenal), dan menjadi salah satu port of call utama bagi baik para pelaut-pedagang Eropa, India dan Arab dalam pemburuan hasil-hasil hutan yang amat laku di pasaran dunia maupun perahu-perahu pribumi yang beroperasi di antara Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Maluku.

Pada awal abad ke-20, Belanda akhirnya menaklukkan daerah-daerah independen di Sulawesi, Makassar dijadikan sebagai pusat pemerintahan kolonial Indonesia Timur. Tiga-setengah dasawarsa Neerlandica, kedamaian di bawah pemerintahan kolonial itu adalah masa tanpa perang paling lama yang pernah dialami Sulawesi Selatan, dan sebagai akibat ekonominya berkembang dengan pesat. Penduduk Makassar dalam kurun waktu itu meningkat sebanyak tiga kali lipat, dan wilayah kota diperluas ke semua penjuru. Dideklarasikan sebagai Kota Madya pada tahun 1906, Makassar tahun 1920-an adalah kota besar kedua di luar Jawa yang membanggakan dirinya dengan sembilan perwakilan asing, sederetan panjang toko di tengah kota yang menjual barang-barang mutakhir dari seluruh dunia dan kehidupan sosial-budaya yang dinamis dan kosmopolitan.

Perang Dunia Kedua dan pendirian Republik Indonesia sekali lagi mengubah wajah Makassar. Hengkangnya sebagian besar warga asingnya pada tahun 1949 dan nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing pada akhir tahun 1950-an menjadi-kannya kembali sebuah kota provinsi. Bahkan, sifat asli Makassar-pun semakin menghilang dengan kedatangan warga baru dari daerah-daerah pedalaman yang berusaha menyelamatkan diri dari kekacauan akibat berbagai pergolakan pasca-revolusi. Antara tahun 1930-an sampai tahun 1961 jumlah penduduk meningkat dari kurang lebih 90.000 jiwa menjadi hampir 400.000 orang, lebih daripada setengahnya pendatang baru dari wilayah

luar kota. Hal ini dicerminkan dalam penggantian nama kota menjadi Ujung Pandang berdasarkan julukan "Jumpandang" yang selama berabad-abad lamanya menandai Kota Makassar bagi orang pedalaman pada tahun 1971. Baru pada tahun 1999 kota ini dinamakan kembali Makassar, tepatnya 13 Oktober berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 Nama Ujung Pandang dikembalikan menjadi Kota Makassar dan sesuai Undang-Undang Pemerintahan Daerah luas wilayah bertambah kurang lebih 4 mil kearah laut 10.000 Ha, menjadi 175.77 km

C. Makassar Menuju Kota Dunia

Siapapun akan mengakui, melihat Makassar lima tahun lalu, dengan Makassar yang ada sekarang, pasti akan jauh berbeda. Infrastruktur kota yang lebih maju dan lengkap, menegaskan arah Makassar menuju kota megapolitan semakin kentara. Infrastruktur jalan yang makin lengkap dengan berbagai pembangunan jalan lingkar, fly over dan perluasan jalan tol serta pelebaran jalan makin menegaskan kesiapan Makassar dalam menyongsong predikat sebagai kota utama di Indonesia. Gedung-gedung pencakar langit yang menembus cakrawala Makassar, juga mengaskan bahwa Makassar benar-benar tengah bersiap tinggal landas menuju megapolitan yang sebenarnya.

Jika pada tahun 2005 pertumbuhan hanya tercatat 7,16 persen, maka pada tahun 2006 lalu meroket hingga mencapai 10,17 persen (Data BPS Makassar). Investasi juga melambung yang dibuktikan dengan besaran nilai investasi yang masuk hingga tahun 2007 yang mencapai Rp 8 triliun lebih. Sebuah pencapaian yang mencengangkan karena di awal kepemimpinan Ilham di tahun 2004, angka investasi hanya menunjukkan posisi sekitar Rp 1,1 triliun. Imbasnya, lapangan kerja makin terbuka. Angka pengangguran terus menurun, dari tahun 2004 yang mencapai 42.430 orang, menjadi hanya 26.319 orang pada tahun 2005. Artinya, dalam tempo setahun 16.111 orang yang berhasil mendapatkan pekerjaan.

