

**INOVASI, MASALAH, DAN TANTANGAN DALAM PENYUSUNAN RDTR UNTUK OSS:  
KASUS PADA PENYUSUNAN RDTR DI SENDAWAR TIMUR, KUTAI BARAT,  
PROVINSI KALIMANTAN TIMUR**

**Eko Budi Santoso<sup>1</sup>, Aulia Iswi<sup>2</sup>, Ipung Yanuasmaras<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Institut Pemerintahan Dalam Negeri, <sup>2</sup>& <sup>3</sup>Konsultan Aria Ripta Sarana

Email: budi\_santoso@ipdn.ac.id, aulia.iswi04@gmail.com, Ipung.hmp@gmail.com

**ABSTRAK.** Paper ini merupakan hasil kajian penulis atas keterlibatan dalam penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Sendawar Bagian Timur Kabupaten Kutai Barat, Provinsi Kalimantan Timur. Walaupun kajian penulis didasarkan atas satu kasus yang terlibat langsung, namun dari sharing antar perencana didapat fakta bahwa berbagai permasalahan yang terjadi relatif hampir sama dengan berbagai kasus penyusunan RDTR di daerah lainnya di Indonesia yang disusun dalam rangka *Online Single Submission* (OSS) yang mulai resmi diterapkan per 1 Januari 2020 ini. Hasil kajian ini walaupun tidak dapat digeneralisasi namun dapat dijadikan bahan pembelajaran dalam penyusunan RDTR lainnya untuk kepentingan sejenis maupun RDTR reguler lainnya yang relatif memiliki karakteristik yang hampir serupa. Hasil kajian menunjukkan bahwa masih ada beberapa kelemahan yang perlu dibenahi baik pada penyiapan peta dasar & tematik, klasifikasi pada pedoman dan standar, waktu penyusunan yang wajar, maupun sinkronisasinya dengan sistem pada OSS. Direkomendasikan untuk melakukan *crash program* dalam penyiapan peta dasar dan peta tematik terkait, penyesuaian/penyempurnaan pedoman, pemisahan proses dengan KLHS, serta penyiapan SDM dalam mengelola *flexible system* pada OSS.

**Kata Kunci:** Inovasi, Masalah, Tantangan, RDTR Sendawar Timur, Kutai Barat

***INNOVATION, PROBLEM, AND CHALLENGES IN PREPARING RDTR FOR OSS: CASE  
IN PREPARING RDTR IN EASTERN SENDAWAR, WEST KUTAI REGENCY, EAST  
KALIMANTAN PROVINCE***

**ABSTRACT.** This paper is the result of the author's study of his involvement in the preparation of the Eastern Sendawar Spatial Detail Plan (RDTR) in West Kutai Regency, East Kalimantan Province. Although the author's study is based on one case directly involved, but from sharing between planners the fact is that the various problems that occur are relatively similar to the various case of the preparation of RDTR in other regions in Indonesia prepared for the input of *Online Single Submission* (OSS), which began to be officially applied as of January 1, 2020. The results of this study, although they cannot be generalized, can be used as a lesson learnt in the preparation of other RDTRs for the same type of RDTR and other regular RDTRs that have relatively similar characteristics. The results of the study indicate that some weaknesses need to be addressed including the preparation of base & thematic maps, classification of guideline and standards, reasonable preparation time, and synchronization with the system in OSS. It is recommended to do a *crash program* in preparing base maps and thematic maps, adjusting the guidelines, separating process with KLHS, and preparing human resources in managing flexible systems on OSS.

**Key Words:** Innovation, Problem, Challenge, Spatial Detail Plan of East Sendawar, West Kutai

## **PENDAHULUAN**

Urusan pemerintahan adalah mencakup segala urusan yang menyangkut seluruh kehidupan masyarakat. Dalam kehidupan bernegara di Indonesia urusan pemerintahan daerah adalah segala urusan tersebut, kecuali yang dinyatakan sebagai urusan pemerintah (Pusat). Hal ini sebagaimana dinyatakan dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 (UU 23/2014) tentang Pemerintahan Daerah. Salah

satu urusan pemerintahan yang harus dilakukan oleh daerah adalah urusan penataan ruang. Dalam UU 23/2014, urusan penataan ruang merupakan urusan konkuren yang wajib dilakukan dan terkait dengan pelayanan dasar. Termasuk urusan konkuren, karena urusan penataan ruang ini dikerjakan baik oleh pemerintah pusat maupun daerah. Salah satu aspek dalam penyelenggaraan urusan penataan ruang tersebut adalah kegiatan perencanaan

tata ruang. Kegiatan ini dilakukan untuk menghasilkan rencana umum dan rencana rinci tata ruang, yang salah satunya Rencana Detail Tata Ruang (RDTR). RDTR ini diperlukan untuk dasar pemberian izin terkait investasi.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 24 Tahun 2018 tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik, atau yang biasa disebut dengan *Online Single Submission* (OSS), maka perizinan investasi di Indonesia akan melalui satu pintu. Terbitnya PP ini dilatarbelakangi oleh adanya keluhan banyak investor atas kondisi yang kurang kondusif dalam memperoleh izin berusaha di Indonesia. Untuk memangkas banyaknya meja yang dilalui dalam proses perizinan ini maka Pemerintah menerbitkan PP ini yang diharapkan investor dapat langsung melakukan usahanya dengan cepat apabila semua persyaratannya telah dilengkapi dan meningkatkan kepastian dalam perolehan izinnya.

Untuk mewujudkan harapan tersebut, sistem yang dikembangkan, membutuhkan asupan penting yaitu rencana tata ruang yang menjadi dasar dalam penerbitan izin yang memungkinkan investor untuk dapat melakukan pembangunan atau konstruksi di tempat usahanya. Hal ini karena investor tentu membutuhkan Izin lokasi dan izin mendirikan bangunan (IMB) dalam mengoperasikan usahanya, walaupun izin prinsipnya telah didapatkan dari pemerintah pusat. Rencana tata ruang yang diperlukan sebagai dasar penerbitan izin lokasi dan IMB tersebut adalah RDTR dan Peraturan Zonasi (PZ). Berkenaan dengan hal tersebut, maka sejak diberlakukannya OSS, pemerintah berusaha melakukan percepatan penyusunan RDTR sampai dengan menjadi Peraturan Daerah yang diharapkan dapat menjadi dasar bagi OSS dalam penerbitan izin lokasi dan IMB nya.

