



MAKALAH

STRATEGI IMPLEMENTASI RENCANA TATA RUANG PULAU JAWA - BALI DAN SUMATERA

OLEH

**DR. Ir. A. HERMANTO DARDAK
DIREKTUR JENDERAL PENATAAN RUANG
DEPARTEMEN PEKERJAAN UMUM**

I. Pendahuluan

Untuk mencapai pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi, diperlukan kebijakan pembangunan nasional yang tepat. Ketepatan ini diukur dari pengembangan terhadap kompatibilitas dan optimalisasi potensi sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya fisik (buatan). Kebijakan pembangunan yang tidak bertumpu pada ketiga potensi sumber daya tersebut akan sulit mencapai pembangunan yang berkelanjutan. Ini sudah kita alami dengan terjadinya banjir di jalur-jalur utama ekonomi yang disebabkan oleh pembangunan yang kurang memperhatikan kapasitas sumber daya alam sehingga fungsi sistem sungai dan drainase tidak memadai. Ini juga telah kita alami dengan terjadinya pembangunan yang tidak memperhatikan tata guna lahan.. Tidak efektifnya pembangunan juga dapat dialami apabila aspek sumber daya manusia sebagai bagian aspek sosial tidak diperhatikan, dimana nilai-nilai tradisi, kemampuan teknologi dan potensi sumber daya manusia harus selaras dengan pembangunan.

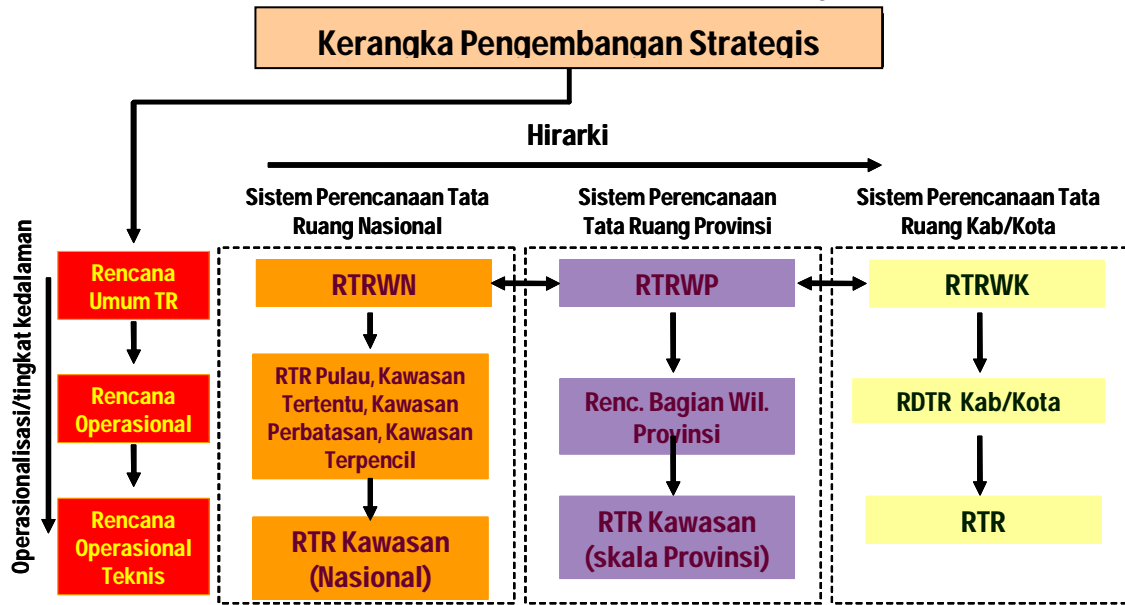
Oleh karena itu, untuk mencapai pembangunan berkelanjutan yang bertumpu pada ketiga sumber daya tersebut, digunakan penataan ruang sebagai payung kebijakan pembangunan dan pengendalian dalam implementasinya. Sistem perencanaan pembangunan Nasional dan perencanaan tata ruang sama-sama menekankan suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat melalui urutan pilihan (prioritas) secara berhirarki dengan memperhitungkan sumberdaya yang tersedia. Namun, perencanaan tata ruang memiliki fokus kepada aspek fisik spasial yang mencakup perencanaan struktur ruang dan pola pemanfaatan ruang. Proses perencanaan tata ruang dapat dijelaskan dengan

pendekatan sistem yang melibatkan input, proses dan output. Input yang digunakan adalah keadaan fisik seperti kondisi alam dan geografis, sosial budaya seperti demografi sebaran penduduk, ekonomi seperti lokasi pusat kegiatan perdagangan yang ada maupun yang potensial dan aspek strategis nasional lainnya. Keseluruhan input ini diproses dengan menganalisis input tersebut secara integral baik kondisi saat ini maupun kedepan untuk masing-masing hirarki tata ruang Nasional, Provinsi maupun Kabupaten/Kota untuk menghasilkan output berupa Rencana Tata Ruang. Rencana Tata Ruang pada dasarnya merupakan bentuk intervensi yang dilakukan agar terwujud alokasi ruang yang nyaman, produktif dan berkelanjutan dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya dan menciptakan keseimbangan tingkat perkembangan wilayah. Maka dengan berbasis penataan ruang, kebijakan pembangunan akan mewujudkan tercapainya pembangunan berkelanjutan yang memadukan pilar ekonomi, sosial budaya dan lingkungan.