Berbagai program terobosan juga pemerintah lakukan, terutama dalam peningkatan kualitas hidup warga kota ini. Program Makassar Bersih yang ia luncurkan sesaat setelah terpilih menjadi walikota, langsung mengubah wajah kota.

Sampah yang sebelumnya menjadi masalah pelik Makassar, sudah bisa diatasi dengan berbagai terobosan dalam bidang kebersihan.

Sektor Pendidikan yang memang menjadi target utama dan menjadi salah satu konsentrasi Ilham begitu terpilih, akhirnya memang mendapat bagian yang lebih banyak. Sadar akan banyaknya warga kota yang belum mampu menyekolahkan anaknya karena keterbatasan biaya, Ilham kemudian membuat kebijakan penggratisan pendidikan pada beberapa sekolah terutama di daerah pinggiran. Tahun 2007 lalu, sudah ada 18 sekolah yang terdiri dari 15 SD dan 3 SMP yang digratiskan. Secara bertahap, jika dana memungkinkan maka di tahun 2010 mendatang, semua sekolah di Makassar akan berusaha digratiskan.

Komitmen itu dibuktikan Pemerintah Kota dengan terus menggenjot anggaran pendidikan gratis menjadi Rp 5 miliar tahun ini, atau meningkat tajam dibanding alokasi Rp 2 miliar di tahun 2007 lalu. Genjotan bidang pendidikan itu membawa hasil nyata dengan posisi Makassar secara nasional yang mampu menembus posisi 10 besar dari sebelumnya yang hanya berkutat pada posisi 15 dan 17. Ilham mampu dengan leluasa mengumbar banyak program yang bertujuan untuk kesejahteraan warga kota karena kemampuannya menggenjot pendapatan asli Makassar.

Tahun 2004, PAD Makassar hanya menunjukkan angka Rp 87, 4 miliar. Namun, tiga tahun berselang, angka itu naik berlipat menjadi Rp 138 miliar di tahun 2007 lalu. Jika semua rencana berjalan sesuai yang ditargetkan, maka tahun 2009 ditargetkan mencapai angka Rp 189 miliar. Berdasar dari semua keberhasilan itu, maka Ilham tak ragu menampilkan wajah Makassar yang sesungguhnya di mata dunia. Bertepatan dengan peringatan 400 tahun Makassar, tahun 2007 lalu, diluncurkan sebuah tagline bertajuk Great Expectation, yang berarti datang, lihat dan buktikan. Tagline ini bermakna luas sebagai bentuk kepercayaan diri yang besar dari pemerintah kota dalam memperkenalkan Makassar ke dunia luar. Makassar kini betul-betul tak tertahankan lagi dalam menatap sebuah era baru, era Makassar Megapolitan.

Penghargaan:

1. Penyelenggaraan dan pengembangan pendidikan di Sulawesi Selatan (Gubernur Provinsi Sulsel)

2. Penghargaan atas peran serta pengabdianya dalam upaya melestarikan jiwa, semangat dan nilai-nilai 45 (Jenderal Purn. TNI Surono)
3. Bhumi Bhakti Adiguna, Penghargaan atas partisipasi dan dukungan untuk menjadikan pertanahan sebagai sumber kemakmuran rakyat melalui sumbangan pemikiran, kontribusi dalam meningkatkan mutu pelayanan dan pengembangan infrastruktur pertanahan (Kepala Badan Pertanahan Nasional)
4. Penghargaan penanganan wilayah kumuh perkotaan (Presiden RI)
5. Penghargaan pelayanan citra pelayanan prima (Presiden RI)
6. Mangala Karya Kencana (Kepala BKKBN)
7. Penghargaan sebagai penutur Bahasa Indonesia terbaik tingkat nasional kategori birokrat. (PP IMABSII, Kepala Pusat Bahasa Depdiknas RI)
8. Nugra Jasadarma Pustaloka, atas peran sertanya dalam memasyarakatkan perpustakaan (Kepala Perpustakaan Nasional RI)
9. Bhakti Koperasi dan UKM (Menteri Koperasi dan Usaha Kecil Menengah RI)
10. Wahana Tata Nugraha Bidang Lalulintas dari Presiden RI