Kajian ini bertujuan untuk melihat berbagai inovasi, masalah, dan tantangan yang dihadapi dalam penyusunan RDTR yang dipercepat sebagai asupan OSS dalam peningkatan investasi tersebut. Hasil kajian ini dapat dipergunakan sebagai masukan evaluasi kebijakan dan penyempurnaan dalam

kebijakan maupun langkah strategis dan teknis berikutnya. Kasus yang dipilih adalah lokasi penyusunan RDTR di mana penulis pernah terlibat dalam penyiapannya yaitu penyusunan RDTR BWP Sendawar Timur Kabupaten Kutai Barat, Provinsi Kalimantan Timur.

## METODE

Penelitian dilakukan dengan pendekatan deskriptif kualitatif karena memiliki karakteristik yang sesuai dengan penelitian kualitatif menurut Sugiyono (2010) dan Creswell, John W. (2003), yaitu bersifat menggambarkan kondisi yang diterangkan dengan kata-kata kualitatif, menjawab pertanyaan penelitian apa saja dan bagaimana, memahami makna dari yang terlihat, serta dilakukan tidak untuk tujuan menggeneralisasi. Metode deskriptif kualitatif dilakukan untuk menggambarkan atas apa saja yang dilakukan atau ada dan proses yang dilalui dalam penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) kawasan perkotaan Sendawar bagian timur, Kabupaten Kutai Barat Provinsi Kalimantan Timur. Selain itu juga ditambah data dari penelitian lain yang pernah dilakukan penulis terkait penyiapan OSS dalam penyelenggaraan layanan bidang investasi oleh pemerintah daerah, dan hasil sharing pengalaman pelaksanaan penyusunan RDTR di wilayah lain sesama planner / perencana. Pengumpulan data dilakukan dengan teknik dokumentasi, observasi, dan wawancara. Teknik dokumentasi dilakukan dengan menghimpun semua hasil proses perencanaan RDTR mulai dari buku Fakta dan Analisis, Buku Rencana, Berita Acara *Focus Group Discussion* (FGD), Berita Acara Konsultasi/Asistensi, Dokumen KLHS, Rekomendasi Gubernur, serta Persetujuan Substansi dari Kementerian ATR, dan dokumen-dokumen terkait lainnya. Teknik Observasi dilakukan dengan peneliti melihat langsung wilayah yang direncanakan, maupun beberapa pertemuan konsultasi maupun FGD. Wawancara dilakukan pada tenaga ahli yang terlibat langsung dalam proses pengumpulan data dan perencanaan RDTR, surveyor pemetaan, maupun tenaga ahli pemetaan yang

lakukan proses konsultasi peta dengan Badan Informasi Geospasial, maupun terhadap pejabat daerah yang terkait kegiatan penyusunan RDTR di lokasi penelitian.

Operasionaisasi konsep inovasi, dengan menggunakan pendekatan Schumpeterian (Schumpeter, 1982) yang diambil dari pendapat Kogabayef Timur (2017) yang menerangkan bahwa "...Innovation consists of the generation of a new idea and its implementation into a new product, process or service...". Menurut pendapat Rowley J. Dkk (2011 dalam Timur, 2017), inovasi itu mencakup 4 tipe inovasi, yaitu: *paradigm innovation*, *process innovation*, *product innovation*, dan *position innovation*. Dalam penelitian ini karena dalam perencanaan tata ruang semua proses dan prosedur sudah diatur dalam pedoman, maka inovasi yang dilihat pada tipe inovasi produknya, yaitu segala ide baru yang kemudian dituangkan dalam hasil/produk perencanaannya. Sedangkan konsep masalah didekati dengan konsep masalah dalam perencanaan yang biasanya bersifat *open-ended problem* yang sering tidak memiliki solusi tunggal (Dandy, 2008), dengan pengertian masalah adalah suatu kondisi yang berbeda atau menunjukkan adanya gap atau diskrepansi antara kondisi ideal dengan kenyataan yang terjadi atau yang ada.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Hasil Perencanaan di Lokasi Yang Menjadi Lokus Kajian

Kawasan perkotaan Sendawar Timur adalah merupakan bagian di sebelah timur dari keseluruhan kawasan perkotaan Sendawar yang menjadi ibukota Kabupaten Kutai Barat di Provinsi Kalimantan timur. Menurut Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Kalimantan Timur, perkotaan Kutai Barat ditetapkan sebagai salah satu Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) di Provinsi Kalimantan Timur. Oleh karena itu dalam pandangan penulis yang terlibat dalam

penyusunan RDTR di wilayah tersebut, perkotaan Sendawar akan dikembangkan menjadi Kota Sedang sampai Kota Besar dalam 20-50 tahun ke depan walaupun kondisinya saat ini masih termasuk perkotaan kecil dengan penduduk kurang dari 500.000 jiwa.

Wilayah perkotaan Sendawar bagian timur ini berada di wilayah paling timur dari Kabupaten Kutai Barat dan berbatasan dengan Kabupaten Kutai Kartanegara dengan perbatasannya di garis tengah sepanjang sungai Mahakam. Wilayah perkotaan Sendawar secara keseluruhan sampai dengan penyusunan RDTR ini dilakukan belum memiliki RDTR yang telah disahkan menjadi Peraturan Daerah (Perda). Pada beberapa tahun sebelumnya pernah dilakukan penyusunan rencana detailnya tetapi sampai dengan saat penyusunan RDTR Sendawar Timur ini, RDTR Kawasan Perkotaan Sendawar (secara keseluruhan) belum menjadi Perda.

Dengan memperhatikan berbagai potensi, masalah, dan daya dukung serta daya tampung wilayah perencanaan dari berbagai aspek yang dibahas mulai dari aspek kebijakan, kedudukan dan peran wilayah, kondisi fisik wilayah, kondisi kependudukan dan sosial budaya, kondisi penggunaan lahan eksisting, kondisi perekonomian serta keuangan pembangunan dan berbagai aspek lainnya termasuk opini dan aspirasi stakeholders, maka Rencana struktur dan rencana pola ruang dalam RDTR BWP Sendawar Timur ini sebagaimana pada gambar 1 dan gambar 2 berikut.