Sistem perencanaan ruang wilayah secara substansial diselenggarakan secara berhirarkis yakni dalam bentuk RTRW Nasional, RTRW Provinsi dan RTRW Kabupaten/Kota yang selanjutnya masing-masing dijabarkan operasionalisasinya dalam rencana yang sifatnya lebih rinci. RTRWN merupakan perencanaan makro strategis jangka panjang dengan horizon waktu hingga 25 tahun ke depan dengan menggunakan skala ketelitian 1 : 1.000.000. RTRW Pulau pada dasarnya merupakan instrumen operasionalisasi dari RTRWN. RTRW Provinsi merupakan perencanaan makro strategis jangka menengah dengan horizon waktu 15 tahun pada skala ketelitian 1 : 250.000. Demikian juga dengan RTRW Kabupaten dan Kota merupakan perencanaan mikro operasional jangka menengah (5-10 tahun) dengan skala ketelitian 1 : 20.000 hingga 100.000, yang kemudian diikuti dengan rencana-rencana rinci yang bersifat mikro-operasional jangka pendek dengan skala ketelitian dibawah 1 : 5.000.

Dalam konteks penataan ruang sebagai payung kebijakan sektoral, pengembangan kegiatan sektoral juga harus menunjang pencapaian tujuan pengembangan wilayah yang dicapai melalui integrasi dan keterpaduan antar-sektor dan lintas-wilayah sebagaimana tertuang dalam penataan ruang. Untuk mewujudkan pembangunan di wilayah Jawa-Bali dan Sumatera, Rencana Tata Ruang Pulau Jawa – Bali dan Sumatera yaitu sebagai penjabaran dari Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) dirumuskan dalam Strategi Implementasi Rencana Tata Ruang Jawa – Bali dan Sumatera yang disusun menjadi Indikasi Program Strategis 5 tahunan, sebagai acuan penyusunan Rencana Induk masing-masing sektor. (Gambar 1).

Gambar 1 : Sistem Perencanaan Tata Ruang



Status Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali dan Sumatera pada saat ini sudah di Sekretaris Kabinet (Sekcab) dan sedang menunggu persetujuan Presiden atau sebagai dokumen Program Legislasi Nasional (Proleknas). Diharapkan pada Rapat Kerja Pulau Jawa-Bali dan Sumatera dapat dirumuskan strategi dan rencana tindak untuk mewujudkan kebijakan Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali dan Sumatera tersebut.

II. Kondisi dan Permasalahan di Pulau Jawa-Bali dan Sumatera

Sebelum mempertimbangkan kondisi pulau, perlu dipertimbangkan tantangan pembangunan Nasional sebagai dasar dalam menyusun Strategi Pengembangan Nasional. Indonesia memiliki lima pulau besar dengan wilayah seluas 3,2 juta km² dan hak eksklusif untuk memanfaatkan sumber daya kelautan sejauh 200 mil pada ZEE.

Berikut ini adalah isu-isu strategis pemanfaatan ruang lintas sektor dan lintas wilayah di Pulau Jawa-Bali dan Sumatera:

- Dari segi kependudukan, terdapat ketidakmerataan persebaran penduduk sebagai *Human Capital* atau penggerak roda pembangunan, khususnya di wilayah Pulau Jawa-Bali dan Sumatera

- Dari segi ketersediaan infrastruktur, terdapat permasalahan pada kurangnya penyediaan pelayanan infrastruktur wilayah serta masih kurang terintegrasinya secara maksimal pembangunan antar wilayah, antar kawasan dan antar pelaku pembangunan. Pembangunan infrastruktur dapat memberi landasan yang cukup kuat untuk mendukung kehidupan ekonomi dan sosial budaya masyarakat. Keterbatasan akses dari pusat-pusat produksi ke daerah pemasaran outlet maupun perkotaan yang dapat menambah biaya produksi dan mengurangi daya saing, di samping pula masih adanya daerah yang relatif terisolir.
- Kesenjangan antar wilayah

Perkembangan kawasan perkotaan yang membentuk pola linear yang dikenal dengan ribbon development, seperti yang terjadi di Pantai Utara Jawa secara intensif pun mulai terjadi di Pantai Timur Sumatera. Konsentrasi perkembangan kawasan perkotaan yang memanjang pada kedua pulau utama tersebut telah menimbulkan kesenjangan antar-wilayah pulau yang cukup signifikan serta inefisiensi pelayanan prasarana-sarana. Sebagai contoh kesenjangan antar wilayah yang terdapat di Pantura dan Pansela, dimana **konsentrasi kegiatan ekonomi di Pantura Jawa mencapai 85%, jauh meninggalkan Pantai Selatan (15%)**. Pantai Utara dengan Pantai Selatan Pulau Jawa dan Pulau Bali (yaitu 89% berbanding 11% terhadap total PDRB provinsi-provinsi di Jawa dan Bali), Pantai Timur dengan pantai Barat Pulau Sumatera (80% berbanding 20% terhadap total PDRB provinsi-provinsi di Sumatera). Kesenjangan perkembangan wilayah ini selain tergambar dari nilai ekonomi PDRB provinsi wilayah juga dari keberadaan sebaran penduduk yang diwujudkan dengan keberadaan perkotaan, sentra-sentra produksi (daratan dan kelautan), kawasan lindung (daratan dan kelautan), dan prasarana wilayah lintas provinsi, kabupaten dan kota. Hal ini pun dicirikan dengan intensitas pergerakan orang dan barang yang sangat tinggi, seperti pada lintas utara Jawa dan lintas Timur Sumatera. Kesenjangan perkembangan wilayah Sumatera teridentifikasi dua sisi pulau Sumatera yaitu bahwa perkembangan wilayah pantai barat Pulau Sumatera relatif tertinggal dibandingkan dengan konsentrasi pengembangan di pantai Timur pulau Sumatera (Tabel 1).