D. Makassar sebagai Smart City 2030

Banyak faktor yang membuat *smart city* ini menjadi sukses di beberapa negara berkembang, selain inisiatif yang membuat *smart city* ini berhasil faktor lain yaitu :

- Manajemen dan Organisasi
- Teknologi
- Pemerintahan
- Kebijakan
- Masyarakat
- Ekonomi
- Infrastruktur dan,
- Lingkungan

1. Manajemen dan Organisasi

Suatu organisasi harus memiliki manajemen yang terstruktur agar organisasi tersebut berjalan baik, seimbang dan lancar. Dalam hal ini factor organisasi dan manajemen merupakan factor yang menentukan kemajuan terciptanya *smart city*, karena manusia yang membuat tujuan dan manusia pula yang melakukan proses untuk mencapai tujuan.

2. Teknologi

Sebuah *smart city* sangat bergantung pada smart computing. Smart computing mengacu pada generasi baru hardware, software dan jaringan teknologi yang menyediakan system IT yang real-time. Dengan analisis yang baik dan secara mendalam dapat membantu penduduk membuat keputusan yang lebih pintar yang diiringi dengan tindakan yang dapat mengoptimalkan proses bisnis.

Teknologi informasi merupakan sebuah pendorong utama bagi inisiatif smart city. Proyek pembangunan smart city dengan mengacu pada teknologi informasi dapat mengubah sejumlah peluang yang potensial, mereka dapat meningkatkan manajemen dan fungsi kota. Namun, meskipun banyak manfaat dari teknologi tersebut dampaknya masih belum terlihat jelas, karena terdapat kesenjangan social bagi penduduk yang tinggal di pedesaan yang belum mendapatkan fasilitas tersebut. Maka dari itu pemerintah kota harus banyak mempertimbangkan faktor-faktor tertentu ketika mengimplementasikan teknologi informasi yang berkaitan dengan sumber daya, kapasitas, dan hal-hal yang berkaitan dengan kesenjangan social nantinya.

3. Pemerintahan

Beberapa kota di Negara berkembang sudah memulai proyek pembangunan smart city yang inisiatif. Proyek ini disebut inisiatif smart city untuk melayani warga dan untuk meningkatkan kualitas hidup mereka. Dengan demikian, beberapa kota telah merasakan peningkatan kebutuhan pemerintahan untuk mengelola proyek.

Dukungan dari pemerintah juga merupakan salah satu factor yang penting untuk kemajuan smart city. Karena tanpa dukungan pemerintah impian untuk mewujudkan smart city akan sulit untuk diwujudkan.

4. Kebijakan

Perpindahan dari sebuah kota biasa menjadi smart city memerlukan interaksi komponen teknologi dengan politik dan kelembagaan. Komponen politik mewakili berbagai elemen dan tekanan eksternal, seperti kebijakan politik yang mungkin mempengaruhi ide dari pembuatan smart city. Konteks kebijakan sangat penting bagi pemahaman dari penggunaan system informasi. Pemerintah yang inovatif yang ikut serta dalam membangun smart city menekankan perubahan dalam suatu kebijakan.

5. Masyarakat

Masyarakat merupakan bagian penting dari terciptanya smart city, karena dengan demikian kebiasaan-kebiasaan yang dulu mulai ditinggalkan. Proyek smart city berdampak pada kualitas hidup warga dengan tujuan menjadikan sebuah kota menjadi lebih efisien. Masyarakat juga dituntut untuk ikut berpartisipasi dalam pengelolaan dan penyelenggaraan kota, serta menjadi pengguna kota yang aktif. Masyarakat juga adalah factoryang paling menentukan keberhasilan atau kegagalan terciptanya smart city.

6. Ekonomi

Faktor ekonomi merupakan pendorong utama smart city. Sebuah kota dengan daya saing ekonomi yang tinggi dianggap memiliki salah satu sifat smart city. Faktor ekonomi termasuk salah satu daya saing inovasi, kewirausahaan, dan produktivitas dari kota tersebut.

7. Infrastruktur

Infrastruktur memegang peranan penting dalam membuat smart city. Karena smart city dibangun berdasarkan infrastruktur ICT seperti wi-fi dan hotspot. Pembangunan infrastuktur ICT merupakan hal yang mendasar dalam

melakukan pembangunan smart city. Pembangunan infrastruktur tergantung pada beberapa factor yang terkait untuk kinerja dan ketersediannya.