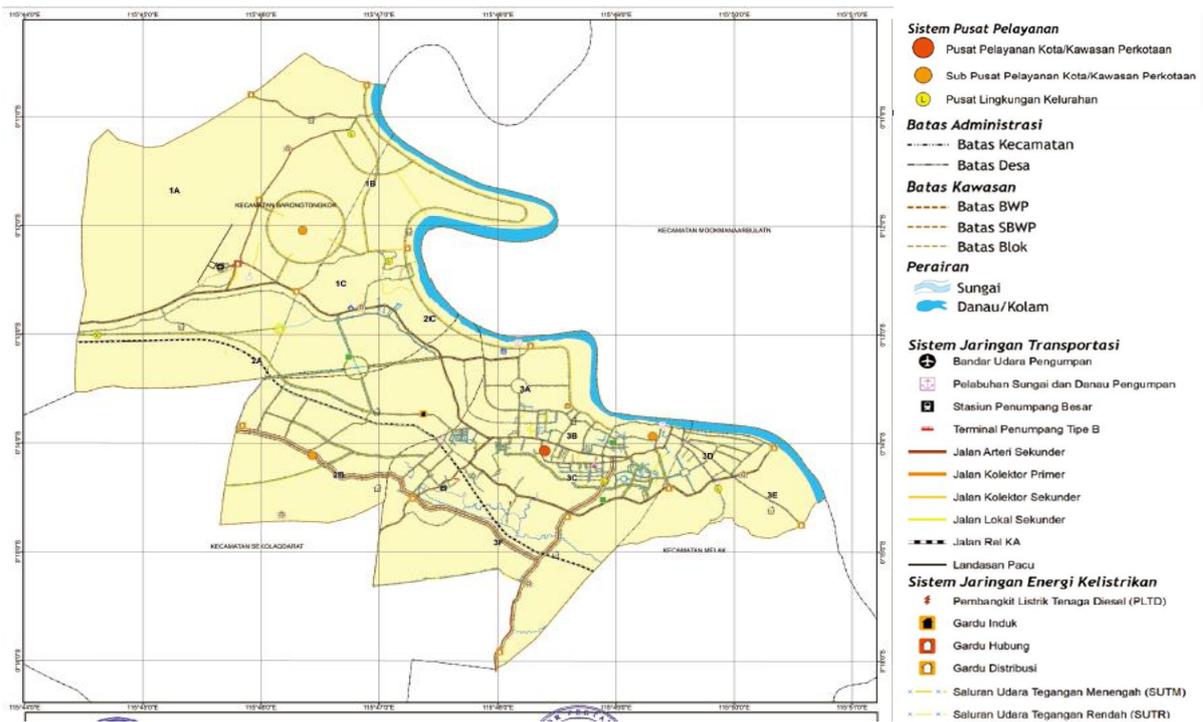
Pada rencana sistem pusat pelayanannya di wilayah perencanaan Sendawar Timur ini direncanakan dikembangkan satu pusat sekunder I bagi Kawasan Perkotaan Sendawar secara keseluruhan. Pengembangan ini sangat wajar dan memungkinkan karena sebelum dikembangkannya pusat sekunder I yang dekat dengan pusat perkantoran Kabupaten Kutai Barat, pusat sekunder terbesar di kawasan perkotaan Sendawar ada di kawasan ini yaitu di kawasan perdagangan dan jasa di dekat Pusat Dakwah Islam Sendawar / Melak. Sampai hari ini apabila masyarakat perkotaan Sendawar membutuhkan barang-barang

kebutuhan tahunan atau bukan kebutuhan sehari-hari yang tidak dapat diperoleh di pusat sekunder I yang dekat pusat perkantoran kabupaten, mereka akan melakukan pembelanjannya ke kawasan ini. Oleh karena itu sangat wajar dan memungkinkan apabila kawasan ini juga tetap akan dikembangkan menjadi pusat sekunder I bagi kawasan perkotaan Sendawar secara keseluruhan.

Begitu juga adanya bandara di wilayah perencanaan, juga dimaksimalkan pemanfaatannya dengan mengembangkan aero-eco city di dekat bandara, yang juga akan dikembangkan menjadi pusat sekunder II ( di bawah pusat sekunder I yang dekat Melak). Begitu juga adanya opportunity bahwa kawasan perkotaan Sendawar juga akan dilalui jalur kereta api yang terhubung ke arah Samarinda, maka di kawasan juga dikembangkan rencana terminal dan stasiun

terpadu. Rencana ini memadukan antara opportunity jalur rel KA, penetapan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) yang akan menjadi kota sedang-besar, dan sudah adanya jalan kolektor primer yang melalui kawasan.

Adanya opportunity sebagai kota PKW pada masa akan datang, juga dimanfaatkan untuk mengembangkan jaringan jalan dalam sistem sekunder. Walaupun dalam RTRW Kabupaten Kutai Timur maupun dalam konsep RDTR Kawasan Perkotaan Sendawar belum dikembangkan jaringan jalan dalam sistem sekunder, RDTR bagian kawasan perkotaan Sendawar di bagian timur ini, mengusulkan untuk dikembangkannya jaringan jalan dalam sistem sekunder tersebut sebagai antisipasi perkotaan Sendawar menjadi kota sedang atau kota besar yang berperan sebagai kota PKW bagi wilayah Kalimantan Timur.