**Tabel 1 : Perbandingan Kondisi Penduduk dan PDRB
di Pantai Barat dan Pantai Timur Sumatera**

	<i>Pantai Barat (33 kabupaten)</i>	<i>Pantai Timur (50 kabupaten)</i>
PDRB	17.869 milyar Rupiah	69.463 milyar Rupiah
Share Kab/kota terhadap Sumatera	0,63%	1,79%
Share Kab/kota terhadap Nasional	0,13%	0,34%
Laju PDRB Kab/kota	5,01%	5,01% *)
Penduduk	12.077.261	31.319.040
Laju	1,93%	2,26%
Kepadatan	689,32	832,88

*) tidak termasuk Kab. Bengkulu, Data Penduduk Tahun 1999, PDRB tahun 1998

Kota-kota di lintas tengah Sumatera berkembang dengan kurang didukung oleh potensi *hinterland*. Sebelum adanya lintas Timur Sumatera, kota-kota ini berkembang dengan pesat terutama sebagai jalur distribusi dan koleksi barang-barang perdagangan antar wilayah terutama dari Jawa. Dengan adanya jalur lintas timur, kota-kota ini cenderung menurun perkembangannya dibandingkan dengan kota-kota di lintas Timur. Dengan demikian sistem kota di wilayah Sumatera belum seluruhnya membentuk struktur kota yang efisien dan cenderung masih terbatas pada daerah-daerah kota besar seperti Medan, Palembang dan Bandar Lampung dengan gejala konurbasi yang cenderung menciptakan kota primat.

- Tingginya alih fungsi (konversi) lahan pertanian produktif menjadi lahan non pertanian, seperti industri, permukiman, parsarana umum dan lain sebagainya. Rata-rata setiap tahun konversi lahan pertanian produktif mencapai 40.000 hektar, bahkan beberapa sumber menyebutkan angka berkisar antara 80.000 – 10.000 hektar. Hutan lindung Pulau Jawa telah terkonversi dengan laju sebesar 19.000 ha/tahun (BPS,2001). Bahkan Badan Planologi Kehutanan menyebutkan bahwa hingga 2001 penjarahan hutan di Jawa telah mencapai 350.000 ha sehingga luas hutan tersisa 23% saja dari luas daratan Pulau Jawa. Selain itu, terjadi konversi lahan pertanian untuk penggunaan non-pertanian seperti untuk industri, permukiman dan jasa di Pulau Jawa yang mencapai 1.002.005 ha atau 50.100 ha/tahun antara 1979–1999 (Deptan, 2001).
- Kurang terkoordinasinya penanganan kawasan berfungsi lindung antara lain taman nasional, cagar alam, hutan lindung di lintas Provinsi, Kabupaten/Kota, yang berpengaruh terhadap kegiatan sosial-ekonomi dan ketersediaan air serta keberadaan flora dan fauna langka.

- Kurang terpadunya pengembangan prasarana yang mendukung sistem intermoda transportasi, karena didominasi oleh jalan raya yang volume lalu lintasnya tinggi dan berat (*overload*) mengakibatkan kerusakan jalan dan jembatan, yang dapat mengganggu pengembangan wilayah di Pulau Jawa-Bali dan Sumatera.
- Belum optimalnya pemanfaatan ruang dan pemanfaatan sumber daya. Salah satu contohnya adalah pada Taman Nasional Kerinci Seblat merupakan taman nasional yang besar di Sumatera dengan luas 1,4 juta Ha meliputi empat provinsi (Provinsi Jambi, Sumatera Barat, Bengkulu dan Sumatera Selatan) yang mempunyai peran yang sangat penting bagi upaya konservasi sumber daya alam baik di tingkat nasional maupun internasional. Permasalahan utama adalah perambahan hutan yang terjadi terus menerus yang menyebabkan kawasan hutan di dalam TNKS semakin berkurang. Menurut laporan studi interpropinsial spatial plan tahun 1999 hutan di TNKS berkurang 2.512 Ha setiap tahunnya, akibat penyerobotan lahan untuk budidaya pertanian, perkebunan, illegal logging di TNKS tersebut menyebabkan terjadinya bencana longsor, sedimentasi dan banjir.
- Kerusakan Sumberdaya Air / SWS Kritis