8. Lingkungan

Factor lingkungan dianggap sebagai factor yang mempengaruhi kemajuan smart city karena nantinya lingkungan sebuah kota menggunakan teknologi dalam menjalani kelangsungan hidup masyarakatnya.

Penataan ruang wilayah Kota Makassar 2030

Penataan ruang wilayah Kota Makassar 2030 memiliki tujuan yaitu mewujudkan ruang wilayah Kota Makassar sebagai kota tepian air kelas dunia yang didasari atas keunggulan dan keunikan local menuju kemandirian local dalam rangka persaingan global demi ketahanan nasional dan wawasan nusantara yang amna, nyaman, produktif dan berkelanjutan.

Adapun kebijakan yang diambil dalam penataan ruang wilayah Kota Makassar 2030, yaitu ;

- Memantapkan fungsi Kota Makassar sebagai kota maritim, jasa, niaga, pendidikan dan budaya.
- Memperkokoh atmosfir tata ruang yang berciri 'Makassar' yang kuat.
- Memprioritaskan mitigasi dan adaptasi lingkungan pesisir dan sungai.
- Mengembangkan fungsi tematik ruang yang berdaya saing tinggi berstandar global.
- Menyebar pusat-pusat kegiatan perkotaan yang tematik dan terpadu (compact city).
- Memaksimalkan ruang terbuka menjadi ruang terbuka hijau (RTH).
- Meningkatkan 'kualitas hijau' ruang wilayah dengan 'Green Coverage Ratio' (emisi CO2).
- Merevitalisasi kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana kota.
- Melengkapi jaringan prasarana kota standar global (fly over, STP kota, monorail)
- Mengembangkan system transportasi 'air' dan system transportasi darat yang terpadu dengan 'odot system'.

- Mengembangkan system intermoda transportasi yang terpadu dan hirarkhis.

Kebijakan untuk membentuk Makassar sebagai kota dunia yang berciri lokal serta sebagai waterfront city yang berciri kota maritime yang kuat merupakan hasil pengujian dilapangan berdasarkan keinginan masyarakat. Mereka tetap menginginkan positioning Makassar yang diterapkan dalam lima visi kota sebagai kota maritime, jasa, niaga, pendidikan serta budaya.

Salah satu kebijakna yang ditempuh ini, yaitu memperkokoh atmosfir tata ruang yang berciri ‘Makassar’ yang kuat. Adapun cirri Makassar yang ingin ditonjolkan, yakni :

1. Secara alam dan geografis, Makassar merupakan kawasan maritim dan waterfront city yang dibuktikan oleh sejarah bahwa kota ini tumbuh dari laut dan bukan dari darat.
2. Kota tepian air yang menghadap arah barat, yang berarti bahwa Makassar memiliki pemandangan sunset yang sangat indah.
3. Secara fisik kota ini dipengaruhi oleh dua sungai, yakni Jeneberang dan Tallo.
4. Makassar berada di dataran rendah yang rentan terhadap sea level rise, sehingga perlu adanya pengamanan pesisir terhadap kenaikan air laut dengan cara mitigasi dan adaptasi.
5. Secara budaya, kota ini memiliki kemampuan dan keramahan yang tinggi dalam menerima tamu, oleh karenanya harus dibangun kota senyamana mungkin. Contohnya, pedestrian yang ada saat ini kurang ramah bagi para pejalan kaki, sehingga harus dibangun dengan penghijauan RTH yang baik.
6. Secara arsitektur, dibangun kota modern yang mengikuti standar global tetapi tetap mempertahankan arsitektur tradisional Makassar yang bisa diadopsi pada pemakaian-pemakaian aksesoris pada entrance anatomi bangunan yang modern.
7. Dunia mengenal Makassar sebagai kota maritime oleh karenanya titik kumpul wisata dan kuliner berada didaerah pesisir.

Dengan adanya kebijakan ini maka akan diwujudkan Makassar sebagai kota dunia berstandar global tetapi tetap berciri khas lokal, melalui konsep waterfront

city. Selain itu, Makassar juga dibangun sebagai compact city yang saling bersinergi guna turut memperkuat atmosfer lokal yang kuat dalam kota yang modern.

Konsep Makassar Smart City 2030

Ada Jalan Layang di Pantai Losari Dari Belakang HGM ke Depan Fort Rotterdam

Sebuah jalan pesisir berbentuk jalan layang yang menghubungkan belakang Hotel Golden Makassar dan depan Fort Rotterdam akan terbangun. Pilihan pembangunan jalan pesisir ini bersamaan dengan pembuatan fly over dari Jalan Haji Bau menuju Centre Point of Indonesia (CPI) di kawasan Pantai Losari.

Jalan pesisir ini dimaksudkan guna mengurangi kemacetan akibat terbangunnya CPI dan wisata keluarga Trans Studio di kawasan Tanjungbunga. Apalagi, jumlah pengunjung di Trans Studio saja diprediksi mencapai 200 ribu pada hari libur.

Perencanaan pembangunan CPI telah memasuki tahapan desain jalan. Jalan pesisir ini berbentuk setengah lingkaran. Konstruksi jalan dibuat melayang sehingga tidak memerlukan reklamasi pantai di belakang kawasan pertokoan itu. Selain jalan darat yang dibuat melayang, juga direncanakan jalur monorail di sepanjang jalan pesisir tersebut.

Pembangunan jalan pesisir ini untuk mencegah kemacetan akibat bottle neck di Jalan Penghibur dan Jalan Somba Opu telah diamanatkan dalam Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang pesisir. Selain itu, juga telah dicantumkan dalam rencana tata ruang dan wilayah (RTRW) Kota Makassar.

Sementara itu, setelah mendapat persetujuan Presiden RI, Pemprov Sulsel akhirnya memulai pembangunan megaproyek CPI. Pada Jumat-Sabtu pekan ini akan dilakukan penimbunan untuk pembuatan akses jalan ke lokasi CPI di Tanah Tumbuh.

Akses jalan yang akan dibuat sepanjang 700 meter dengan menggunakan sebanyak 800 ribu kubik tanah yang akan didatangkan dari Gowa, Pangkep, dan Takalar. "Pekan ini kami mulai penimbunan akses jalan ke CPI," kata Kepala Dinas Tata Ruang dan Permukiman Sulsel, Syarif Burhanuddin, Senin, 16 Maret.

Untuk keperluan penimbunan jalan itu, pihaknya sudah memasang patok di sepanjang lokasi penimbunan akses jalan. Rencananya, tahun depan proyek CPI sudah ditawarkan ke investor. Sudah ada empat investor dari luar dan dalam negeri yang mengajukan penawaran melalui Badan Penanaman Modal Daerah (Sulsel, red)," kata Syarif. Hanya saja, Syarif tidak menyebut investor dimaksud.

Satuan Kerja CPI, Jumras, menjelaskan, saat ini pihaknya masih melakukan pengukuran untuk penimbunan akses jalan. Setelah itu akan dikeluarkan surat perintah dimulainya pengerjaan penimbunan jalan. "Kemungkinan penimbunan dilakukan Jumat atau Sabtu pekan ini. Kami masih fokus melakukan pengukuran dan pemasangan batu di sepanjang lokasi penimbunan jalan," kata dia.

Sementara konsultan pembangunan CPI, Dani Pomanto, menjelaskan, segera melengkapi studi megaprojek tersebut. Tahun ini Detail Engineering Design sudah rampung sehingga sudah bisa ditawarkan ke para investor.

Dani menyebutkan, ada beberapa zona di CPI di antaranya zona golf, zona bisnis, zona pariwisata, dan zona perhotelan. "Pekan ini konsep pembagian zona disusun, lalu diserahkan ke investor zona mana yang mereka minati," jelas Dani sembari menyebut total luas lahan CPI mencapai 157 hektare. (ram) Harian Fajar Ekometro dan Monorel di CPI

Bagaimana wajah Makassar di tahun 2016? Ada monorel, ada ekometro, dan ada jalan layang. Semua itu terkait di kawasan Centre Point of Indonesia (CPI). Monorel dan jalan layang ini untukantisipasi penumpukan kendaraan menuju kawasan CPI. Monorel di kawasan CPI terintegrasi dengan jalur monorel kota. Jalur itu terhubung hingga ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

Sementara Pembuatan jalan layang atau fly over ada dua. Satu dari Jalan Haji Bau menuju CPI. Satu lagi di belakang Hotel Makassar Golden hingga depan Fort Rotterdam. Ekometro atau terminal induk terintegrasi dengan dua jalan layang tadi.

Konsultan megaprojek CPI, Dani Pomanto, menjelaskan, nantinya akan dibuat moda transportasi khusus dengan monorel dari Bandara Sultan Hasanuddin lalu masuk ke CPI. "Jadi ada pembenahan sistem transportasi Makassar yang disebut ODOT (one day one ticket, red)," terang Dani, Rabu, 18 Maret.

Dalam sistem transportasi khusus ini, busway akan menjadi moda utama kemudian petepete dan taksi menjadi vider pertama. Sedang becak dan ojek menjadi vider kedua. Menurut Dani, tidak ada penghapusan angkutan umum yang sudah ada saat ini.

"Semua angkutan akan diakomodasi dalam terminal induk di CPI itu. Tidak akan ada penghapusan angkutan tradisional dengan kehadiran busway nantinya," papar Dani meyakinkan. Rencananya, kata Dani, dalam waktu dekat ini pihaknya akan rapat dengan instansi terkait untuk merancang prakonstruksi pembangunan jalan layang di Jalan Haji Bau simpul Jalan Rajawali. "Model jalan layang itu nantinya akan melingkar," jelas Dani.

Kepala Bagian Tata Pemerintahan Pemkot Makassar, Gani Sirman, mengaku sudah mengetahui rancangan jalan lingkaran tersebut. Pihaknya pun siap memfasilitasi jika nantinya akan dilakukan pembebasan lahan. "Pada dasarnya pemkot siap membantu kelancaran megaprojek itu," kata Gani. (*) Harian Fajar



BAB III

PENUTUP

Smart city dapat didefinisikan menjadi 6 dimensi, yaitu *smart economy*, *smart mobility*, *smart environment*, *smart people*, *smart living*, dan *smart governance*. Enam dimensi itu berhubungan dengan teori regional dan neoklasik pertumbuhan dan pembangunan perkotaan tradisional. Secara khusus, dimensi tersebut didasarkan pada daya saing masing-masing daerah, seperti transportasi, ICT, ekonomi, sumber daya alam, social, pemerintahan, dan lain-lain.

Adapun kebijakan yang diambil dalam penataan ruang wilayah Kota Makassar 2030, yaitu ;

- Memantapkan fungsi Kota Makassar sebagai kota maritim, jasa, niaga, pendidikan dan budaya.
- Memperkokoh atmosfir tata ruang yang berciri ‘Makassar’ yang kuat.
- Memprioritaskan mitigasi dan adaptasi lingkungan pesisir dan sungai.
- Mengembangkan fungsi tematik ruang yang berdaya saing tinggi berstandar global.
- Menyebarkan pusat-pusat kegiatan perkotaan yang tematik dan terpadu (compact city).
- Memaksimalkan ruang terbuka menjadi ruang terbuka hijau (RTH).
- Meningkatkan ‘kualitas hijau’ ruang wilayah dengan ‘Green Coverage Ratio’ (emisi CO₂).
- Merevitalisasi kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana kota.
- Melengkapi jaringan prasarana kota standar global (fly over, STP kota, monorail)
- Mengembangkan system transportasi ‘air’ dan system transportasi darat yang terpadu dengan ‘odot system’.
- Mengembangkan system intermoda transportasi yang terpadu dan hirarkhis.

DAFTAR PUSTAKA

- <http://kiepsumakassar.blogspot.com/2011/04/makassar-2030.html>
- <http://www.majalahversi.com/artikel/makassar-menuju-kota-dunia-retorika-kosong-yang-narsis>
- <http://www.kabarindonesia.com/berita.php?pil=26&dn=20080610011407>
- <http://adiakmal.com/seri-hut-makassar-405-bangga-makassar-jadi-kota-dunia/>
- http://www.makassarterkini.com/index.php?option=com_content&view=article&id=745:makassar-2030&catid=49:metro