Sumber: Raperda RDTR BWP Sendawar Timur, Kutai Barat, Provinsi Kalimantan Timur

**Gambar 1. Rencana Struktur Ruang Sendawar Timur Kabupaten Kutai Barat**



Sumber: Raperda dalam ppt Persetujuan Substansi RDTR BWP Sendawar Timur, Kutai Barat, Prov Kaltim

**Gambar 2: Rencana Pola Ruang Sendawar Timur Kabupaten Kutai Barat**

Begitu juga adanya orientasi pergerakan masyarakat yang selama ini melalui sungai serta masih banyaknya wilayah di sekitar sungai yang belum terbangun, dikembangkan juga rencana membangun jalan kolektor sekunder yang dapat menghubungkan pergerakan masyarakat dari pusat sekunder ke II dengan ke II yang lain maupun antara pusat sekunder II dengan III lainnya di jalan yang sekaligus menjadi jalan inspeksi bagi Sungai Mahakam. Ini sekaligus juga sebagai upaya untuk mengendalikan risiko banjir di bagian kawasan yang dekat bibir sungai. Berbagai rencana tersebut dituangkan dalam rencana struktur ruang dan rencana pola ruang (disamping muatan RDTR lainnya) yang dapat dilihat pada gambar 1 dan gambar 1 di bawah ini.

**Beberapa Inovasi dalam Perencanaan di Lokus Kajian**

Dari gambaran rencana yang dikembangkan di atas dapat dilihat bahwa dalam penyusunan RDTR di lokasi kajian ini yaitu di kawasan perkotaan Sendawar bagian timur ini, telah dilakukan beberapa inovasi perencanaan yang diwujudkan sebagai suatu ide baru dalam produk perencanaannya sesuai pendapat Rowley J (2011 dalam Timur, 2017), sebagai berikut:

1. Dikembangkan *aero-eco city* dengan memanfaatkan adanya potensi bandara di wilayah perencanaan dan adanya penggunaan lahan yang masih kosong, dengan mencoba membuat pola / pattern pola ruang yang apabila dilihat dari atas akan membentuk pola seperti pesawat terbang
2. Dikembangkan sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah perkotaan yang dirancang sebagai PKW, dengan mempertimbangkan pada 20-50 tahun mendatang kawasan perkotaan Sendawar akan berkembang menjadi kota sedang sampai kota besar dengan penduduk lebih dari 500.000 jiwa atau bahkan di atas 1.000.000 jiwa. Oleh karena itu lebih baik dikembangkan jaringan jalan sistem sekunder di awal sebelum berbagai permasalahan muncul kalah cepat dengan perkembangan penduduk dan kecepatan perubahan kawasan terbangun di kawasan
3. Dikembangkan kawasan terminal dan stasiun kereta api (KA) terpadu antar moda, dengan memanfaatkan *opportunity* gabungan antara rencana jalur rel KA yang melalui kawasan perkotaan Sendawar, adanya penetapan sebagai Kota PKW serta telah dilaluinya jalan kolektor primer 3 (jalan provinsi) di kawasan

4. Dikembangkan jaringan jalan dalam sistem sekunder yang merupakan kewenangan kabupaten dengan lebar jalan yang jauh lebih lebar dari aturan minimumnya. Misalnya jaringan jalan arteri sekunder yang dalam aturannya berdasarkan PP No 34 tahun 2006 tentang Jalan ditetapkan lebar jalan minimum 11 meter (sama dengan lebar jalan arteri primer), tetapi jalan arteri sekunder di kawasan perkotaan Sendawar bagian timur ini direncanakan dengan lebar yang jauh lebih lebar dengan ruang milik jalan sekitar 50 meter. Ilustrasinya dapat dilihat pada penampang jalan rencana seperti pada gambar 3 di bawah ini. Dengan demikian maka lebar badan jalan akan jauh lebih lebar dari 11 meter tersebut. Begitu juga jalan kolektor sekunder,

lokal sekunder dan jalan lingkungan dalam kawasan perkotaan juga ditetapkan dengan lebar badan jalan yang lebih lebar dari ketentuan normatifnya. Lebih lengkap dapat dilihat pada tabel 1 di bawah ini

5. Dikembangkan jalan kolektor sekunder sekaligus sebagai jalan inspeksi sungai besar dalam wilayah yaitu Sungai Mahakam, berfungsi menghubungkan antara pusat sekunder II dengan pusat sekunder II dan pusat sekunder III.

6. Dikembangkan landmark black orchid dan *vocal point* pada lokasi-lokasi tertentu

7. Dikembangkan jaringan drainase primer di perkotaan dengan memanfaatkan cekungan alami dan yang menjadi sungai (walau tidak bermata air).

**Tabel 1. Inovasi Rencana Dimensi Jalan di Kawasan Perkotaan Sendawar Bagian Timur**

| No | Klasifikasi Jalan | Fungsi Jalan | LBJ PP 34/2006 | Rencana di Perkotaan Sendawar Timur | Keterangan            |
|----|-------------------|--------------|----------------|-------------------------------------|-----------------------|
| 1  | Arteri            | AP = AS      | Min 11 m       | Rumaja = 45m, Rumija = 50 m         | Psl 13 (1) dan 17 (1) |
| 2  | Kolektor          | KP = KS      | Min 9 m        | Rumaja = 25m, Rumija = 30 m         | Psl 14 (1) dan 18 (1) |
| 3  | Lokal             | LP = LS      | Min 7,5 m      | Rumaja = 16m, Rumija = 18 m         | Psl 15 (1) dan 19 (1) |
| 4  | Lingkungan        | LkP = LkS    | Min 6,5 m      | Rumaja = 6 m, Rumija = 7 m          | Psl 16 (1) dan 20 (1) |

Keterangan: LBJ PP 34/2006: Lebar Badan Jalan Menurut PP 34 Tahun 2006

Sumber: PP 34 Tahun 2006 tentang Jalan dan Raperda RDTR BWP Sendawar Timur

**Masalah Dalam Penyusunan RDTR Untuk OSS**

Berdasarkan keseluruhan proses dalam penyusunan RDTR di lokus kajian yaitu di Kawasan perkotaan Sendawar bagian timur, yang mungkin juga terjadi di wilayah lain yang juga disusun RDTR dalam rangka OSSnya, dapat diringkas terdapat beberapa masalah dalam proses penyusunan dan pengesahan RDTR-nya, sebagai berikut:

1. Ketidaksiapan Peta Untuk Penyusunan RDTR Yang Berakibat Inefisiensi

Ini persoalan perencanaan spasial dari puluhan tahun lampau saat perencanaan wilayah dan kota mulai dikenal di Indonesia, yang sampai sekarang belum juga terselesaikan. Adanya amanat Undang-Undang Nomor 4 tahun 2011 tentang Informasi Geospasial yang memberikan kewenangan penuh pada Badan Informasi Geospasial (BIG) untuk menjadi satu-satunya lembaga yang berwenang menetapkan kesahihan peta di Indonesia maka berakibat pada menumpuknya dan terjadinya