Dampak yang terkait dengan bidang sumber daya air terutama menyangkut tingkat kerusakan sumber air yang semakin tinggi intensitasnya seiring dengan pertumbuhan pertumbuhan populasi dan kebutuhan lahan untuk pemukiman dan industri; kerusakan danau, waduk, embung, situ akibat tingginya sedimentasi maupun akibat digunakan untuk kepentingan lain; serta pencemaran air dan sumber air akibat pengolahan limbah industri dan rumah tangga yang belum dilakukan secara terpadu. Kondisi satuan-satuan wilayah sungai di Indonesia telah berada pada kondisi yang mengkhawatirkan. Dari keseluruhan 89 SWS yang ada di Indonesia, hingga tahun 1984 saja telah terdapat 22 SWS berada dalam kondisi kritis¹. Pada tahun 1992, kondisi ini semakin meluas hingga menjadi 39 SWS. Perkembangan yang buruk terus meluas hingga tahun 1998, dimana 59 SWS di Indonesia telah berada dalam kondisi kritis, termasuk hampir seluruh SWS di Pulau Jawa². Seluruh SWS kritis tersebut selain mendatangkan bencana banjir pada musim hujan, sebaliknya juga menyebabkan kekeringan yang parah pada musim kemarau. Dari sisi ketahanan pangan, bilamana kecenderungan negatif dalam

¹ Tingkat kekritisitas pada SWS dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor, yakni : (1) *coefficient of variation* yang menggambarkan fluktuasi debit atau kestabilan air, (2) indeks penggunaan air yang mencerminkan rasio antara jumlah air yang digunakan dengan ketersediaan air, serta (3) pencemaran air akibat masuknya limbah domestik, industri, pertanian, maupun pertambangan.

² Pada saat ini, Indonesia telah menjadi negara importir pangan dengan nilai Rp.16,62 trilyun (2000), sementara pada tahun 2035 diperkirakan tambahan ketersediaan pangan nasional lebih dari 2 x jumlah kebutuhan saat ini. Apabila sentra-sentra pangan nasional tidak dapat dipertahakan keberadaannya (karena lahan yang terbatas atau ketersediaan air yang terbatas), maka Indonesia akan menjadi *nett importir* pangan yang sangat besar pada masa mendatang. (Siswono, 2001).

pengelolaan SWS tersebut terus berlanjut, maka produktivitas sentra-sentra pangan yang terletak di SWS-SWS potensial (seperti Citarum, Saddang, Brantas, dsb) akan terancam pula.

- Maraknya pemekaran Provinsi dan Kabupaten/Kota di Indonesia termasuk di Pulau Sumatera dapat berpengaruh terhadap perubahan fungsi lahan, penyediaan sarana dan prasarana serta kegiatan sosial ekonomi.
- Masih lemahnya kepastian hukum dan koordinasi dalam pengendalian pemanfaatan ruang, hal ini terjadi dikarenakan belum efektifnya upaya-upaya pengendalian pemanfaatan ruang wilayah nasional, sehingga penyimpangan pemanfaatan ruang dari ketentuan norma yang seharusnya ditegakkan masih terus berlangsung. Fakta menunjukkan besar perubahan alih fungsi peruntukan lahan yang cukup signifikan.

III. KEBIJAKAN DAN STRATEGI IMPLEMENTASI RENCANA TATA RUANG PULAU JAWA-BALI DAN SUMATERA

3.1 Kebijakan Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali dan Sumatera

Kebijakan Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali dan Sumatera, yaitu :

- a) Mempertahankan Pulau Jawa-Bali sebagai lumbung pangan nasional dengan menetapkan dan mempertahankan kawasan produksi pangan
- b) Mempertahankan dan merehabilitasi kawasan lindung yang semakin terdesak oleh kegiatan budidaya hingga mencapai luasan minimal 30% dari keseluruhan luas wilayah P. Jawa – Bali, khususnya di P. Jawa bagian Selatan dan Bali bagian Tengah, dan sekurang-kurangnya 40 % di Pulau Sumatera.
- c) Mempertahankan sumber-sumber air dan merehabilitasi daerah resapannya untuk menjaga ketersediaan air sepanjang tahun
- d) Meningkatkan aksesibilitas wilayah di Pulau Jawa Bali dengan tetap mempertahankan upaya-upaya pencegahan konversi lahan, dan mengembangkan akses bagi daerah terisolir dan pulau-pulau kecil pesisir barat Timur Sumatera sebagai sentra produksi perikanan, pariwisata, minyak dan gas bumi ke pusat kegiatan industri pengolahan serta pusat pemasaran lintas pulau dan lintas negara.

- e) Memantapkan interaksi antar-kawasan pesisir Timur, kawasan tengah, kawasan pesisir barat Sumatera melalui pengembangan sistem transportasi darat, laut, dan transportasi udara Lintas Sumatera yang handal.
- f) Mengendalikan pertumbuhan pusat-pusat permukiman perkotaan dan perdesaan yang berpotensi mengganggu keberadaan kawasan lindung dan kawasan produksi pangan melalui pengendalian aspek kependudukan dan kegiatan sosial-ekonominya.
- g) Mengendalikan secara ketat pengembangan industri hingga ambang batas toleransi lingkungan yang aman bagi keberlanjutan pembangunan.
- h) Mengintegrasikan kegiatan industri ke dalam zona-zona dan kawasan industri yang ditetapkan.
- i) Mendorong pusat-pusat permukiman perkotaan sebagai pusat pelayanan jasa koleksi dan distribusi di Pulau Jawa-Bali dan Sumatera.
- j) Menghindari konflik pemanfaatan ruang pada kawasan perbatasan lintas wilayah, meliputi lintas wilayah provinsi, lintas wilayah kabupaten dan kota.

3.2 Strategi Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali dan Sumatera

A. Strategi Pengembangan Kawasan Lindung dan Budidaya

Strategi Pemanfaatan Ruang Kawasan Lindung meliputi pemanfaatan pada kawasan yang melindungi kawasan bawahannya seperti kawasan hutan lindung, kawasan bergambut, kawasan resapan air serta kawasan mangrove. Selain itu juga memanfaatkan kawasan yang melindungi kawasan setempat yaitu; sempadan pantai, sempadan sungai, kawasan sekitar danau dan waduk serta kawasan sekitar mata air. Kawasan lindung juga merupakan pemanfaatan kawasan suaka alam, pelestarian alam, cagar budaya, dan kawasan bencana lingkungan.

Strategi untuk meningkatkan perkembangan kawasan budidaya berdasarkan potensi dan perannya dalam suatu wilayah, maka dalam Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali dan Sumatera dikembangkan kawasan-kawasan andalan yang di dalamnya berisikan rencana pengembangan kawasan-kawasan budidaya berdasarkan komoditas unggulan dan kawasan lindung yang direncanakan sebagai berikut:

- a. Pengembangan kawasan andalan yang mendukung langsung koridor pengembangan ekonomi meliputi Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Bandar Aceh Darusalam, Kawasan Andalan Lhokseumawe dsk, Kawasan Andalan Medan dsk, Kawasan Andalan Rantau Prapat – Kisaran, Kawasan Andalan Duri-Dumai dsk, Kawasan Andalan Pekanbaru dsk, Kawasan Andalan Rengat-Kuala Enok-Teluk Kuantan-Pangkalan Kerinci, Kawasan Andalan Muara Bulian, Kawasan Andalan Palembang dsk dan Kawasan Andalan Bandar Lampung – Metro.
- b. Pengembangan kawasan andalan yang mendukung koridor keseimbangan antar wilayah adalah meliputi, Kawasan Andalan Pantai Barat Selatan (Meulaboh dsk, NAD), Kawasan Andalan Padang – Pariaman, Kawasan Andalan Agam-Bukittinggi, Kawasan Andalan Ujung Batu – Bagan Batu dsk, Kawasan Andalan Pekanbaru dsk, Kawasan Andalan Bengkulu dsk, Kawasan Andalan Lubuk Linggau dsk, Kawasan Andalan Muara Enim dsk dan Kawasan Andalan Kotabumi dsk.
- c. Pengembangan kawasan andalan yang mendukung kawasan perbatasan meliputi Kawasan Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Bandar Aceh Darusalam, Kawasan Andalan Lhokseumawe dsk, Kawasan Andalan Medan dsk, Kawasan Andalan Rantau Prapat dsk, Kawasan Andalan Duri-Dumai dsk, Kawasan Andalan Pekanbaru dsk, Kawasan Andalan Rengat-Kuala Enok-Teluk Kuantan-Pangkalan Kerinci, dan Kawasan Andalan Tanjung Pinang – Batam dsk.

B. Strategi Pengembangan Sistem Pusat Permukiman

Strategi untuk mendukung pengembangan sistem permukiman dalam rangka pengembangan wilayah Sumatera ditetapkan, sistem kota yang sinergis, yang meliputi 14 kota Pusat Kegiatan Nasional (PKN), 36 Kota Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan 125 Kota Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Selain itu terdapat 18 kota yang terletak di tepi pantai yang potensial menjadi outlet di pulau Sumatera. Adapun sistem pusat permukiman yang akan dikembangkan adalah :

- a. Pengembangan sistem pusat permukiman untuk mendukung pengembangan ekonomi di koridor Timurmatera antara lain Banda Aceh, Lhokseumawe, Metropolitan Mebidang (Medan – Binjai – Deli Serdang), Dumai, Pekan Baru, Jambi, Palembang, Pangkal Pinang dan Bandar Lampung.
- b. Pengembangan sistem pusat permukiman untuk mendukung keseimbangan pembangunan wilayah adalah kota-kota di koridor Barat Sumatera yaitu Banda Aceh, Meulaboh, Tapak Tuan, Sibolga, Pariaman, Padang, Painan, Mukomuko, Bengkulu dan Manna, Kota Agung, dan Bandar Lampung.