*bottle neck* dalam urusan persetujuan peta untuk perencanaan. Apalagi apabila prioritas antara BIG dengan unit perencanaan ruang yang lain berbeda, maka tentu urusan peta untuk penyusunan rencana tata ruang termasuk RDTR dapat menjadi terlantar penyiapan petanya di BIG ini. Selain itu untuk penyiapan peta ini dibutuhkan waktu yang juga relatif lama untuk sampai menjadi peta yang siap dipergunakan untuk perencanaan. Hal ini juga sesuai dengan kajian Sukojo (2014) dan Pribadi dkk (2017). Akibatnya seringkali perencana menggunakan peta kerja yang belum dianggap valid oleh BIG dalam penyelesaian pekerjaannya. Hal ini sebenarnya inefisiensi dalam penyelesaian pekerjaan perencanaan tata ruang karena perencana harus melakukan kerja dua kali, agar hasil perencanaannya tertuang dalam peta yang sudah disetujui keabsahannya oleh BIG. Kerja tahap pertama dilakukan di atas peta kerja yaitu peta yang belum mendapatkan persetujuan BIG untuk dipergunakan sebagai

peta dasar dari banyak peta rencana. Hal ini dilakukan karena pada saat analisis dan perumusan konsep rencana sudah harus dilakukan, ternyata peta dasar belum siap dipergunakan (belum disetujui BIV). Kerja kedua yaitu setelah konsep rencana dibahas dan disetujui, namun karena masih dilakukan di atas peta kerja yang belum disetujui BIG, maka konsep rencana yang telah disetujui tersebut, perlu ditransfer ke dalam peta baru yang telah mendapatkan persetujuan dari BIG.

## 2. Ketidaksiapan Peta Tematik Sesuai Dengan Skala Yang Dibutuhkan

Berbagai peta tematik yang dibutuhkan untuk kepentingan analisis yang diperlukan dalam penyusunan RDTR, idealnya adalah sesuai dengan skala rencana yang dihasilkan dalam RDTR yaitu pada skala 1:5.000. Namun kenyataannya berbagai peta tematik yang dibutuhkan terutama peta tematik yang terkait dengan kondisi fisik, tidak pernah dipetakan pada skala 1:5.000 tersebut. Skala yang terbesar yang pernah dibuat, adalah dalam peta skala 1:25.000 untuk wilayah seluas wilayah kabupaten. Sementara bagi instansi / lembaga penyedia berbagai peta tematik tersebut, penyediaan peta tematik pada skala lebih besar sampai skala 1:5.000 tersebut mungkin tidak prioritas. Hal mengakibatkan terjadinya gap prioritas yang dapat mengakibatkan tidak tersedianya peta yang dibutuhkan untuk kegiatan perencanaan RDTR di lokasi kajian. Begitu juga halnya terjadi secara merata di Indonesia, berdasarkan pengalaman perencanaan peneliti selama ini berpraktek sebagai perencana

## 3. Proses KLHS dalam Penyusunan RDTR Sering Jadi Kendala

Amanat UU Lingkungan Hidup yang memasukkan proses Kajian Lingkungan Hidup Strategis (KLHS) dalam penyusunan Rencana Tata Ruang termasuk RDTR, seringkali memperlambat proses penyusunan RDTR. Hal ini karena proses yang harus dilalui dalam penyusunan KLHS juga panjang mulai dari

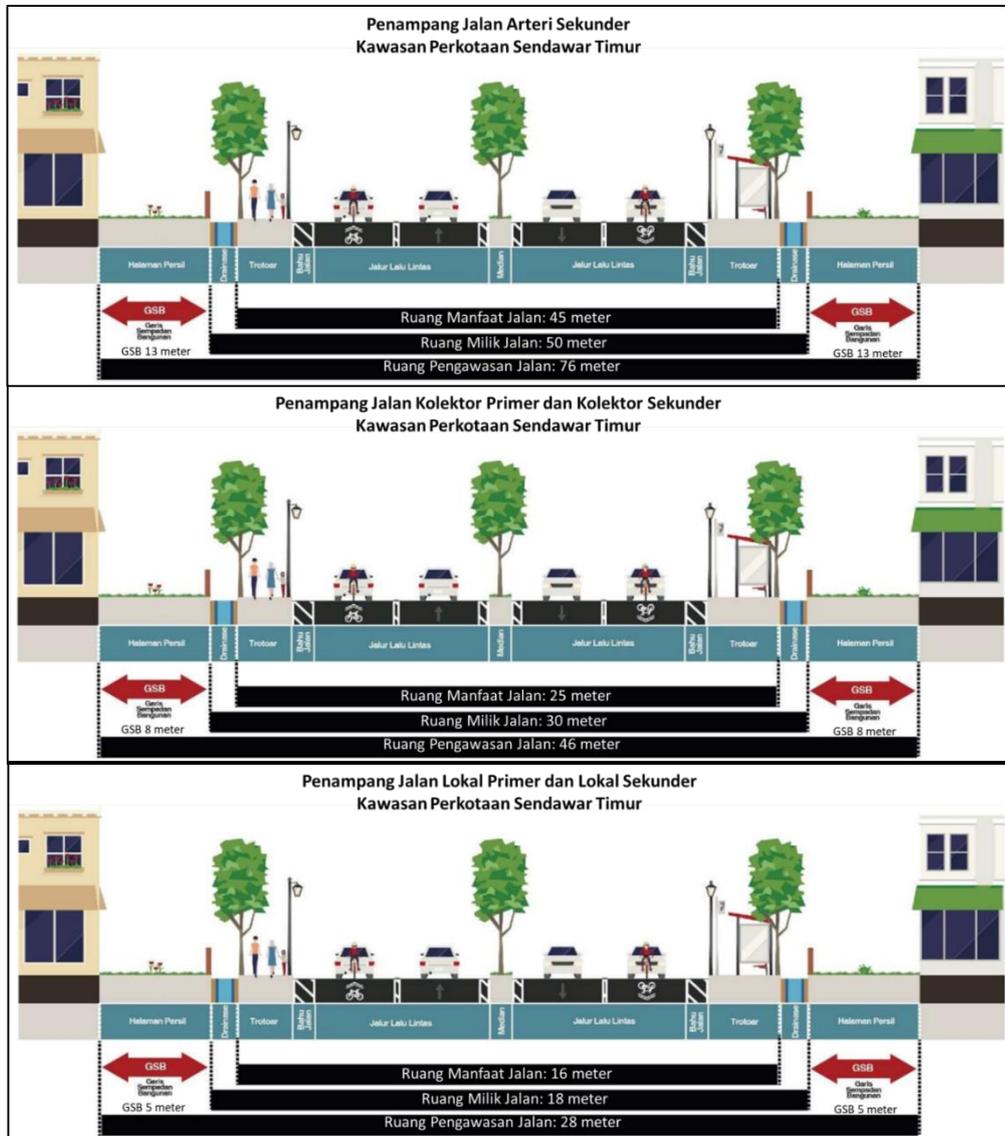
penunjukkan panitia sampai keseluruhan proses teknisnya. Yang seringkali juga menjadi masalah adalah ketidaksinkronan pendanaan di Dinas / Badan yang mengurus urusan KLHS ini dengan kepentingan penyusunan rencana tata ruang termasuk RDTR ini. Apabila anggaran pada dinas/badan yang mengurus KLHS tidak tersedia untuk penyusunan KLHS, sementara dalam pekerjaan tata ruang juga tidak tersedia untuk anggaran untuk membiayai panitia yang terlibat dalam penyusunan KLHS di lingkungan pemerintah daerah, maka penyusunan KLHS ini akan menunggu dilakukannya perubahan Dokumen Pelaksanaan Anggaran Daerah (DPAD) yang memungkinkan sesuai Anggaran Penerimaan dan Belanja Daerah (APBD) yang telah ditetapkan. Kendala lain akan semakin membuat proses penyusunan KLHS menjadi panjang apabila aparat di dinas/badan yang mengurus KLHS kurang responsif maupun yang memiliki resistensi. Resistensi akan semakin tinggi bila hubungan koordinasi yang kurang baik dijalankan oleh dinas/badan yang mengurus penataan ruang dengan dinas/badan yang mengurus KLHS. Oleh karena itu menyatukan kedua proses ini dalam satu waktu akan menjadi kendala terutama bagi proses penyusunan rencana tata ruangnya. Akan lebih menjadi kendala apabila proses penyusunan rencana tata ruangnya merupakan *crash program* yang harus diselesaikan dalam waktu yang relatif lebih cepat daripada proses *regularnya*.

## 4. Adanya Resistensi Aparat Lokal (apatisme)

Dalam proses RDTR Sendawar bagian Timur Kuta Barat juga dirasakan ada persoalan resistensi ini. Hal ini diindikasikan oleh lambatnya respon aparat di daerah dalam merespon semua arahan percepatan kegiatan yang diberikan oleh pusat melalui surat formal yang dikawal perwujudannya oleh konsultan pelaksana penyusunan RDTR. Hal ini mungkin terjadi karena proses penyusunan

RDTR ini difasilitasi oleh pemerintah (pusat) yang daerah tidak terkait di dalamnya, sehingga kurang merasa sebagai kepentingan daerah, atau berbagai faktor resistensi lainnya yang mungkin terjadi. Seperti halnya ini juga berlaku untuk proses penyusunan rencana tata ruang

lainnya yang pembiayaannya dari pemerintah. Namun resistensi ini dapat diatasi dengan melakukan *lobby* ke tingkat sekretariat daerah dan menyampaikan kepentingan dari kegiatan penyusunan RDTR yang sedang dilakukan bagi kepentingan daerah dan pusat.





Sumber: Raperda RDTR Sendawar Timur, Kutai Barat, Prov Kalimantan Timur

**Gambar 3: Penampang Jalan (Inovasi untuk Persiapan Jangka Panjang)**

5. Perbedaan Klasifikasi Kegiatan Antara KBLI dengan Klasifikasi di Pedoman Perbedaan klasifikasi kegiatan yang dinyatakan dalam pedoman dengan klasifikasi kegiatan dalam **Pedoman Penyusunan RDTR dan PZ** yang diterbitkan oleh Kementerian Agraria dan Tata Ruang (ATR) dengan Kode Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) yang diterbitkan oleh BPS, seringkali menimbulkan keraguan bagi perencana. Permasalahan ini akan terus dinamis, karena KBLI yang menetapkan adalah BPS dan akan terus berkembang. Kode dari KBLI ini akan dipergunakan dan tercantum dalam tercantum di **Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP), Tanda Daftar Perusahaan (TDP), dan perizinan investasi** yang dikeluarkan oleh notaris dan berpengaruh bagi kegiatan usaha bagi kegiatan investasi. Oleh karena itu akan dijadikan dasar dalam investasi, termasuk pengajuan perizinan yang terkait penataan ruangnya. Untuk mengurangi permasalahan dalam perizinan pemanfaatan ruang, maka dalam penyusunan PZ dilakukan penggabungan antara rincian kegiatan yang ada pada pedoman penyusunan RDTR dan PZ dengan yang tercantum pada KBLI.
6. Waktu Penyusunan RDTR OSS Terlalu Singkat Dalam Ketentuan Prosedur Yang Panjang Waktu penyusunan RDTR OSS hanya 5 bulan, dengan ketentuan prosedur yang sangat panjang dengan banyak FGD dan

pertemuan-pertemuan yang melibatkan banyak pihak serta banyaknya kendala yang dihadapi menjadi kendala serius untuk penyelesaiannya. Di satu sisi semua rangkaian panjang tersebut harus selesai dalam masa kontrak, tetapi di sisi lain banyak kendala yang sulit diselesaikan dan diluar kendali pihak pelaksana (konsultan), yang dapat berakibat pada terlambatnya penyelesaian pekerjaan di luar masa kontrak. Ini juga menjadi tekanan serius bagi perencana yang melaksanakan. Semestinya jika penyusunan RDTR ini *crash program* dalam waktu yang relatif singkat, maka perlu ada sedikit penyesuaian dari proses regular pada pedoman semestinya sangat panjang.