C. Strategi Pengembangan Sistem Transportasi

Untuk mendukung perwujudan konsep pengembangan Wilayah Jawa-Bali dan Sumatera yaitu mengembangkan Jawa-Bali dan Sumatera sebagai satu wilayah yang berkembang dan maju, dengan memperhatikan kondisi fisik, geografis dan sosial ekonomi serta mengembangkan Jawa-Bali dan Sumatera dengan orientasi global atau internasional serta memperbesar peluang terjadinya interaksi dengan kawasan pertumbuhan dalam lingkup regional dan internasional, maka dirumuskan strategi pengembangan wilayah baik dalam pengelolaan kawasan lindung, pengembangan kawasan budidaya, pengembangan sistem kota maupun pengembangan infrastruktur yang merupakan langkah operasional mengimplementasikan arahan pola pemanfaatan ruang dan struktur ruang wilayah Jawa-Bali dan Sumatera. Untuk mendukung pengembangan kawasan andalan dan kota-kota diperlukan ketersediaan infrastruktur untuk memenuhi kebutuhan dasar penduduk di kawasan dan kota-kota.

Dukungan transportasi dalam perwujudan rencana ke depan pengembangan ruang wilayah Jawa-Bali dan Sumatera dirumuskan ke dalam strategi spasial pengembangan sistem jaringan transportasi dengan esensi sebagai berikut :

- a. Pengembangan transportasi untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar pusat pengembangan kawasan darat dan laut di Pulau Jawa-Bali :
 - Pemantapan fungsi jaringan jalan Lintas Utara, Lintas Tengah, dan Lintas Selatan Pulau Jawa, serta jalan Lintas Pulau Bali dan Pulau Madura.
 - Pemantapan fungsi jalan-jalan pengumpan di Pulau Jawa-Bali yang menghubungkan jalan Lintas Utara, Tengah, dan Selatan.
 - Peningkatan aksesibilitas kawasan tertinggal di Pesisir Selatan Pulau Jawa.
- b. Pengembangan transportasi untuk mendukung pengembangan 70 sentra produksi pangan, 165 sentra produksi perkebunan, serta sentra produksi sumberdaya alam lainnya dalam 43 kawasan andalan yang dikaitkan dengan simpul-simpul/pusat-pusat pengembangannya, berupa pengembangan jaringan jalan lintas timur di sub wilayah dataran rendah pantai timur, lintas tengah di sub wilayah pegunungan bukit barisan, lintas barat di sub wilayah pesisir pantai barat, dan feeder road, serta jaringan kereta api dan feeder di Sumatera bagian selatan, untuk mendukung sentra produksi dalam 31 kawasan andalan di darat yang dikaitkan dengan 50 simpul-simpul/kota-kota pengembangannya.

- c. Pengembangan transportasi untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar pusat pengembangan kawasan andalan darat dan laut di Pulau Sumatera :
- Pengembangan jalur lintas pantai Timur untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar 9 PKN dan 14 PKW sebagai pusat pengembangan 10 kawasan andalan, dari Banda Aceh ke Bandarlampung.
 - Pengembangan jalur lintas pantai Barat untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar 2 PKN dan 6 PKW sebagai pusat pengembangan 8 kawasan andalan dari Bandarlampung – Meulaboh
 - Pengembangan jalur lintas Tengah untuk mendukung pengembangan keterkaitan antar 2 PKN dan 15 PKW sebagai pusat pengembangan 6 kawasan andalan dari Bandarlampung ke Takengon – Banda Aceh.
 - Pengembangan feeder Meulaboh-Beureun, Meulaboh – Peurelak (Ladia Galaska), Tapaktuan – Lhokseumawe, Sibolga-Belawan, Pematang bandar – Belawan, Sipirok – Belawan, Kaban Jahe – Belawan, Tarutung-Belawan, Padang--Bukittinggi-Pekanbaru-Dumai, Bengkulu-Jambi-Kualatungkal, Bengkulu – Lbk Linggau – Lahat – Palembang, Baturaja-Kayuagung-Palembang.
- d. Pengembangan transportasi antar pulau dan ekspor untuk mendukung pengembangan komoditi unggulan yang berorientasi ekspor dan perdagangan antar pulau berupa Pengembangan jalur lintas timur yang merupakan bagian Asian Highway, untuk mendukung keterkaitan dan kerjasama ekonomi dengan negara tetangga
- e. Pengembangan transportasi antar pulau untuk mendukung penanganan kawasan tertinggal terutama di Pantai Barat Sumatera melalui peningkatan penyeberangan atau transportasi pulau yang menghubungkan Nias – Sibolga, Simeluleu – Meulaboh, Siberut – Padang, dan Enggano – Bengkulu, Dumai – Batam dan Batam – Natuna.
- f. Pengembangan sistem jaringan transportasi secara sinergis dan terpadu (interkoneksi multimoda) antara jaringan jalan – jaringan kereta api – penyeberangan – transportasi laut/udara
- g. Pengembangan transportasi secara selektif dan terbatas bila melintasi kawasan lindung strategis nasional terutama Kawasan Ekosistem Leuser, Kawasan T.N Kerinci Seblat, T.N Berbak, T.N Bukit 30, T.N Bukit 12, H.L Mahato dan H.L Bukit Batabuh di Pulau Sumatera.

h. Keterpaduan prasarana antar moda

Meningkatnya produksi pertanian, perkebunan dan pemanfaatan sumber daya alam menyebabkan perlunya alternatif penggunaan jasa transportasi. Tingginya pemanfaatan jalur lintas tersebut dikarenakan terpusatnya gerbang keluar (*outlet*) di kawasan pantai Timur Sumatera yang memanfaatkan pelabuhan dan penyeberangan. Kurang terpadunya pengembangan prasarana yang mendukung sistem inter-moda transportasi di Sumatera yang dapat diperhatikan dari hal-hal sebagai berikut :

- Transportasi jalan raya yang pada saat ini sangat intensif digunakan, tidak dapat efektif lagi mengingat kapasitasnya terutama struktur jalan tidak bisa lagi mendukung jumlah barang dan orang yang diangkut terutama beban muatan antara lain, tercermin dari kerusakan berat jalan.
- Alternatif mengatasi adalah pengembangan sistem jaringan kereta api (*Trans Sumatera Railway*) yang sinergis, tetapi saat ini sistem kereta api baru terbatas pada pelayanan daerah tertentu seperti di Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan dan Lampung
- Moda lainnya adalah sistem transportasi laut dan udara. Akan tetapi prasyarat teknis tertentu menyebabkan kedua prasarana dari moda ini relatif kurang optimal dimanfaatkan termasuk penataan pengembangan pelabuhan dan bandara

D. Strategi Kerjasama Regional (ALKI, KESR, APEC)

Dalam skala makro, gejala globalisasi mendorong kerjasama ekonomi bilateral maupun multilateral dalam bentuk perdagangan internasional. Perdagangan internasional terjadi akibat adanya keunggulan komperatif antara dua atau lebih negara dimana kebutuhan suatu negsara dipenuhi oleh kelebihan dari negara yang lain. Berbagai hambatan tarif seperti pajak ekspor/impur, kuota, dumping dan lain-lain sering ditemukan dalam perdagangan internasional. Untuk mengurangi hambatan tersebut, sekelompok negara di ASEAN dan Asia Pasific membentuk suatu integrasi ekonomi yang dikenal dengan kawasan perdagangan bebas. Keterbukaan ini akan secara langsung berpengaruh terhadap sistem produksi di Pulau Jawa-Bali dan Sumatera, baik berupa tumbuhnya kawasan-kawasan industri, eksploitasi sumber daya alam, pengembangan lahan pertanian dan perkebunan serta kebutuhan infrastruktur pendukungnya berupa jaringan transportasi maupun pelabuhan.

Dalam rangka peningkatan ekspor ke pasar Asia Pasific dan Eropa, ke depan pengembangan Sumatera perlu didorong untuk memanfaatkan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), dimana untuk ALKI-1 ditetapkan berdasarkan PP No. 36 dan 37 Tahun 2002. Pemanfaatan ALKI ini diharapkan melalui daerah-daerah yang dilalui agar mempunyai akses ke pasar internasional melalui ALKI tersebut, terutama Asia Pasifik. Di wilayah Sumatera, terdapat 2 jalur ALKI yang merupakan bagian dari jalur ALKI I secara utuh. ALKI I dimanfaatkan untuk pelayaran dari Laut China Selatan melintasi Laut Natuna, Selat Karimata, Laut Jawa dan Selatan Sunda ke Samudera Hindia atau sebaliknya. Sementara itu ALKI IA dimanfaatkan untuk pelayaran dari Selat Singapura atau sebaliknya, atau melintasi Laut Natuna ke Laut Cina Selatan atau sebaliknya.

Sistem pelabuhan yang dapat dikembangkan untuk memanfaatkan jalur ALKI I antara lain Batam, Jambi, Tanjung Pinang, Pangkal Pinang, Panjang, Tanjung Balai, Medan, Dumai, Kuala Enok, Muara Sabak, Lhokseumawe, Banda Aceh dan Palembang. Dalam konteks hubungan regional tersebut, juga telah ditetapkan bahwa Ruas jalan Trans Sumatera merupakan bagian dari sistim jaringan jalan trans ASEAN dan Asian highway, yang kedepan diharapkan akses melalui kapal Roro (*Roll On Roll Off*) di selat Malaka dapat berupa jembatan atau terowongan.

Pengembangan jaringan sistem transportasi laut sebagai upaya untuk meningkatkan efisiensi dan skala ekonomi investasi pengembangan pelabuhan laut dengan memanfaatkan jalur ALKI I dan ALKI II, yang melintasi Selat Malaka dan Selat Sunda, serta Selat Makasar dan Selat Lombok, dan memantapkan hubungan fungsional antar pelabuhan melalui penetapan fungsi-fungsi pelabuhan secara berhirarkis dan saling melengkapi serta mengembangkan jaringan transportasi laut antar provinsi, antar pulau, antar negara untuk menjamin mobilitas dan aksesibilitas seluruh lapisan masyarakat.

E. Penerapan *Zoning Regulation/Zoning Ordinance/Zoning Regulation* sebagai Perangkat Pengendalian Pemanfaatan Ruang

Zoning adalah suatu sistem dari pengaturan pemanfaatan ruang yang menetapkan penggunaan yang diijinkan pada suatu lokasi. Salah satu tujuan dari zoning adalah untuk melindungi atau menjamin agar pembangunan baru tidak mengganggu penghuni atau pemanfaat ruang yang telah ada.

Zoning secara umum berisi aturan-aturan atas jenis-jenis kegiatan yang akan diperbolehkan pada suatu zona/kawasan (seperti ruang terbuka, perumahan, pertanian, komersial, atau industri), kepadatan dari kegiatan-kegiatan tersebut (misalnya perumahan

kepadatan rendah seperti rumah tunggal, hingga perumahan kepadatan tinggi seperti bangunan-bangunan apartemen), sempadan bangunan, ketinggian bangunan, koefisien dasar bangunan, koefisien lantai bangunan, koefisien dasar hijau, penyediaan tempat parkir, dan sebagainya. Akan tetapi hampir sebagian besar sistem zoning memiliki suatu prosedur untuk pemberian “variances” – pengecualian-pengecualian aturan zoning, biasanya karena beberapa kesulitan akibat kondisi khusus dari properti/kapling tersebut.

Penataan ruang di Indonesia menggunakan *Zoning System* dengan perangkat *Zoning Regulation* dalam penataan ruang. Sekaligus nantinya kita akan mencoba membenahi implikasi negatif yang timbul dari zoning system ini dengan memodifikasinya ke arah pemanfaatan ruang kompak & integratif yang lebih ramah lingkungan dan menjamin keberlanjutan dalam segala bidang.

F. Penguatan Kelembagaan Penataan Ruang

Berkenaan dengan hal tersebut, instrumen pengikat yang dapat digunakan sebagai acuan sekaligus alat keterpaduan dan kerjasama pembangunan antar-daerah adalah melalui:

- Instrumen perundang-undangan yang mengikat
- Kebijakan-kebijakan yang jelas dan responsif sesuai dengan kebutuhan daerah
- Bantuan dan kompensasi dalam bentuk fiskal
- Penyediaan langsung prasarana berfungsi lintas wilayah dan ”backbone” pengembangan wilayah
- Mendorong kemitraan secara vertikal dan horisontal yang bersifat kerjasama pengelolaan (*co-management*) dan kerjasama produksi (*co-production*)

3.3 Mewujudkan kesepakatan Gubernur se-Sumatera

Kesadaran akan kebersamaan telah muncul di antara provinsi-provinsi di wilayah Sumatera. Didasarkan atas kebutuhan untuk integrasi, sinkronisasi, dan keterkaitan antar wilayah maka Gubernur se-Sumatera telah sepakat untuk membentuk forum Rapat Koordinasi Gubernur se-Sumatera dan pada tanggal 12 Oktober 2001 telah ditandatangani kesepakatan antar Gubernur se-Sumatera yang diantaranya berisi usulan mengenai

pengembangan sistem transportasi Sumatera yang menyangkut antara lain pengembangan sistem jaringan transportasi Darat, Transportasi Laut, Transportasi Udara, pengembangan Sumber Daya Kelautan, kerjasama antar wilayah dan Sistem Informasi.

IV. Penutup

Strategi pengembangan wilayah tidak akan dapat efektif dan efisien bila tidak diselenggarakan secara terpadu oleh seluruh sektor dan seluruh daerah sebagai bagian komitmen pengembangan wilayah nasional. Kerangka keterpaduan pengembangan wilayah tersebut dapat diselenggarakan dengan memanfaatkan instrumen penataan ruang, baik pada tingkat Nasional, Pulau, Provinsi, Kabupaten maupun Kota.

Dalam upaya pengembangan Wilayah Pulau Jawa-Bali dan Sumatera maka pendekatan penataan ruang merupakan input yang penting untuk mendukung upaya pencapaian tujuan pengembangan Pulau Jawa-Bali dan Sumatera, menjawab berbagai tantangan global baik KESR, APEC maupun ALKI, mendorong pertumbuhan ekonomi bagi kawasan itu sendiri dan bagi kawasan di sekitarnya dan mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah Utara dan Selatan Jawa-Bali serta wilayah Barat dan Timur Sumatera, Perdesaan dan Perkotaan, Kawasan yang telah maju dan yang tertinggal.

Penataan ruang di Indonesia menggunakan *Zoning System* dengan perangkat *Zoning Regulation* dalam penataan ruang. Sekaligus nantinya kita akan mencoba membenahi implikasi negatif yang timbul dari zoning system ini dengan memodifikasinya ke arah pemanfaatan ruang kompak & integratif yang lebih ramah lingkungan dan menjamin keberlanjutan dalam segala bidang.

Pembangunan seyogyanya tidak hanya diselenggarakan untuk memenuhi tujuan-tujuan sektoral yang bersifat parsial, namun lebih dari itu, pembangunan diselenggarakan untuk memenuhi tujuan-tujuan pengembangan wilayah yang bersifat komprehensif dan holistik dengan mempertimbangkan keserasian antara berbagai sumber daya sebagai unsur utama pembentuk ruang (sumberdaya alam, buatan, manusia dan sistem aktivitas), yang didukung oleh sistem hukum dan sistem kelembagaan yang melingkupinya. Dengan demikian, selain merupakan proses untuk mewujudkan tujuan-tujuan pembangunan, penataan ruang sekaligus juga merupakan produk yang memiliki landasan hukum (*legal instrument*) untuk mewujudkan tujuan pengembangan wilayah.