7. Terdapat Kelemahan Pedoman Dalam Penetapan Peruntukan Industri Terdapat kelemahan dalam pedoman, terutama dalam klasifikasi pola ruang untuk penyebutan zona dan sub zona untuk industri. Dalam pedoman hanya dikenal sub zona kawasan industri, sementara sub zona peruntukan industri, tidak dimungkinkan. Padahal sub zona peruntukan industri dengan sub zona kawasan industri itu berbeda. Di satu sisi jika tidak memenuhi pedoman dapat dianggap tidak mematuhi peraturan, namun di sisi lain jika yang direncanakan adalah peruntukan industri dan bukan zona kawasan industri maka tidak tepat jika dalam pola ruangnya ditetapkan sebagai zona kawasan industri. Hal ini akan menjadi dilema bagi perencana, karena jika

Inovasi, Masalah, dan Tantangan Dalam Penyusunan RDTR Untuk OSS: Kasus Pada Penyusunan RDTR di Sendawar Timur, Kutai Barat, Provinsi Kalimantan Timur

(Eko Budi Santoso, Aulia Iswi, Ipung Yanuasmara)

pedoman tidak dilaksanakan dianggap melanggar normatif, tetapi jika dilakukan sesuai yang tertulis pada pedoman juga melanggar aspek teoretik dan peraturan yang lebih tinggi yang mengatur tentang perindustrian yaitu Undang-Undang No 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian dan PP Nomor 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri. Oleh karena itu dalam penyusunan RDTR di Sendawar menggunakan terminologi yang sesuai dengan perundangan yang lebih tinggi, yang menganut kedua sub zona tersebut. Namun karena pada wilayah perencanaan tidak terdapat zona yang diperuntukkan bagi zona peruntukan industri, maka hanya satu *term* yang diplot dalam peta pola ruangnya. Namun dalam penyusunan RDTR di daerah lain yang memungkinkan ada zona yang direncanakan untuk peruntukan industri, maka kelemahan dalam pedoman ini dapat menjadi kendala dan masalah bagi perencana, terutama perencana yang kurang cakap dalam bersikap yang dapat disebabkan kekurangtahuan akan peraturan perundangan lainnya yang mengatur hal tersebut.

#### 8. Pengembangan Jalan Sistem Sekunder Belum Didukung Perencanaan Yang Lebih Luas

Pengembangan jalan dalam sistem sekunder di wilayah perencanaan, memang belum didukung oleh dalam dokumen perencanaan yang lebih tinggi. Namun pengembangan jalan dalam sistem sekunder ini juga tidak salah, karena kawasan perkotaan Sendawar telah ditetapkan sebagai PKW dalam RTRW Provinsi Kalimantan Timur, dan ditetapkan sebagai kawasan perkotaan dalam RTRW Kabupaten Kutai Barat. Pengembangan jalan dalam sistem sekunder di wilayah perencanaan dalam RDTR mungkin akan mengalami kendala apabila dalam penyusunan RTRW wilayah perkotaan Sendawar secara keseluruhan atau yang berbatasan tidak melanjutkan sebagai suatu

sistem sekunder yang direncanakan secara makro dalam satu wilayah perkotaan.

### Tantangan Sinkronisasi Hasil RDTR dengan Sistem Komputasi pada OSS

Masalah-masalah dalam proses penyusunan dan pengesahan RDTR tersebut, perlu segera diatasi. Namun selain masalah yang sudah terjadi tersebut, masih ada tantangan lain yang kemungkinan juga akan dihadapi setelah proses penyusunan RDTR nya telah baik dan dapat dihasilkan output yang baik. Paling tidak akan terjadi masalah sinkronisasi berikut ini:

1. Di satu sisi proses penyusunan RDTR dipercepat dalam waktu yang relatif kurang wajar untuk menghasilkan kebijakan yang mengikat sampai dengan 20 tahun ke depan, sementara itu sinkronisasinya dalam sistem OSS belum selesai penyiapannya. Berdasarkan data dan informasi yang valid, didapat kenyataan bahwa di Kabupaten Kutai Barat belum ada RDTR yang disahkan menjadi Peraturan Daerah, maka dapat dipastikan bahwa proses perizinan investasi yang diproses selama ini pada Dinas Penanaman Modal dan Perizinan Terpadu Satu Pintu (DPMPSTP) pasti tidak didasarkan pada RDTR dan PZ yang telah ditetapkan sebagai Perda. Penulis mencoba mencari pembanding dengan melakukan wawancara di kota lain yang relatif lebih maju pemanfaatan teknologi informasi dan komputasinya yaitu Kota Bandung dan Kabupaten Bekasi yang kedua wilayah tersebut relatif tinggi tingkat investasinya. Berdasarkan hasil penelitian lain terkait kesiapan OSS dalam peningkatan investasi (Santoso, 2019), ternyata OSS yang dikelola selama ini belum ada keterkaitannya secara sistemik dengan produk RDTR yang mereka miliki. Oleh karena itu percepatan proses penyelesaian RDTR ini menjadi kurang efektif jika sinkronisasi sistemik antara RDTR dan PZ dalam sistem OSS belum selesai penyiapannya. Termasuk dalam sistem pengkodean standar dan pengembangan *autonomous robotnya*.

2. Disamping belum ada sinkronisasi dalam protokol sistemnya terhadap produk RDTR dan PZ yang petanya menggunakan format SHP, juga penyiapannya dalam sistem yang *web based* juga masih belum tersiapkan. Apalagi dengan sistem *autonomous robot* serta *Artificial Intelegentnya* yang juga belum terbangun. Atau paling tidak untuk pengembangan yang bersifat *flexible system* saja, juga belum ada tanda-tandanya. Penulis pernah mencoba tanya, apakah dapat diketahui dari sistem OSS, jumlah industri berdasarkan klasifikasi lapangan usaha tertentu (misal berdasarkan kode ISIC) yang jumlah karyawannya lebih besar dari jumlah tertentu? Ternyata sistem OSS tidak memungkinkan untuk melakukan *query* seperti itu. Bahkan *database* yang dihasilkan juga tidak memungkinkan dilakukan *query* secara manual untuk dapat menjawab pertanyaan tersebut. Oleh karena itu penulis menyangsikan bahwa sinkronisasi sistem OSS dengan RDTR dalam proses perizinan akan dapat cepat dijalankan dan berjalan mulus dalam waktu dekat ini.

### SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dari pembahasan yang relatif ringkas di atas, dapat ditarik beberapa kesimpulan berikut:

1. Inovasi perencanaan dalam penyusunan RDTR di lokasi kajian, masih dapat banyak dilakukan pada inovasi terkait produk perencanaannya. Hal ini juga dapat dilakukan pada penyusunan rencana tata ruang lainnya. Apabila perencana memahami potensi, masalah, dan opportunity yang ada pada kawasan atau wilayah yang direncanakan, maka selalu akan banyak kesempatan untuk berinovasi dan membangun daya tarik dalam hasil perencanaannya
2. Masih terdapat beberapa kelemahan dalam pelaksanaan kebijakan percepatan investasi melalui penerapan OSS, terutama dalam *crash program* dalam penyusunan RDTR nya. Beberapa masalah penting yaitu:

ketidaksiapan peta dasar dan tematik, kendala proses KLHS, perbedaan kode dengan KBLI, kelemahan pedoman dalam klasifikasi zona dan sub zona, apatisme aparat terkait, dan waktu penyusunan yang terlalu singkat.

3. Tantangan yang ada juga masih banyak dalam penyusunan RDTR untuk OSS. Dan apabila tantangan tersebut tidak dapat diantisipasi, maka efektifitas RDTR dan upaya *crash program* dalam penyusunan RDTR nya menjadi agak kurang bermakna. Dari berbagai permasalahan yang terjadi dan tantangan ke depan yang masih mungkin harus di atasi, dapat diberikan beberapa rekomendasi berikut:
  1. Perlu *crash program* dalam penyiapan peta sebelum penyusunan RDTR maupun RTR lainnya yang sebaiknya disiapkan oleh BIG.
  2. Penyusunan RDTR dalam suatu *crash program*, sebaiknya digunakan pedoman penyusunan RDTR yang juga disesuaikan sehingga prosesnya lebih besar proporsinya pada proses teknis, dan perlu mengurangi jumlah FGD walau tidak menghilangkannya
  3. Sebaiknya proses penyusunan KLHS tidak harus dimasukkan dalam proses penyusunan RDTR maupun RTR lainnya, namun dibuat dalam proses tersendiri yang domain pelaksanaannya di lingkungan Kementerian Kehutanan dan Lingkungan Hidup beserta jajaran terkaitnya di daerah. Sedangkan hasil proses KLHS dapat dipergunakan dalam proses peninjauan kembali produk rencana tata ruang (RTR) termasuk RDTR
  4. Penyempurnaan pedoman RDTR sehingga dapat menghilangkan perbedaan standar dalam pengklasifikasian zona maupun sub zona dan juga klasifikasi kegiatan yang mungkin memanfaatkan zona dan sub zona yang direncanakan pada Peraturan Zonasinya
  5. Penyiapan SDM untuk dapat menangani *flexibe system* untuk dapat memanfaatkan big data perizinan di Indonesia yang dikelola dalam platform OSS.

### UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih ditujukan kepada Ir. Muchdar Umar, M.Si yang telah memberikan kesempatan kepada penulis yang sekaligus sebagai peneliti pada saat diberikan tugas untuk membantu Konsultan Aria Ripta Sarana dalam menjaga kualitas teknik hasil penyusunan RDTR Sendawar Timur, Kutai Barat Provinsi Kalimantan Timur. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Dr. Drs Misran Effendi, S.STP yang telah membantu memfasilitasi terwujudnya beberapa pertemuan sehingga kegiatan penyusunan RDTR Sendawar Timur Kutai Barat Provinsi Kalimantan Timur dapat diselesaikan dengan hasil yang baik dan sesuai waktu yang tersedia.

### DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, John W. (2003), *Research design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, SAGE
- Dandy, Graeme, and etc (2008). *Planning and Design of Engineering Systems*. Second Edition. NY: Taylor & Francis
- Pribadi, Cherie Bhekti, Haryanto, Teguh & Puspita, Atik Indra (2017). *Pembuatan Peta Dasar Skala 1:5000 Menggunakan Citra Satelit Resolusi Tinggi (Csrt) Pleiades 1-A Sebagai Acuan Pembuatan Peta Rdtr Pada Bagian Wilayah Perkotaan (Bwp) Lumajang, Kabupaten Lumajang*. GEOID Vol. 12, (2), 153-157.
- Santoso, Eko Budi, Agung Nurachman & Fadhilahm, Hasna Azmi (2019). *Local Government Readiness to face Industrial Revolution 4.0 in Investment Sector*, Laporan Hasil penelitian dalam rangka kerjasama penelitian dengan Institute of Public Policy Management (INPUMA) – Univeristy of Malaya
- Sugiyono (2010), *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Penerbit Alfabeta
- Sukojo, Bangun Muljo dan Moh. Mahfudhdin Alawy (2014). *Studi Analisis Ketelitian Geometrik Horizontal Citra Satelit Resolusi Tinggi Sebagai Peta Dasar Rdtr Pesisir (Studi Kasus: Kecamatan Bulak, Surabaya)*. GEOID Vol. 12, (1), 24-31.
- Timur, Kogabayev (2017). *The definition and classification of innovation*. HOLISTICA Vol 8, (1), 59-72
- \_\_\_\_ Materi Teknis Rencana Detail Tata Ruang Sendawar Timur, Kabupaten Kutai Barat, Provinsi Kalimantan Timur
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang
- Undang-Undang Nomor 4 tahun 2011 tentang Informasi Geospasial
- Undang-Undang No 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian
- Undang-Undang No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri
- Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang / Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pedoman Penyusunan RDTR dan PZ Kabupaten/Kota
- Peraturan Kepala Badan Pusat Statistik No. 57 Tahun 2009 tentang Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI)