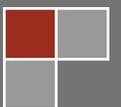


2011

PENGEMBANGAN JALAN TOL TRANS JAWA RUAS JALAN TOL SEMARANG-SOLO

LAPORAN AKHIR

ISEI CABANG SEMARANG



Susunan Tim Peneliti

Ketua : Dr. Angelina Ika Rahutami

Anggota-anggota :
1. Dr. Mutamimah
2. Dr. Kesi Widjajanti
3. Taufik Hidayat, SE, MM

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI

1. Pendahuluan	4
2. Gambaran mengenai Ruas Jalan Tol Semarang – Solo	6
a. Project profile	8
b. Proses lelang	9
3. Masalah-masalah dalam Pembangunan Ruas Jalan Tol Semarang – Solo	11
a. Pembebasan lahan	11
b. Tarif tol	14
c. Proses perizinan di kawasan hutan	15
d. Penjaminan pemerintah	16
e. Masa konsesi	19
f. Eskalasi biaya investasi dan kemampuan keuangan investor	20
g. Pengakhiran PPJT	25
4. Rekomendasi untuk Penyelesaian Masalah	27
Daftar Pustaka	28
Daftar Tabel	3
Daftar Gambar	3

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Data Panjang Jalan Tol Semarang-Solo.	8
Tabel 2	Luas Tanah Yang Terkena Pembangunan Jalan Tol Semarang – Solo	14

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1	Denah Jalan Tol Semarang-Solo	7
Gambar 2	Mekanisme Pembentukan PT Transmarga Jateng	8
Gambar 3	Pembangunan Tol Semarang-Solo	9
Gambar 4	Dana Bergulir Dan Dana <i>Landcapping</i> Yang Dimanfaatkan Jasa Marga Dalam Pembangunan Ruas Jalan Tol Semarang – Solo	14
Gambar 5	Konsesi Jalan Tol Yang Dimiliki Jasa Marga	20
Gambar 6	Struktur Kepemilikan Saham Jasa Marga	25

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Jalan tol merupakan infrastruktur strategis yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi, memperluas lapangan kerja, menumbuhkan potensi-potensi ekonomi baru, memperlancar lalu lintas barang dan jasa, meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan serta meringankan beban dana Pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan. Pengalaman telah menunjukkan bahwa peningkatan infrastruktur memberikan efek yang berlipat bagi pembangunan terkait dengan peningkatan aktivitas ekonomi yang juga berdampak pada terciptanya lapangan kerja dan kesempatan bisnis.

Selain dapat memberi manfaat bagi perkembangan wilayah & peningkatan ekonomi, pembangunan jalan tol akan meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang, penghematan biaya operasi kendaraan (BOK) dan penghematan waktu dibanding apabila melewati jalan non tol, serta mendapatkan pengembalian investasi bagi Badan Usaha melalui pendapatan tol.

Pemerintah sudah berupaya untuk mempercepat pembangunan jalan tol, karena jalan tol sebagai infrastruktur strategis. Selama tahun 2005-2009, pemerintah membuat Program Percepatan Pembangunan Jalan Tol sepanjang lebih kurang 1100 km yang meliputi jalan tol Trans Jawa (32 ruas jalan tol; 1099,08 km) dan jalan tol Non Trans Jawa (19 ruas jalan tol; 335,84 km). Sampai Mei 2011, progres pembangunan jalan tol dapat dilihat pada tabel 1.1:

Tabel 1.1 Progres Pembangunan Jalan Tol

Status	Jumlah Link	Panjang (Km)	Jumlah
Beroperasi	28	741,92	63.504,45
Kesepakatan konsesi ditandatangani	20	735,65	63.504,45
Persiapan kesepakatan konsesi			
a. Tender Batch 2	2	35,53	4.849,26
b. Tender Batch 3	2	118,71	5.417,91
Dibangun oleh pemerintah	4		78,01
Persiapan Tender			
a. Proyek prioritas	15	397,30	67.278,96
b. Proyek potensial	16	978,53	78.810,69
TOTAL	87	3.085,65	227.929,35

Sumber : BPJT, 2011

Apabila dibandingkan dengan kebutuhan jaringan jalan yang tersedia, jumlah dan panjang jalan tol ini masih sangat minim. Padahal, kebutuhan jaringan jalan tersebut makin mendesak seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan serta kebutuhan kecepatan akses saat ini.

Berdasarkan data dari Bina Marga, panjang jaringan jalan saat ini mencapai 553.000 km yang terdiri dari 34.600 km jalan nasional non tol dan 688 km jalan nasional tol¹. Padahal jika melihat kondisi geografis tanah air, berdasar perhitungan BPJT, semestinya Indonesia harus segera mempunyai setidaknya 3.000 km yang memakan biaya investasi Rp 224,48 triliun (<http://www.kabarbisnis.com/read/286527>).



Gambar 1.1 Tol Trans Jawa

Dengan naiknya jumlah kendaraan bermotor, kebutuhan akses yang cepat, kebutuhan efisiensi, efektifitas dan produktifitas, maka pembangunan tol trans Jawa adalah salah satu kebutuhan mendesak yang harus segera dipenuhi. Bank Indonesia memperkirakan bahwa pertumbuhan ekonomi yang diukur dengan GDP tahun 2011 sebesar 6,5%, dan pulau Jawa mampu memberikan kontribusi terhadap GDP paling besar dibanding pulau lain, yaitu sebesar 57,6%. Selain itu, adanya jalan tol Trans Jawa, akan menghemat waktu tempuh, sebelum ada jalan tol waktu tempuh Jakarta-Solo 24 jam, namun dengan adanya tol hanya butuh waktu 8-10 jam, sehingga ada penghematan waktu sekita 14-16 jam.

Masalahnya, pembangunan jalan tol yang rencananya dibangun selama kurun waktu tiga tahun (2006-2009) sampai saat ini masih belum selesai. Dari 13 ruas tol Trans Jawa yang

¹ Departamen Pekerjaan umum. Pembangunan Jalan Tol di Indonesia : perkembangan, Hambatan dan Kendala. Bahan Rapat Dengar Pendapat Direktur Jenderal Bina Marga dan Kepala BPJT dengan Komisi V DPR RI, 24 Februari 2009.

direncanakan, hanya 1 ruas yang sudah beroperasi sejak 26 Januari 2010 yaitu ruas jalan tol Kanci-Pejagan yang panjangnya 34 km, dengan investor PT Semesta Marga Raya.

Tabel 1.2 Jalan Tol Trans Jawa

No	Ruas	Panjang (Km)	Waktu Pelaksanaan	Investor
1	Cikarang –Tanjung Priok	33,92	2006-2009	MTD Nusa Cipta
2	Cikampek – Paliaman	116,00	2006-2009	PT. Lintas Marga Sedaya
3	Kanci – Pejagan	34,00	2006-2009	PT. Semesta Marga Raya
4	Pejagan – Pemalang	57,50	2006-2009	PT. Pejagan Pemalang Toll Road
5	Pemalang – Batang	39,00	2006-2009	PT. Pemalang Batang Toll Road
6	Batang – Semarang	75,00	2006-2009	PT. Marga Setiapuritama
7	Semarang – Solo	75,70	2006-2009	PT. Jasa Marga
8	Solo – Matingan – Ngawi	90,10	2006-2009	-
9	Ngawi – Kertosono	87,02	2006-2009	-
10	Kertosono – Mojokerto	41,00	2006-2009	PT. Marga Hanurasa Intrinsic
11	Surabaya - Mojokerto	37,00	2006-2009	PT. Marga Nujujasumo Agung
12	Gempol – Pasuruan	32,00	2006-2009	PT. Jasa Marga
13	Pasuruan – Probolinggo	45,00	2006-2009	PT. Bukaka Teknik Utama Tbk
Total		763,24		

Sumber : BPJT, 2011

Jalan Tol Semarang-Solo merupakan salah satu bagian jalan tol Trans Jawa sampai saat ini juga belum selesai dibangun. Sampai dengan bulan Maret 2011, status ruas jalan tol ini masih dalam tahap pembangunan (*construction*) dan pembebasan lahan (*land acquisition*). Seperti halnya daerah lain, penyediaan Jalan Tol di wilayah Jawa Tengah merupakan suatu harapan serta kebutuhan masyarakat. Hal ini sangat beralasan karena Jawa Tengah mempunyai potensi ekonomi, pertanian, agribisnis, pariwisata, serta industri. Jalan tol Semarang-Solo letaknya sangat strategis yang menjadi sentral untuk menghubungkan antara Jawa Barat dan Jawa Timur. Selain itu jalan tol Semarang-Solo akan menjadikan wilayah Solo dan juga hinterland Solo seperti Klaten, Sukoharjo, Wonogiri, Sragen, dan Boyolali mengalami percepatan pergerakan barang, jasa, aktivitas ekonomi, kecepatan akses, serta meningkatkan produktivitas. Sektor industri dan pariwisata, sudah hampir dapat dipastikan terkena dampaknya

Jalur Tol Semarang-Solo yang memiliki 7 pintu gerbang masuk tol memberikan potensi pertumbuhan ekonomi. Ketujuh gerbang tol tersebut, yaitu Tembalang (Kota Semarang), Ungaran I dan II, Bawen (Kabupaten Semarang), Kota Salatiga, Kabupaten Boyolali, dan

Kartasura (Kota Solo). Tidak hanya itu, kemungkinan terjadinya percepatan pertumbuhan ekonomi dan pemerataan kesejahteraan juga dapat terjadi, seiring meningkatnya denyut ekonomi di masing-masing wilayah yang dilalui. Pergerakan barang, jasa, dan manusia akan lebih mudah, terutama barang-barang berorientasi ekspor mengingat di Kota Semarang terdapat Pelabuhan Tanjung Mas. Semua hal ini akan berdampak bagi perekonomian Jawa Tengah secara keseluruhan. Adanya jalan tol Semarang-Solo juga akan menghemat waktu, yang sebelum ada tol Semarang-Solo, jarak tempuh Semarang-Solo membutuhkan waktu 2,5-3 jam. Namun dengan adanya jalan tol Semarang-Solo hanya memakan waktu 1 jam, berarti akan ada penghematan waktu 1,5-2 jam.

Sesuai dengan UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan, pembangunan dan pemeliharaan infrastruktur jalan umum dan jalan nasional menjadi tugas dan kewenangan pemerintah. Namun pada kenyataannya, pemerintah tidak bisa memenuhi tugas tersebut akibat anggaran yang terbatas sementara wilayah yang harus dikembangkan sangat luas.

Dengan anggaran yang terbatas namun pembangunan infrastruktur jalan tol dapat tetap berjalan, pemerintah mengajak pihak swasta untuk berinvestasi di jalan tol. Partisipasi swasta dalam pembangunan jalan tol diperuntukkan bagi ruas jalan tol yang layak secara ekonomi dan finansial. Meskipun demikian, tidak mudah untuk mengajak pihak swasta untuk berinvestasi di jalan tol. Sampai sekarang, hanya terdapat 14 investor diluar Jasa Marga yang tertarik untuk berinvestasi di bidang ini². Selain biaya investasi yang tidak sedikit, *payback period* dan *return* yang diperoleh dari investasi jalan tol juga memakan waktu yang relatif lama.

Untuk lebih menarik minat pihak swasta, regulasi yang dibuat untuk lebih memudahkan swasta terlibat adalah melalui pembaruan instrumen hukum investasi jalan tol seperti UU No.15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Dalam UU tersebut, terdapat beberapa hal yang ‘menguntungkan’ pihak swasta seperti kepastian penyesuaian tarif tol yang dilakukan dua tahun sekali yang didasarkan pada laju inflasi.

Kalau pun banyak pihak swasta kemudian ikut berpartisipasi dalam pembangunan jalan tol, persoalan mandeknya pembangunan infrastruktur terutama jalan tol tidak kemudian menjadi selesai. Masih terdapat beberapa persoalan yang secara umum masih akan terus menjadi kendala

² Departemen Pekerjaan Umum. *Peluang Investasi Jalan Tol di Indonesia*. Badan Pengatur Jalan Tol, 2007

pembangunan jalan tol, mulai dari proses dan harga pembebasan lahan, penjaminan pemerintah, perijinan untuk jalan tol yang melewati kawasan hutan, masa konsesi, kemampuan keuangan investor dan pengakhiran atau perpanjangan PPJT.

1.2. TUJUAN DAN METODE STUDI

Studi ini ingin mengkaji bagaimana pembiayaan infrastruktur jalan tol dilakukan sekaligus menjelaskan berbagai permasalahan yang terjadi dalam berbagai aspek, terutama mengurai “mengapa jalan tol tidak selesai tepat waktu sesuai dengan yang direncanakan? Dengan mengambil kasus pembangunan tol Semarang-Solo, hasil studi ini diharapkan bisa memberikan gambaran dan solusi terhadap rantai masalah yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur jalan tol di Indonesia.

Secara khusus tujuan dari studi ini adalah:

1. Memaparkan kronologis lelang di ruas tol Semarang - Solo dan informasi mengenai BUJT pemenang berikut *project profile*-nya
2. Menginventarisasi masalah yang terkait dengan:
 - 1) Pembebasan lahan
 - 2) Tarif tol
 - 3) Proses perizinan di kawasan hutan
 - 4) Penjaminan pemerintah
 - 5) Masa konsesi
 - 6) Eskalasi biaya investasi dan kemampuan keuangan investor
 - 7) Pengakhiran PPJT
3. Menawarkan langkah-langkah solusi dari berbagai permasalahan di atas dan mengidentifikasi institusi yang sebaiknya melaksanakannya.

Studi ini harus dapat mengidentifikasi *common interest* di antara semua *stakeholders* yang terlibat, merekomendasikan solusi-solusi praktis, dan melakukan aktivitas tersebut secara objektif untuk membidik elemen-elemen penting yang diperlukan bagi pembangunan dan implementasi infrastruktur jalan tol trans-Jawa dalam rangka mengatasi *bottleneck* transportasi yang sedemikian parah.

Termasuk dalam studi ini adalah pembagian tugas dan kerjasama di antara *stakeholders* jalan tol, perizinan dan regulasi di tingkat pusat dan daerah, lokasi dan pembebasan lahan, pembiayaan, insentif pemerintah, tarif jalan tol, masa konsesi, serta dampak lingkungan dari pembangunan jalan tol.

Metode riset yang digunakan dalam studi ini adalah dengan melalui studi pustaka, wawancara dan *Focus Group Discussion* (FGD) yang dilakukan tim peneliti dengan pihak-pihak berikut (daftar responden FGD terdapat dalam lampiran):

1. Pusat Investasi Pemerintah (PIP)
2. BPJT
3. BPN
4. DPRD Jawa Tengah
5. PT. Jasa Marga
6. Pemerintah Daerah Kota Semarang, Kabupaten Semarang, Kabupaten Salatiga, Kabupaten Boyolali
7. Akademisi pakar transportasi
8. Perbankan
9. Masyarakat
10. PT Transmarga Jateng
11. Semua pihak yang terkait dengan pembangunan jalan tol.

BAB 2

GAMBARAN UMUM

MENGENAI RUAS TOL SEMARANG - SOLO

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tarif biaya tol. Ruas jalan tol adalah bagian atau penggal dari jalan tol tertentu yang pengusahaannya dapat dilakukan oleh badan usaha tertentu. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan. Penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya. Pemerintah Jawa Tengah bahkan menjadikan jalan tol Semarang-Solo yang menjadi *salah satu skala prioritas pembangunan* yang diharapkan dapat mempercepat pengembangan wilayah tersebut. Berdasarkan laporan BI, pertumbuhan PDRB Jateng sekitar 5,5-6,5%, salah satunya ditunjang oleh investasi, yaitu tol Semarang-Solo.

Pengelolaan Jalan Tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah dalam hal ini oleh Departemen Pekerjaan Umum yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah (TPT). Dalam proses pembebasan tanah, TPT selaku wakil Pemerintah yang membutuhkan tanah dibantu oleh Panitia Pengadaan Tanah (P2T) yang dibentuk oleh masing-masing Pemerintah Daerah yang dilewati rute jalan tol.

Tabel 2.1 Pihak-pihak yang Terlibat dalam Pembangunan Jalan Tol

Aktivitas	Pihak	Dasar Peraturan
Rencana umum jaringan jalan tol dan ruas jalan tol	Menteri	
Pengaturan, Puengusahaan dan Pengawasan Jalan Tol	Pemerintah (BPJT)	1. Peraturan Menteri PU No.29/PRT/M/2005 2. Peraturan Menteri PU No.27/PRT/M/2009
Pendanaan	1. Pemerintah	

	2. Badan Usaha	
Pengadaan tanah	Pemerintah	
Tarif Tol	Investor	PPJT

Sumber: BPJT, 2011

Jalan Tol Semarang-Solo merupakan salah satu bagian jalan tol Trans Jawa. Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo ini mencakup 4 (empat) wilayah kabupaten dan 2 (dua) kota. Pembangunan ruas tol yang dimulai sejak 2009 itu dinilai memiliki fungsi strategis sebagai penghubung Semarang dengan kawasan industri Ungaran, Jawa Tengah, serta dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi provinsi tersebut dan daerah sekitarnya.

Total panjang jalan tol ini direncanakan sepanjang 75,70 Km dengan luas kebutuhan lahan yang diperlukan adalah seluas 804,4 Hektar. Seksi suatu ruas jalan tol adalah suatu bagian dari jalan tol yang dapat digunakan untuk lalu lintas kendaraan dan dapat dikenakan tariff tol. Direncanakan terdapat 7 (tujuh) buah simpang susun, yaitu Tembalang, Ungaran, Bergas, Bawen, Salatiga, Boyolali, dan Karanganyar. Ruas tol Semarang-Ungaran diperkirakan dapat menampung kapasitas 23-27 ribu kendaraan setiap hari. Sementara itu ruas Semarang-Solo sekitar 32 ribu kendaraan setiap hari.

Tabel 2.2 Data Panjang Jalan Tol Semarang-Solo

Tahap 1: Semarang – Bawen		Panjang (Km)
1.	Seksi 1 Semarang – Ungaran	
	a.1. Paket I	3.525
	a.2. Paket II	4.950
	a.3. Paket III	5.625
2.	Seksi 2 Ungaran-Bawen	
	b.1. Paket IV	3.900
	b.2. Paket V	3,825
	b.3. Paket VI	1.275
Tahap 2: Bawen – Solo		Panjang (Km)
3.	Bawen – Salatiga	17.200
4.	Salatiga – Boyolali	24.500
5.	Boyolali – Kartosuro	7.800

Sumber: Trans Marga Jateng 2011

2.1. PROJECT PROFILE

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sebagai investor yang mengerjakan proyek jalan tol di Jawa Tengah adalah PT. Semesta Marga Raya, PT. Pejagan – Pemalang Toll Road, PT.

Pemalang –Batang Toll Road, PT. Marga Setia Puritama, PT. Transmarga Jateng, PT. Solo Ngawi Jaya dan PT Ngawi Kertosono Jaya. Namun untuk ruas tol Semarang-Solo, BUJT pembangunan adalah PT Trans Marga Jateng. PT Trans Marga Jateng (TMJ) adalah perusahaan patungan yang bertugas mengelola pembangunan Tol Semarang-Solo. Sahamnya dimiliki oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk sebesar 60% dan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) sebesar 40%.

PT Trans Marga Jateng memperoleh hak pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo dari Pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Departemen Pekerjaan Umum selama masa konsesi 45 tahun. Hak Pengelolan Jalan Tol tersebut diperoleh melalui Pengalihan Hak dari PT Jasa Marga (Persero) Tbk pada tanggal 3 Desember 2008, karena sebelumnya Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo dipegang oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk.



Sumber: Transmarga Jateng, 2011

Gambar 2.1 Mekanisme Pembentukan PT Transmarga Jateng

Sampai dengan tanggal 26 Desember 2010, perkembangan proyek yang sudah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Seksi 1 : Tembalang- Gedawang : 100 %
2. Seksi 2 : Gedawang - Penggaron : 94,679 %
3. Seksi 3 : Penggaron - Simpang Susun Ungaran : 85,0475 %
4. Penggaron - Simpang Susun Ungaran - Beji : 40,4344 %



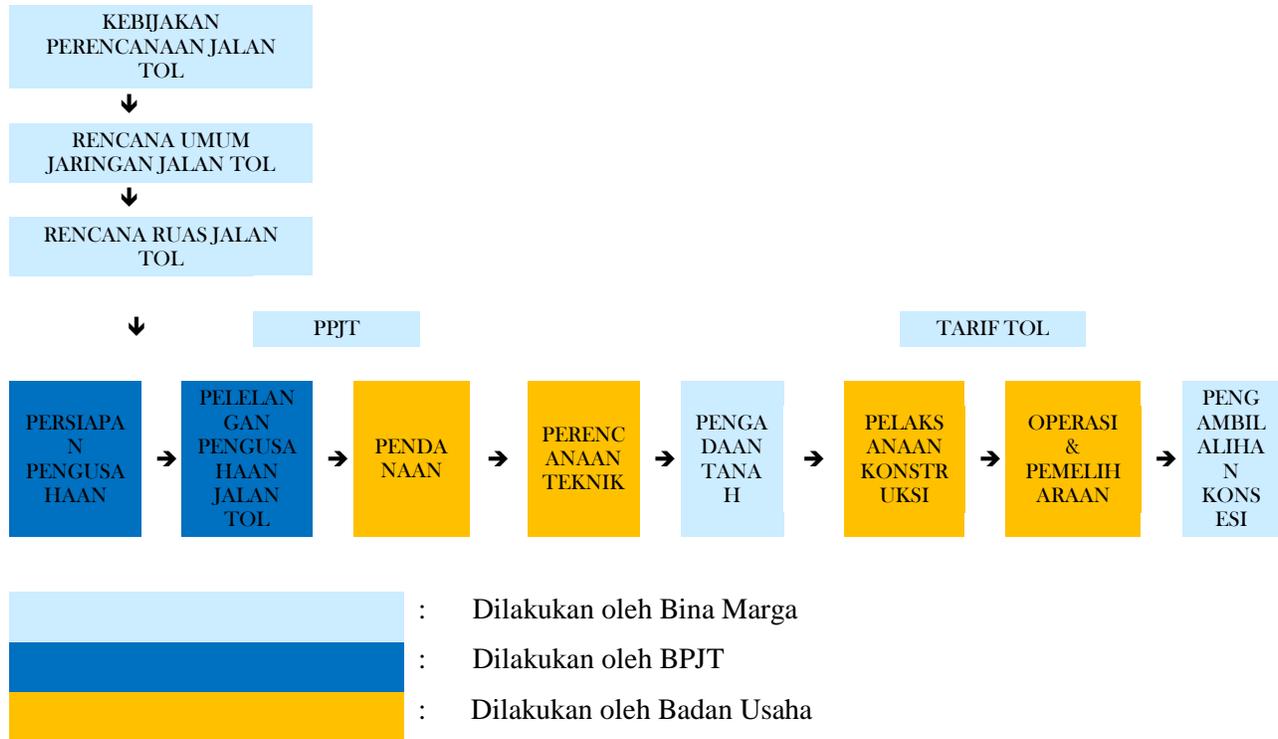
Gambar 2.2 Pembangunan Tol Semarang-Solo

2.2. PROSES LELANG

Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol dilakukan melalui proses lelang sesuai Peraturan Menteri PU No. 27/PRT/M/2006. Proses lelang dibedakan menjadi dua yaitu lelang pengusahaan ruas jalan tol dan lelang konstruksi. Lelang dilakukan secara terbuka dan transparan.

Secara makro pengusahaan jalan tol terdapat pada gambar 2.3 di bawah ini yang merupakan rangkaian yang terkait satu dengan yang lain yang dimulai dari pembuatan kebijakan jalan tol, diikuti dengan rencana umum jaringan jalan tol dan rencana ruas jalan tol. Ketiga kegiatan ini dilakukan oleh Bina Marga. Pada tahap berikutnya BPJT akan melakukan persiapan pengusahaan dan pelelangan pengusahaan jalan tol. Kemudian BUJT melakukan pendanaan dan perencanaan teknik, yang diikuti dengan pengadaan tanah oleh Bina Marga. Pelaksanaan konstruksi dan operasi dan pemeliharaan kembali dilakukan oleh BUJT. Setelah masa konsesi

berakhir maka akan dilakukan pengambilalihan konsesi oleh Bina Marga. Secara ringkas bagan tahapan makro perusahaan jalan tol adalah sebagai berikut.



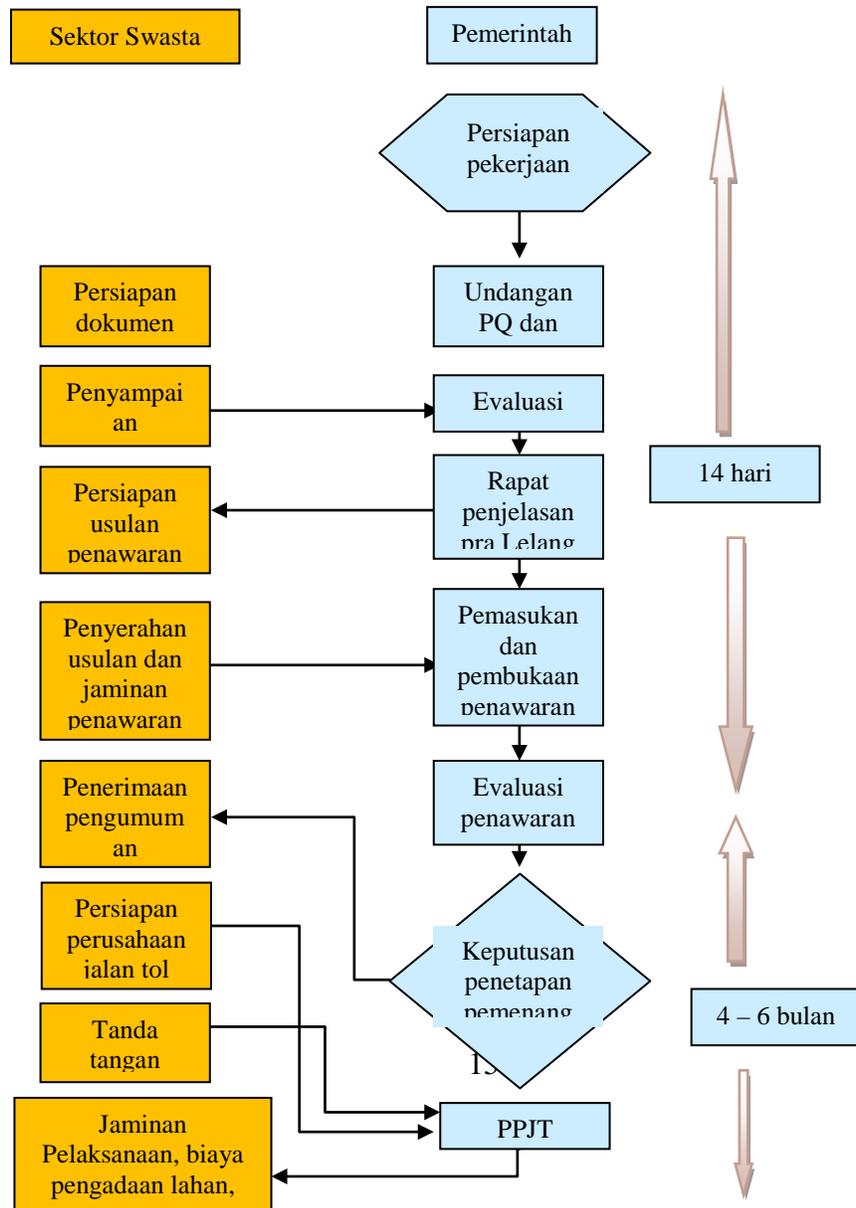
Gambar 2.3 Tahapan Makro Perusahaan Jalan Tol

Berdasarkan Peraturan Menteri PU No. 27/PRT/M/2006 tentang Pedoman Pengadaan Perusahaan Jalan Tol, proses lelang pembangunan jalan tol akan melewati tahapan berikut :

1. Pelelangan berdasarkan usulan tarif dari Badan Usaha. Pada metode ini lingkup perusahaan jalan tol, (perencanaan, konstruksi dan biaya pengadaan tanah) dan masa konsesi sudah ditetapkan Menteri. Calon pemenang lelang adalah yang memberikan usulan tarif rendah.
2. Pelelangan dengan kompetisi berdasarkan dukungan/kompensasi dari pemerintah atau resiko yang ditanggung oleh pemerintah. Permintaan dukungan atau resiko terkecil yang ditanggung pemerintah adalah calon pemegang lelang.
3. Pelelangan dengan lingkup perusahaan jalan tol ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia. Peserta lelang menyampaikan usulan nilai investasi, masa konsesi dan tarif awal (Golongan I) calon pemenang lelang adalah peserta dengan bobot tertinggi penilaian

berdasarkan kewajaran biaya, rencana konstruksi, tarif serta masa konsesi.

Dalam rangka melaksanakan pelelangan, BPJT membentuk panitia pelelangan. Pihak dapat mengikuti pelelangan adalah perusahaan yang mempunyai kemampuan keuangan. Pelelangan dilaksanakan dalam dua tahap, yaitu tahap prakualifikasi; dan tahap pelelangan terbatas bagi yang lulus prakualifikasi. Panitia pelelangan menyelenggarakan prakualifikasi untuk menilai kemampuan calon peserta pelelangan perusahaan yang menyangkut terutama aspek kemampuan keuangan, dan kemampuan teknis. Panitia pelelangan kemudian menetapkan calon pemenang lelang berdasarkan evaluasi. Panitia pelelangan membuat dan menyampaikan laporan hasil pelelangan kepada BPJT. Kepala BPJT selanjutnya mengajukan calon pemenang lelang kepada Menteri untuk ditetapkan sebagai pemenang lelang. Proses lelang perusahaan jalan tol dapat dilihat dalam gambar 2.4 berikut.



Gambar 2.4 Proses Lelang Pengusahaan Jalan Tol

Di sisi lain, pemenang lelang konstruksi untuk jalan tol Semarang-Solo : a). Semarang – Ungaran adalah PT Adi Karya, PT Waskita Karya dan PT Istaka Karya (semuanya BUMN). b). Untuk jalan tol Ungaran – Bawen sampai saat ini belum selesai, tetapi telah terdapat 14 kontraktor yang sudah mendaftarkan diri untuk mengikuti lelang di Kementerian Pekerjaan Umum, selain 14 kontraktor terdapat pula 18 konsultan proyek. Rute kedua Ungaran – Bawen juga akan dibagi menjadi 3 (tiga) seksi jadi akan ada 3 (tiga) kontraktor.

Tabel 2.2 Data Pengusahaan Jalan Tol Semarang – Solo

No.	Keterangan	Semarang – Solo
1.	BUJT	PT. Transmarga Jateng
2.	Panjang (Km)	76
3.	Biaya Investasi (Rp. T)	6,21
4.	Tanah (Rp T)	0,93
5.	Konstruksi (Rp T)	3,11
6.	Tarif (Rp)	±500/km (2011)
7.	Konsesi (Th)	45
8.	Dukungan (Rp. M)	1.935
	• Konstruksi	-
	• Tanah	-
9.	Progress tanah (%)	26%
10.	Progress Konstruksi (%)	Seksi I: <ul style="list-style-type: none"> • Paket 1 dan 2: 100% • Paket 3: 98% Seksi II,III, IV,V: 0 % Total: 24,27 %

Sumber : TMJ, 2011

BAB 3

MASALAH-MASALAH DALAM PEMBANGUNAN

RUAS JALAN TOL SEMARANG-SOLO

Pembangunan ruas jalan tol Semarang-Solo seharusnya selesai tahun 2009, namun sampai saat ini jalan tol tersebut belum selesai sesuai dengan yang direncanakan. Jalan tol tersebut masih dalam tahap pembangunan dan pembebasan lahan. Dengan demikian, bisa diurai lebih rinci permasalahan-permasalahan dalam pembangunan jalan tol tersebut.

Berdasarkan *indept interview* dan *Focus Group Discussion* dengan berbagai pihak yang berkepentingan (*stakeholders*), permasalahan utama dalam pembangunan jalan tol Semarang – Solo adalah masalah **perencanaan**. Sejak awal telah ditengarai, perencanaan menjadi masalah, karena pada tahun 2000 Bappenas melakukan kajian yang menunjukkan bahwa Tol Semarang – Solo baru layak dibangun pada tahun 2020. Ketika dalam proses perencanaan jalan tol sudah ada masalah, tentunya akan sangat berimbas pada masalah-masalah yang lain yang terkait. Secara ringkas permasalahan yang muncul dalam perencanaan dapat dilihat pada gambar berikut.



Keterangan:



Gambar 3.1. Alur Permasalahan Perencanaan Jalan Tol

Permasalahan perencanaan sejak awal juga terkait dengan studi AMDAL yang disinyalir tidak dilakukan dengan penuh kesungguhan. Informasi daerah zona merah atau daerah rawan bencana diabaikan (Joko Setijowarno, dalam FGD). Hal ini juga didukung oleh pendapat narasumber dari DPRD Jawa Tengah yang menyatakan bahwa selain terkait dengan AMDAL, proyek jalan tol ini berjalan sebelum *Detailed Engineering Design* (DED) lengkap. Hal yang tidak boleh dilupakan dalam perencanaan pembangunan jalan tol adalah dampak ekonomi dan sosial masyarakat. Pembangunan jalan tol seharusnya dapat meningkatkan perekonomian Jawa Tengah khususnya, dan Indonesia pada umumnya. Pembangunan jalan tol seharusnya mampu memperlancar arus logistik sehingga mengakibatkan petani menjadi lebih makmur karena hasil produksinya terdistribusi dengan lancar dan efisien.

Bab tiga ini akan menguraikan masalah-masalah yang terjadi dalam pembangunan ruas jalan tol Semarang – Solo. Permasalahan akan dibagi dalam 7 sub bab, yaitu: a). Pembebasan lahan, b). Tarif tol, c). Proses perizinan di kawasan hutan, d). Penjaminan pemerintah, e).Masa konsesi, f). Eskalasi biaya investasi dan kemampuan keuangan investor, dan g).Pengakhiran PPJT.

3.1. PEMBEBASAN LAHAN

Pembebasan lahan merupakan masalah yang paling krusial dan mempunyai konflik tinggi dalam pembangunan jalan tol. Kalau masalah ini tidak segera diselesaikan, maka akan berdampak pada penundaan pembangunan jalan tol, dan juga pada masalah-masalah lain yang terkait. Masalah pembebasan lahan terutama terkait dengan ganti rugi tanah, sosialisasi, status kepemilikan tanah, adanya sengketa, munculnya spekulasi tanah dan terlebih masalah ganti rugi terhadap tanah perhutani yang digunakan untuk jalan tol. Hal yang terkait dengan pembebasan lahan adalah pembebasan tanah perhutani sebenarnya tidak hanya terkait dengan nilai ganti ruginya, namun yang perlu dipertimbangkan adalah nilai ekologis dari kawasan hutan yang

beralih fungsi. Nilai imaterial secara ekologis perlu diperhitungkan dari sisi pengurangan polusi, kemampuan untuk mereservasi air, dan aspek ketahanan pangan.

Hal-hal yang terkait dengan pengadaan tanah jalan tol diatur dalam beberapa perundangan. Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 10/PRT/2006 menunjukkan bahwa pengadaan tanah adalah setiap kegiatan untuk mendapatkan tanah dengan cara memberi ganti rugi kepada yang melepaskan atau menyerahkan tanah, bangunan, tanaman dan benda-benda yang berkaitan dengan tanah atau dengan pencabutan hak. Pengadaan tanah dilakukan oleh Panitia Pengadaan Tanah (PPT). Harga tanah ditentukan oleh Lembaga/tim Penilai Harga Tanah yang profesional dan independen.

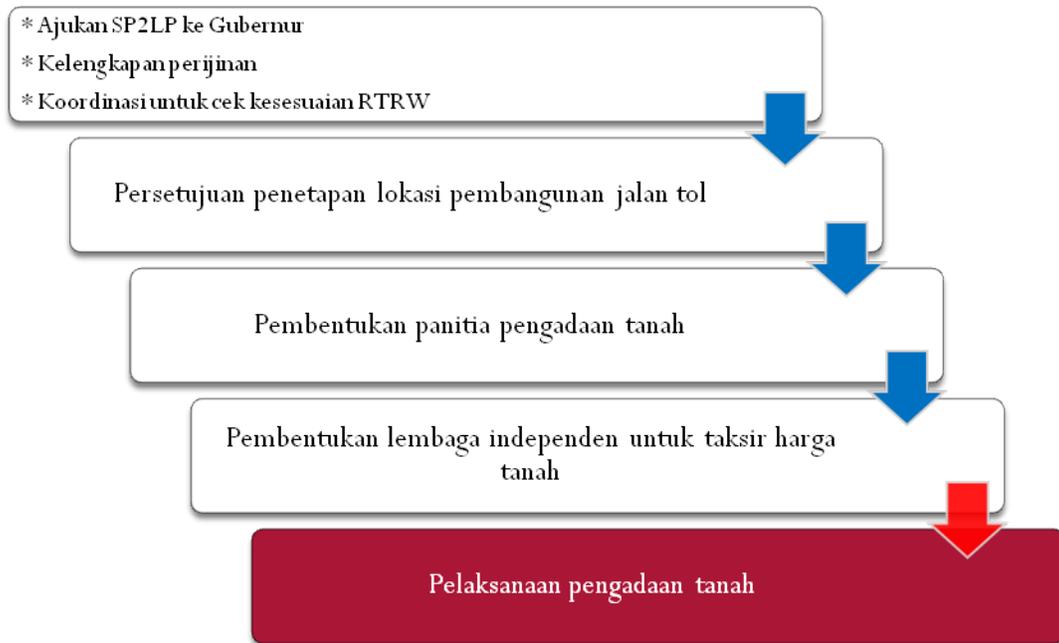
Sebagaimana terjadi secara umum di tingkat Nasional, berdasarkan hasil *Focus Group Discussion* dan wawancara mendalam, proses pembebasan lahan untuk jalan tol Semarang-Solo juga menghadapi banyak masalah sebagai berikut: Mengapa hal ini selalu berulang? Nampaknya investor dan Panitia Pengadaan Tanah (P2T) mempunyai persepsi yang kurang tepat terhadap Perpres No 36 Tahun 2005, yang kemudian direvisi dengan Perpres No 65 Tahun 2006. Salah satu sisi yang ditonjolkan adalah pemerintah dapat memaksa pemilik sah tanah untuk dicabut haknya secara paksa, demi kepentingan umum. Sedangkan sisi musyawarah dan proses-proses (logika) penetapan besarnya ganti rugi tak dikaji secara mendalam.

Pengadaan perusahaan jalan tol dilakukan berdasarkan prinsip adil, terbuka, transparan, bersaing, bertanggung-gugat, saling menguntungkan, saling membutuhkan dan saling mendukung, (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 27/PRT/M/2006). Dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 04/PRT/M 2007 disebutkan bahwa biaya pengadaan tanah disediakan oleh Badan Usaha melalui Rekening Pengadaan Tanah sebagaimana tercantum dalam PPJT. Biaya pengadaan tanah yang dapat dibiayai terlebih dahulu oleh BLU-BPJT adalah biaya ganti rugi tanah. TPT dapat melaporkan kepada Direktorat Jendral Bina Marga dan BPJT apabila terdapat kenaikan biaya pengadaan tanah yang diperkirakan dapat mengakibatkan perubahan biaya pengadaan tanah yang ditetapkan dalam PPJT. Enam unsur yang bertanggungjawab terhadap pembebasan lahan yaitu:

1. Badan Pengatur Jalan Tol
2. Badan Usaha Jalan Tol
3. Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum
4. Panitia Pembebasan Tanah

5. Tim Pembebasan Tanah
6. Badan Pertanahan Nasional

Pengadaan tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo dimulai sejak tanggal 9 Agustus 2005, yaitu sejak disetujuinya penetapan lokasi berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 620/13/2005 tertanggal 9 Agustus 2005 tentang Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo. Tahapan dalam Pengadaan Tanah untuk Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo dapat dilihat dalam gambar berikut:



Gambar 3.2 Alur Pengadaan Tanah Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo

Secara lebih rinci tahapan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Semarang-Solo sebagai berikut:

1. Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo. Permohonan penetapan lokasi pembangunan Jalan Tol Semarang – Solo dilakukan dengan tahapan sebagai berikut:
 - 1) Pemohon, dalam hal ini Direktur Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum mengajukan Surat Permohonan Penetapan Lokasi Pembangunan (SP2LP) Jalan Tol Semarang – Solo kepada Gubernur Jawa Tengah melalui Surat Nomor UM.0103-DB/457, tanggal 29 Juli 2005.

- 2) Pemohon melengkapi permohonan ijin lokasi dengan keterangan mengenai lokasi tanah yang diperlukan, luas tanah yang dibutuhkan, rencana penggunaan tanah pada saat permohonan diajukan, dan uraian rencana proyek yang akan dibangun disertai keterangan mengenai aspek pembayaran dan lamanya pelaksanaan pembangunan. Tanah yang dimohonkan ini akan digunakan untuk proyek pembangunan jalan tol Semarang–Solo. Proses pembebasan tanah untuk proyek pembangunan Jalan Tol Semarang – Solo ini merupakan tanggung jawab Pemerintah Pusat dan Pemerintah Propinsi Jawa Tengah. Lama pelaksanaan pembangunan jalan Tol Semarang–Solo ini direncanakan kurang lebih 5 Tahun.
 - 3) Gubernur Jawa Tengah setelah menerima permohonan tersebut kemudian memerintahkan kepada Kepala Kantor Wilayah BPN Propinsi Jawa Tengah untuk mengadakan Koordinasi dengan Ketua BAPPEDA Propinsi Jawa Tengah atau Dinas Tata Kota dan Instansi terkait untuk bersama-sama melakukan penelitian mengenai kesesuaian peruntukkan tanah yang dimohon dengan Rencana Tata Ruang Wilayah atau Perencanaan Ruang Wilayah dan Kota.
 - 4) Berdasarkan permohonan dan pertimbangan-pertimbangan tersebut, Gubernur Jawa Tengah menetapkan Keputusan Gubernur Nomor 620/13/2005, tanggal 9 Agustus 2005 tentang persetujuan penetapan lokasi pembangunan jalan tol Semarang– Solo.
2. Pembentukan panitia pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol Semarang – Solo untuk wilayah Kota Semarang. Pemerintah Kota Semarang membentuk Panitia Pengadaan Tanah bagi pelaksanaan pembangunan jalan tol Semarang – Solo, panitia tersebut dibentuk oleh Pemerintah Kota Semarang melalui Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor 593.05/241, tertanggal 24 Agustus 2007 tentang pembentukan panitia pengadaan tanah bagi pelaksanaan pembangunan untuk kepentingan umum kota semarang.
 3. Pembentukan lembaga independen untuk menaksir harga tanah yang akan dibebaskan. Keputusan Kepala BPN Nomor 3 Tahun 2007 Pasal 25, 26, 27 dan 28 tentang Penunjukan Lembaga / Tim Penilai Harga Tanah. Panitia Pengadaan Tanah Kota Semarang menunjuk sebuah Lembaga Penilai Harga Tanah yang telah ditetapkan oleh Walikota untuk meniliaharga tanah yang terkena proyek pembangunan jalan tol Semarang – Solo. Lembaga yang ditunjuk tersebut adalah PT. Wadantara Nilaitama, sebuah lembaga penilai / Appraisal dari Jakarta.

4. Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk pembangunan jalan tol Semarang – Solo. Pengadaan tanah dilakukan dengan pendekatan di masing-masing seksi, yang dimulai dari seksi 1 (SS Tembalang – SS Ungaran) dan seterusnya. Seksi suatu ruas jalan tol yang selanjutnya disebut Seksi adalah suatu bagian dari jalan tol yang dapat digunakan untuk lalu lintas kendaraan dan dapat dikenakan tarif tol. Sehingga total panjang jalan tol Semarang – Solo yang direncanakan adalah sepanjang $\pm 75,70$ km, dengan 7 (tujuh) buah simpang susun, yaitu Tembalang, Ungaran, Bergas, Bawen, Salatiga, Boyolali, dan Karanganyar.

Berikut adalah luas tanah yang terkena pembangunan jalan tol Semarang-Solo .

Tabel 3.1 Luas Tanah yang Terkena Pembangunan Jalan Tol Semarang – Solo

No	Kecamatan/Kelurahan	Luas Tanah yang terkena (m ²)	Jumlah Bidang	Jumlah Bangunan
1	Kecamatan Banyumanik			
	Pudakpayung	107.929	16	13
	Gedawang	172.337	310	53
	Padangsari	46.712	53	13
	Pedalangan	123.270	118	21
	Sumurboto	20.052	38	32
	Jabungan	4.314	6	4
2	Kecamatan Tembalang			
	Kramas	5.726	5	4
	Jumlah	480.430	547	140

Sumber: Rahmani Fitria EY (2009)

Dalam wawancara mendalam dengan BPJT diperoleh beberapa permasalahan yang terkait dengan pengadaan atau pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Permasalahan-permasalahan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pengadaan tanah belum dilakukan secara simultan dengan konstruksi
2. Badan Usaha bersedia menanggung biaya tanah tapi keberatan atas risiko yang timbul dari sisi waktu dan besaran harga tanah
3. Pelaksanaan di lapangan yang berlarut-larut akibat proses yang panjang dalam musyawarah dan spekulasi tanah

Sebagaimana terjadi secara umum di tingkat Nasional, berdasarkan hasil *Focus Group Discussion* dan wawancara mendalam, proses pembebasan lahan untuk jalan tol Semarang-Solo juga menghadapi banyak masalah sebagai berikut:

1. Biaya sangat tinggi;

Permasalahan utama yang ada dalam pengadaan tanah terkait erat dengan kesepakatan harga tanah. Harga tanah yang sudah ditetapkan oleh panitia pengadaan tanah (Perpres No.36 Tahun 2005 Pasal 7) pada awalnya ditolak oleh pemilik tanah karena dianggap terlalu rendah. Masyarakat menggunakan NJOP tertinggi untuk masalah pembebasan lahan. Rata-rata, warga minta harga 40 persen di atas harga normal. Hasil wawancara mendalam dengan narasumber di DPRD Jawa Tengah mengindikasikan bahwa sebelum jalan tol dibangun sudah ada oknum (yang mengetahui informasi awal tentang rencana pembangunan jalan tol terlebih dahulu) melakukan “jual beli” informasi. Kondisi ini merugikan negara karena selisih harga dasar dari penduduk adalah Rp 20.000,00 per m² dan dijual oleh oknum kepada pemerintah menjadi sebesar Rp 50.000,00 per m².

Hasil investigasi DPRD juga menunjukkan bahwa tidak ada transparansi antara Tim TPT dengan masyarakat terkait dengan penentuan harga tanah yang riil. Dalam FGD terungkap bahwa penentuan harga dasar oleh appraisal tidak dilaporkan secara lengkap kepada BPN atau TPT. Sehingga TPT tidak mengetahui secara pasti mengapa harga tanah dapat ditentukan pada kisaran harga tersebut. Hal ini cukup menyulitkan TPT ketika melakukan sosialisasi kepada masyarakat.

2. Sengketa kepemilikan;

Banyaknya persengketaan kepemilikan tanah sehingga memicu konflik antar sesama warga. Padahal, untuk membebaskan lahan harus jelas bukti-bukti sertifikatnya. Persoalan lain juga muncul karena pengadaan tanah melalui tanah makam atau wakaf. Untuk pengurusan pembebasan tanah makam atau wakaf harus ke Badan Wakaf Indonesia (BFI).

3. Sosialisasi yang memakan waktu yang lama;

Kesulitan berikut terjadi karena terdapat jeda yang cukup lama antara sosialisasi dan kesepakatan jual beli tanah dengan ketersediaan dana. Hal ini menyebabkan pemilik tanah merasa tidak memiliki kepastian, dan menyebabkan harga tanah naik, yang tentu tidak sesuai dengan kesepakatan harga awal.

4. Sikap masyarakat yang kurang mendukung;

Persepsi pemilik tanah tentang hak terhadap tanah itu sendiri. Bagi sebagian masyarakat, hak atas tanah dipahami bahwa mereka adalah satu-satunya pihak yang berhak dan tidak dapat diganggu-gugat kepemilikan atas tanah tersebut. Upaya yang dilakukan pihak lain dalam hal

ini pemerintah untuk menfungsikan lahan tersebut menjadi fasilitas umum (jalan tol) -- meskipun telah dilakukan sesuai dengan prosedur -- kemudian membuat proses pembebasan lahan tidaklah mudah. Dari kalangan masyarakat dan pemilik tanah banyak kalangan menganggap negatif Perpres No 65/2006. Peraturan ini dituding akan bisa menjadi alat semena-mena untuk menghilangkan hak atas tanah dengan dalih untuk kepentingan umum.

5. Spekulasi tanah yang ikut bermain.

Persoalan menjadi bertambah karena untuk lokasi Semarang-Ungaran, ada pihak lain (makelar) yang ikut bermain. Sebagian masyarakat bahkan ada yang menggunakan pihak ketiga tersebut untuk mewakili kepentingan beberapa pemilik tanah.

6. Banyaknya lokasi pabrik serta industri rumah tangga di sepanjang Tol Ungaran-Bawen juga menjadi kendala tersendiri.

7. Pembebasan tanah Perhutani.³

Dalam hal pembebasan lahan pemerintah telah menunjukkan komitmennya melalui program dana bergulir dan *land capping*. Jasa Marga telah memanfaatkan kedua program tersebut:

Ruas Semarang-Solo



Sumber: Jasa Marga, 2009

Gambar 3.3 Dana Bergulir dan Dana *Landcapping* yang Dimanfaatkan Jasa Marga dalam Pembangunan Ruas Jalan Tol Semarang - Solo

Secara ringkas masalah pengadaan tanah yang terjadi selama pembangunan jalan tol Semarang-Solo adalah sebagai berikut.

³ Secara lebih rinci akan dibahas dalam subbab 3.3. Masalah Perhutani



Gambar 3.4 Masalah Pengadaan/pembebasan Tanah Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo

3.2. TARIF TOL

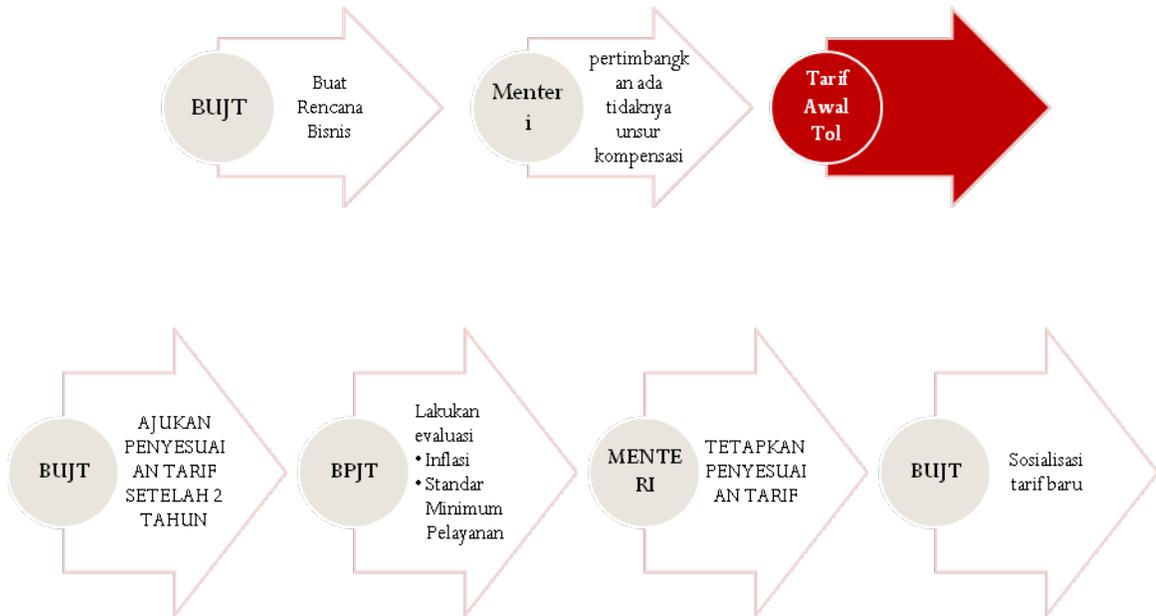
Kebijakan tarif tol merupakan faktor penting yang harus dipertimbangkan dalam pembangunan jalan tol. Tarif tol yang terlalu tinggi, menjadi tidak menarik bagi pengguna jalan, dan dampaknya akan mengurangi aliran kas bagi BUJT. Sebaliknya jika tarif tol sangat rendah, maka akan membuat rugi bagi BUJT. Oleh karena itu, perlu ditentukan tarif tol yang ideal dengan memperhatikan kepentingan seluruh *stakeholders*. Tarif jalan tol diatur didalam UU No.38/2004. Berdasarkan UU No.38/2004 diketahui bahwa tarif tol awal ditetapkan oleh Menteri dalam penetapan pengoperasian berdasarkan pada tarif tol awal yang diajukan oleh BUJT dalam rencana bisnis, kecuali dalam hal terdapat kompensasi dalam bentuk penambahan Tarif Tol awal, maka tarif tol awal tersebut ditambah besaran kompensasi tersebut.

Sedangkan dalam penyesuaian tarif tol, BUJT berhak untuk memperoleh penyesuaian tarif tol setiap dua tahun sekali, berdasarkan pengaruh laju inflasi. Tiga bulan sebelum jadwal penyesuaian tarif, maka BUJT akan memberitahukan kepada pemerintah melalui BPJT, bahwa BUJT telah memenuhi standar pelayanan minimal jalan tol dan kewajiban lainnya dalam PPJT sehingga BUJT mengusulkan penyesuaian tarif tol. Berdasarkan usulan BUJT maka BPJT akan melakukan evaluasi dan Menteri akan menetapkan penyesuaian Tarif tol dalam waktu dua tahun setelah awal pengoperasian jalan tol dengan mengeluarkan penetapan penyesuaian tarif.

Agar tarif dapat diterima oleh masyarakat maka tentu saja dibutuhkan sosialisasi yang terus menerus, dan menggunakan media yang tepat kepada masyarakat. Berdasarkan wawancara

mendalam dengan pengelola BPJT di Jakarta, diketahui bahwa dalam operasionalisasi jalan tol, penyesuaian tarif dapat dikaitkan dengan Standar Pelayanan Minimum berupa kondisi jalan dan pelayanan. Penyesuaian tarif dapat dilakukan bila sebelumnya dilakukan proses administrasi dan tinjauan lapangan.

Secara ringkas penentuan tarif jalan tol dapat dilihat dalam bagan berikut.



Gambar 3.4 Penetapan dan Penyesuaian Tarif Jalan Tol

Pada rencana bisnis dinyatakan bahwa tarif jalan tol Semarang Solo sebesar Rp 500 per Km, namun sampai laporan ini ditulis PT Trans Marga Jawa Tengah sebagai pengelola ruas Tol Semarang-Solo, belum mensosialisasikan besaran tarif terhadap operasional jalan tol yang hampir selesai pengerjaan proyek fisiknya tersebut. Berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan Komisariss PT Trans Marga Jawa Tengah, Danang Atmodjo diketahui bahwa penentuan tarif untuk ruas tol ini masih dalam kajian. Penyampain tarif jalan tol akan dilakukan mendekati saat operasional. Menurutnya, pengoperasian ruas tol Semarang-Solo, dengan rute Kota Semarang hingga Ungaran, Kabupaten Semarang masih harus menunggu uji kelayakan berikutnya yang dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol. Ia juga belum dapat memastikan tentang besaran tarif tersebut akan disamakan dengan ruas tol yang sudah ada sebelumnya di Kota Semarang.

Seperti disebutkan di atas, dalam rencana bisnis telah dipertimbangkan berbagai risiko yang mungkin terjadi. Berdasarkan hal tersebut maka ditentukanlah tarif tol. Menurut narasumber dari PT Jasa Marga, untuk kasus Tol Semarang – Solo, persepsi masyarakat tidak benar-benar seperti adanya tarif baru jalan tol. Hal ini terkait dengan kebijakan umum yang dilakukan oleh PT Jasa Marga dalam perusahaan jalan tol yaitu meneruskan atau menambah panjang jalan tol yang sudah ada dan bukan “seakan-akan” membangun pada lokasi baru yang berbeda sama sekali. Berdasarkan pengalaman PT. Jasa Marga, perubahan tarif tol biasanya akan membawa dampak pada penurunan lalu lintas selama tiga bulan setelah sosialisasi tarif baru. Namun sesudahnya kepadatan lalu lintas akan kembali seperti semula.

Menurut nara sumber dari DPRD dan akademisi, penentuan tarif tol Semarang – Solo harus benar-benar memperhatikan aspek kelayakan jalan tol. Ungkapan ini disampaikan karena pada saat ini terdapat ruas jalan yang mengalami tanah ambles, sehingga tidak kuat untuk dilintasi mobil besar. Kondisi tanah ambles yang menyebabkan hanya mobil kecil yang melintas menyebabkan melambatnya pencapaian BEP dan menghambat serta memperlama pengembalian investasi.

3.3. PROSES PERIJINAN DI KAWASAN HUTAN

Proyek tol Semarang-Solo juga melewati kawasan hutan salah satunya adalah hutan Penggaron seluas 22,2 hektar di Kabupaten Ungaran. Pembangunan jalan tol yang melintasi kawasan hutan, sebelum dibangun harus melakukan izin pinjam pakai kawasan hutan dan memberikan lahan kompensasi. Dasar Yuridis Penggunaan Kawasan Hutan untuk kepentingan pembangunan di luar kegiatan Kehutanan adalah sebagai berikut :

A. TUKAR MENUKAR KAWASAN HUTAN

1. PP.No. 10 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Perubahan Peruntukan Dan Fungsi Kawasan Hutan
2. Permenhut No. P.32/Menhut-II/2010 Tentang Tukar Menukar Kawasan Hutan

B. PINJAM PAKAI KAWASAN HUTAN

1. PP. No.24 Tahun 2010 Tentang Penggunaan Kawasan Hutan

2. Permenhut No. P.18/Menhut-II/2011 Tentang Pedoman Pinjam Pakai Kawasan Hutan

Proses penggunaan Kawasan Hutan yang berkaitan dengan pinjam pakai untuk jalan Tol Semarang –Solo , berdasarkan surat permohonan Menteri PU kepada Menhut No. TN.01.01-Mn/40 tgl. 31 Januari 2008, mendapat persetujuan prinsip dari Menhut dengan surat No. S.766/Menhut-VII/2008 tgl 9 Desember 2008 dan perpanjangan persetujuan prinsip dengan surat No. S. 115/Menhut-VII/2011 tanggal 7 Maret 2011 (PT.3,5,6,12,14, RPH Gedawang dan Susukan, BKPH Penggaron, KPH Semarang, Luas kurang lebih 22,413 Ha).

Sementara untuk calon lahan kompensasi disetujui oleh Menhut dengan surat No. S. 202/Menhut-VII/2009 tgl 19 Maret 2009 (Desa Jatirunggo, Kecamatan Pringapus dan Desa Mluweh Kecamatan Ungaran Timur Kabupaten Semarang dengan luas sekitar 44. 826 Ha. Menhut menerbitkan izin dispensasi dengan SK. Menhut No.254/Menhut-II/2009 tanggal 8 Mei 2009 dan perpanjangan izin dispensasi dengan SK. Menhut No. SK.531/Menhut-II/2010 tanggal 27 September 2010.

Pada kawasan hutan yang dimohon telah dilakukan pembangunan jalan tol sedangkan lahan kompensasi sampai dengan saat ini belum tuntas secara yuridis. Permasalahannya adalah izin pinjam pakai kawasan hutan dari Menhut sampai dengan saat ini belum terbit. Sesuai fisik di lapangan, lokasi calon lahan kompensasi di Desa Jatirunggo tidak sesuai dengan lokasi yang tergambar dalam peta lampiran surat persetujuan dari Menhut, sehingga belum memenuhi persyaratan untuk diserahkan kepada Kementerian Kehutanan.

Kewajiban Pemohon untuk Lahan Kompensasi , dalam hal pemohon yang mendapat persetujuan prinsip pinjam pakai kawasan hutan dengan kompensasi lahan bagi pinjam pakai kawasan hutan pada provinsi yang luas kawasan hutannya kurang dari 30 %, maka berkewajiban:

1. Menyediakan dan menyerahkan lahan bukan kawasan hutan kepada Departemen Kehutanan yang *clear and clean* sebagai kompensasi atas kawasan hutan yang dipinjam pakai;
2. Menanggung biaya pengukuhan kawasan hutan yang berasal dari lahan kompensasi;
3. Melaksanakan dan menanggung biaya reboisasi atas lahan kompensasi

Dalam serah terima lahan kompensasi antara lain memuat hal sebagai berikut :

1. Luas dan letak lahan kompensasi yang diserahkan berdasarkan pengukuran kadastral
2. Fisik lahan kompensasi yang diserahkan dalam keadaan jelas statusnya, tidak dalam sengketa, tidak dalam penguasaan pihak yang tidak berhak dan tidak dibebani hak atas tanah tertentu serta tidak dikelola oleh pihak lain
3. Pihak Departemen Kehutanan berhak untuk melakukan kegiatan pengelolaan atas lahan kompensasi yang diserahkan
4. Melampirkan salinan bukti-bukti yang sah tentang peralihan hak dari pemilik tanah kepada pengguna kawasan hutan dan bukti pelepasan hak atas tanah untuk menjadi kawasan hutan

Pada saat awal proses pinjam pakai kawasan hutan untuk jalan Tol Semarang Solo berpedoman kepada Permenhut No. P.43/Menhut-II/2008 Tentang Pedoman Pinjam Pakai Kawasan Hutan. Dengan terbitnya Permenhut No. P.18/Menhut-II/2011 Tentang Pedoman Pinjam Pakai Kawasan Hutan, maka permenhut No. P.43/Menhut-II/2008 dinyatakan dicabut dan tidak berlaku. Terhadap lahan kompensasi wajib berpedoman kepada permenhut No. P.18/Menhut-II/2011, yaitu dalam Pasal 33 ayat (2) yang menjelaskan bahwa Dirjen Planologi Kehutanan bersama pemohon menandatangani Berita Acara Serah Terima Lahan kompensasi (Dalam Permenhut No. P.43/Menhut-II/2008 dulu Berita Acara Serah terima fisik tanah dilaksanakan oleh perum perhutani bersama pemohon).

Perum Perhutani Unit I Jawa Tengah pernah meminta proyek pembangunan jalan tol Semarang - Solo yang melewati lahan Perhutani dihentikan. Alasan dari permintaan ini adalah masa berlaku ijin dispensasi Kementerian Kehutanan yang membolehkan pembangunan jalan sudah habis. Kepala Seksi Agraria Perum Perhutani Jateng Irawan mengatakan bahwa Kementerian Kehutanan memang memberikan izin menggunakan lahan Perhutani untuk jalan tol. Namun izin tersebut hanya berlaku satu tahun hingga 8 Mei 2010. Permintaan tersebut termuat dalam surat Perum Perhutani Unit I Jawa Tengah kepada Dirjen Bina Marga dan Kementerian Pekerjaan Umum pada 16 Juni 2010. Dirjen Bina Marga juga diwajibkan menyerahkan tanah kompensasi yang luasnya dua kali lipat lahan yang digunakan untuk jalan tol, yaitu 44, 4 H yang terbagi dalam 2 lokasi 27, 8 H di Jatirenggo dan sisanya di Mluweh.

Namun Kepala Bina Marga Jawa Tengah Danang Atmaja mengatakan, pembangunan jalan tol Semarang - Bawen tetap dilanjutkan. Pembebasan lahan dan persiapan pembangunan jalan akan dilaksanakan bersamaan. Pihaknya saat ini fokus pada pembebasan lahan yang sudah selesai 64%. Namun, yang sudah dibayar baru sekitar 49%. ”Yang kami utamakan adalah pembayaran lahan milik masyarakat. Sisanya lahan milik pemerintah. Jadi, meskipun belum sepenuhnya selesai, tetap bisa berjalan.”

Menurut Ketua Tim Pengadaan Tanah Tol Semarang-Solo, Suyoto, mengakui adanya kendala dalam pembebasan tanah pengganti. ”Saat ini disiapkan tanah pengganti di Jatirenggo yang sudah beres 27,8 hektare. Sementara di Desa Mluweh, Kecamatan Ungaran Timur, seluas 17 hektare, proses pembeliannya belum selesai.”

Narasumber DPRD dan akademisi menyoroti bahwa ganti rugi untuk tanah perhutani tidak sekedar masalah ganti rugi dua kali lipat. Hal yang harus dilihat lebih dalam adalah dampak sosial dan ekologis dari penggunaan tanah perhutani tersebut. Disebutkan bahwa sebagian tanah perhutani adalah tanah tegalan. Penggunaan tanah ini berarti juga akan membuat tidak berfungsinya tanah perhutani tersebut secara sementara karena harus mulai dari proses awal penanaman kembali pada hutan tersebut. Dampak ekologis dan sosial ini yang tidak tercakup dalam analisis ganti rugi tanah perhutani.

3.4. PENJAMINAN PEMERINTAH

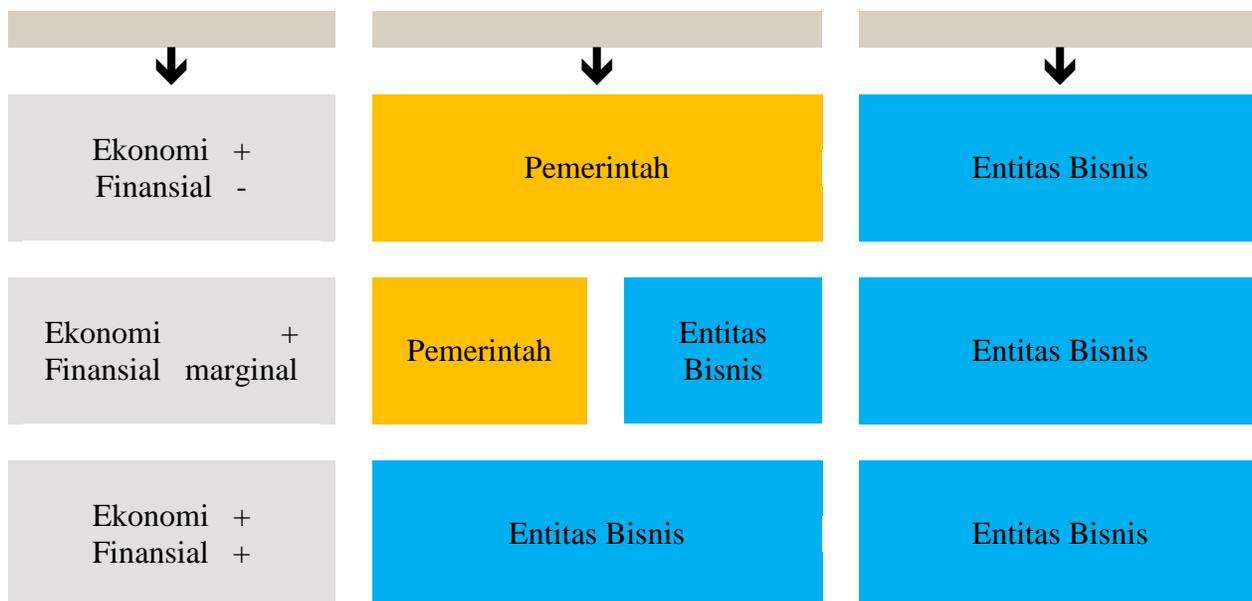
Dalam subbab ini akan dibahas mengenai pendanaan jalan tol dan penjaminan pemerintah atas jalan tol. Berdasarkan UU No. 38/2004 dan PP No. 15/2005, pendanaan jalan tol dibagi menjadi tiga kategori yaitu:

1. Pendanaan yang berasal dari Pemerintah diperuntukkan bagi ruas jalan tol yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial
2. Pendanaan yang berasal dari Badan Usaha diperuntukkan bagi ruas jalan tol yang layak secara ekonomi dan finansial.
3. Pendanaan yang berasal dari Pemerintah dan Badan Usaha diperuntukkan bagi jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial.

Kelayakan Jalan Tol

Pengadaan Lahan, Konstruksi

Operasi dan Pemeliharaan



Gambar 3.6 Skema Pendanaan atau Investasi Jalan Tol

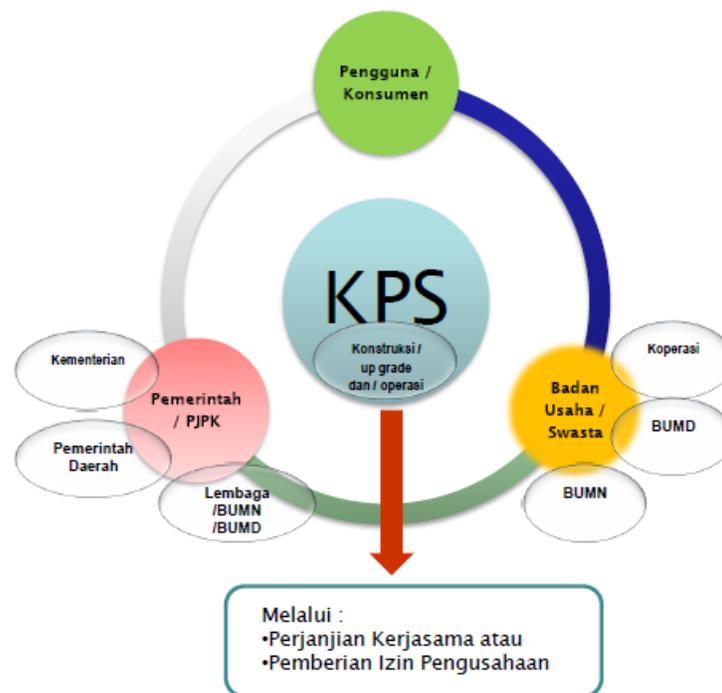
PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero), atau PII, adalah Badan Usaha Milik Negara yang dibentuk dan berada di bawah pembinaan dan pengawasan Kementerian Keuangan, yang memiliki tugas untuk menyediakan penjaminan proyek infrastruktur dengan skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS). Pendirian PII merupakan bagian dari upaya pemerintah untuk melakukan percepatan pembangunan infrastruktur di Indonesia dengan menyediakan dukungan kontinjen/penjaminan atas risiko yang ditimbulkan oleh tindakan atau non-tindakan pemerintah yang berdampak pada penurunan nilai keekonomian proyek KPS infrastruktur.

Proyek KPS merupakan proyek infrastruktur yang telah ditetapkan oleh Pemerintah untuk dibangun dan dibiayai pihak swasta melalui ikatan perjanjian (kontrak) yang melibatkan suatu instansi pemerintah (sektor publik) dan suatu badan usaha (sektor swasta). Basis dari kontrak KPS adalah pembagian/alokasi risiko proyek KPS antara Pemerintah (melalui PJPK) dan Swasta, dimana tiap risiko dialokasikan kepada pihak yang secara relatif lebih mampu mengendalikan, mengelola, mencegah ataupun menyerapnya. Bentuk PJPK (Penanggung Jawab Proyek Kerjasama) merupakan mitra yang mewakili Pemerintah dalam KPS. Entitas PJPK dapat berupa Kementerian /Lembaga/Pemerintah Daerah atau Badan Usaha Milik Negara (BUMN) /Badan

Usaha Milik Daerah (BUMD) yang bertanggungjawab untuk menyediakan infrastruktur sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Tujuan PII adalah:

1. Menyediakan penjaminan pada proyek Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha/Swasta (KPS) dibidang Infrastruktur.
2. Meningkatkan kelayakan kredit (*creditworthiness*), utamanya bankability proyek-proyek KPS Infrastruktur.
3. Meningkatkan tata kelola (*governance*), konsistensi dan transparansi dalam proses pemberian penjaminan.
4. Meminimalkan kemungkinan terjadinya sudden shock terhadap APBN dan *ring-fencing* eksposur kewajiban kontinjensi Pemerintah



Gambar 3.7 Kerjasama Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership*)

Salah satu hal yang membuat penjaminan pemerintah sangat dibutuhkan dalam pembangunan jalan tol terutama terkait dengan masalah jaminan pembebasan tanah. Asosiasi Tol Indonesia meminta pemerintah menerbitkan regulasi tentang jaminan pembebasan tanah untuk pembangunan 20 proyek ruas jalan tol yang kini tersendat. Pembebasan lahan ditengarai menjadi hambatan utama dalam pembangunan proyek ruas tol.

Sebagai dasar pelaksanaan Kerjasama Pemerintah Swasta/ KPS (*Public Private Partnership, PPP*), Pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 67/2005 tentang KPS dalam Penyediaan Infrastruktur, yang diubah dengan Perpres 13/2010. Dalam Perpres Nomor 13 Tahun 2010, pembebasan lahan untuk pembangunan infrastruktur dikerjakan oleh pemerintah dengan APBN. Namun Perpres tersebut belum menjawab permasalahan terkait kontrak pembangunan 20 proyek ruas jalan tol yang berjalan sejak tahun 2005, tetapi hingga kini masih terkendala pembebasan lahan.

Anggota Asosiasi Tol Indonesia, Hilman Muchsin, yang juga Wakil Direktur PT Trans Lingkar Kita Jaya, mengemukakan, baru 14 persen dari kebutuhan 6.700 hektar lahan untuk 20 proyek jalan tol itu yang bisa dibebaskan dalam kurun empat tahun. Oleh karena itu, pihaknya meminta pemerintah menerbitkan peraturan menteri yang merupakan penjabaran Perpres Nomor 13/2010 untuk mengakomodasi jaminan pembebasan lahan oleh pemerintah terhadap proyek 20 ruas jalan tol tersebut agar dapat dilakukan amandemen terhadap kontrak jalan tol.

Namun demikian Kementerian Keuangan berkeberatan untuk menjamin 20 ruas jalan tol yang seharusnya sudah mendapatkan pembiayaan karena proyek-proyek tersebut telah mendapatkan pemenang sebelum Peraturan Presiden atau Perpres Nomor 13 tahun 2010 ditetapkan.

Pembiayaan tol Semarang-Solo berasal dari kredit investasi hasil sindikasi 4 bank yaitu Bank BNI, Bank BRI, Bank Mandiri dan Bank Jateng. Dengan begitu, jaminan tidak perlu dikeluarkan oleh pemerintah karena ketika bank melakukan studi kelayakan, bank sebenarnya sudah mampu menetapkan pola penjaminan itu sendiri. Untuk proyek tol Semarang-Solo ini, selain bantuan dari pemegang saham mayoritas, pemerintah juga memberikan bantuan berupa dana sebesar Rp 1,9 triliun untuk pembebasan lahan dari total kebutuhan dana Rp 6,2 triliun.

Tim evaluasi dari BPJT telah bekerja sejak Juli hingga Desember 2010. Evaluasi dilakukan terhadap kelayakan suatu proyek dan kemampuan keuangan pemegang konsesi proyek tol mangkrak. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa Tol Semarang-Solo dinyatakan layak. Selama tahap evaluasi, BPJT meminta mereka memperkuat kemampuan keuangan. Caranya dengan pengalihan saham atau perubahan susunan pemegang saham. Dengan skema tersebut maka beberapa ruas tol yang semula bermasalah, menjadi layak dilanjutkan.

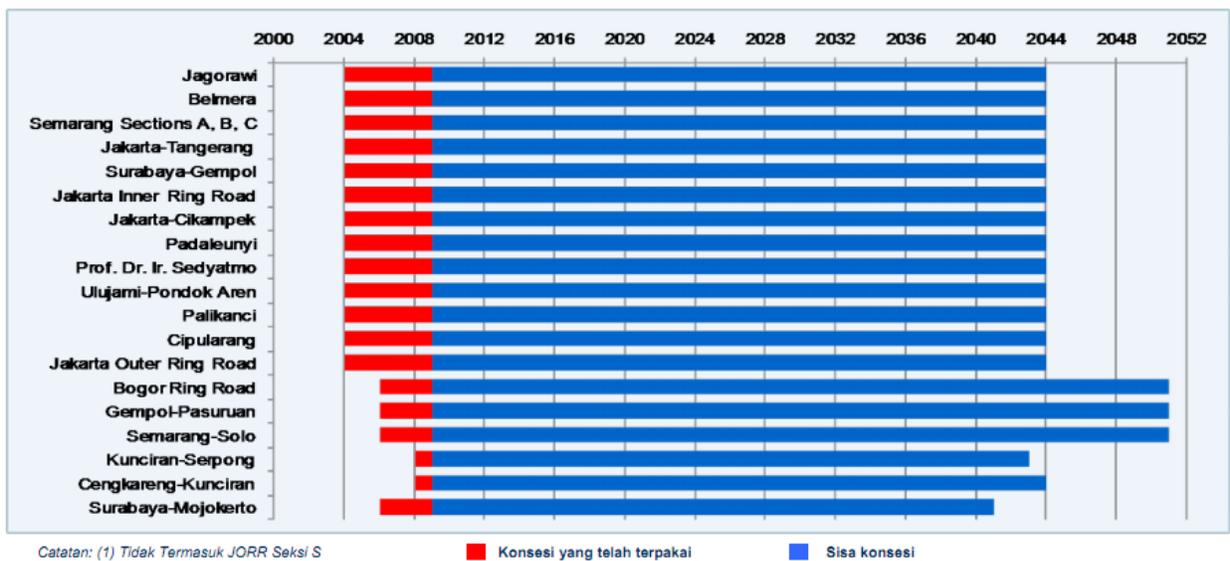
Setelah pengumuman evaluasi ini, BPJT dan para pemegang konsesi 24 tol tol itu bakal menandatangani amandemen Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) pada Maret 2011.

Amandemen terdiri atas restrukturisasi pemegang saham, jadwal pengusahaan jalan tol termasuk pengadaan tanah, konstruksi dan operasi.

3.5. MASA KONSESI

Panjang pendeknya masa konsesi terkait dengan proyeksi tarif tol. Kebijakan kenaikan tarif tol yang sudah diatur didalam UU No.38/2004 memberikan dampak yang positif terhadap iklim investasi jalan tol. Hal yang paling penting bagi investor adalah lamanya pengembalian investasi yang dicerminkan oleh besarnya tarif di awal yang diatur dalam rencana bisnis dan PPJT. Makin besar tarif awal, konsesinya mungkin bisa lebih pendek dan ini lebih diminati oleh investor. Akan tetapi untuk para operator yang sudah terikat dalam investasi jalan tol, perpanjangan konsesi untuk kompensasi tarif tol yang terlalu pendek mungkin merupakan pilihan terbaik karena untuk menaikkan tarif tol, hal itu sangat sulit dan akan memakan waktu yang terlalu lama.

Dalam skala nasional, Jasa Marga memiliki sisa masa konsesi selama 36 tahun untuk ruas-ruas yang telah beroperasi dan 43 tahun untuk ruas-ruas baru. Secara rinci konsesi jalan tol yang dimiliki Jasa Marga dapat dilihat dalam gambar 3.6 berikut



Sumber: Jasa Marga (2009)

Gambar 3.8 Konsesi Jalan Tol yang Dimiliki Jasa Marga

Berdasarkan wawancara mendalam dengan BPJT, maka permasalahan yang terkait dengan masa konsesi adalah:

1. Perhitungan masa konsesi dihitung sejak perjanjian ditandatangani, padahal terdapat ketidakpastian pengadaan tanah yang dilakukan pemerintah.
2. Masa konsesi selama 35 hingga 45 tahun kurang menarik bagi investor dan kurang menguntungkan bagi pemerintah.

Masa konsesi jalan tol Semarang-Solo adalah 45 tahun. Dalam hal masa konsesi jalan tol telah selesai, BPJT mengambil alih dan merekomendasikan pengoperasian selanjutnya kepada Menteri. Jalan tol yang telah selesai masa konsesinya ditetapkan oleh Menteri atas rekomendasi BPJT menjadi jalan umum tanpa tol. Tol Semarang-Solo, misalnya, berdasarkan hasil evaluasi terakhir, tol itu dinyatakan layak. Tim evaluasi dari BPJT telah bekerja sejak Juli hingga Desember 2010. Evaluasi dilakukan terhadap kelayakan suatu proyek dan kemampuan keuangan pemegang konsesi proyek tol yang mangkrak.

Kepala BPJT Ahmad Ghani Gazaly mengatakan pemerintah akan memberikan perpanjangan masa konsesi sebagai kompensasi dari naiknya biaya investasi yang harus ditanggung investor. Akan tetapi, perpanjangan masa konsesi tersebut, tidak akan sama di antara 24 ruas jalan tol, sebab kenaikan tersebut masih bergantung pada kenaikan nilai konstruksi dan harga lahan di setiap lokasi proyek. Dengan adanya kenaikan biaya investasi tersebut, setiap investor harus mendapatkan uang tambahan yang dapat diperoleh dari pinjaman perbankan.

3.6. ESKALASI BIAYA INVESTASI DAN KEMAMPUAN KEUANGAN INVESTOR

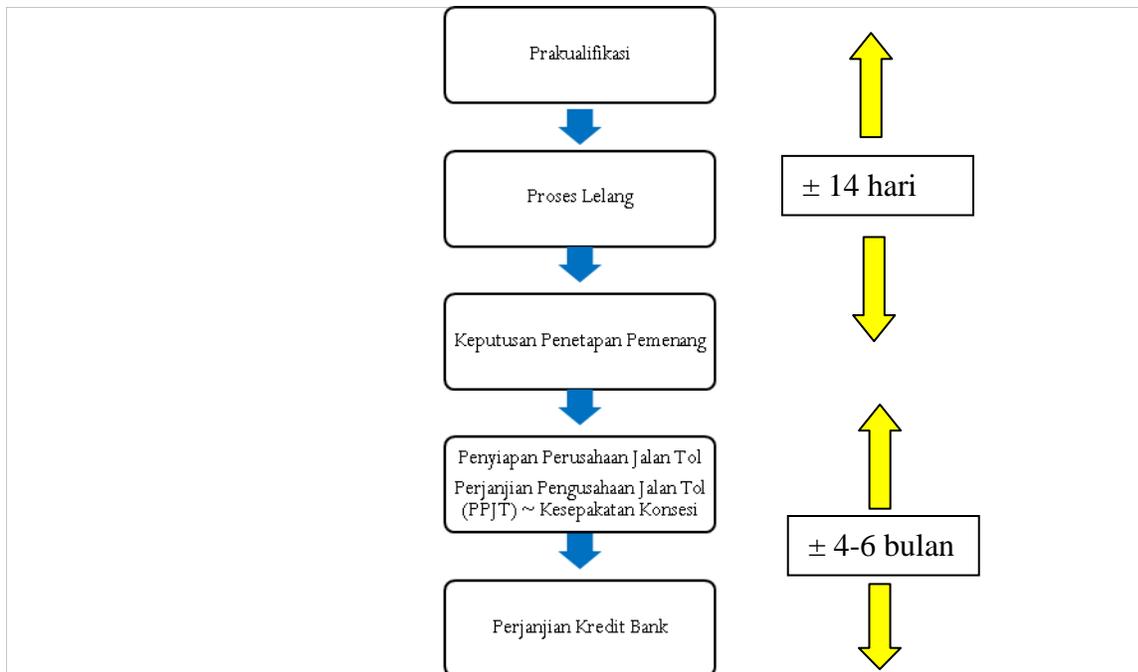
Eskalasi biaya investasi jalan tol, bisa dirunut melalui pemahaman tentang prinsip penyelenggaraan jalan tol. Sesuai UU No. 38/2004 dan PP No. 15/2005. Secara umum, prinsip penyelenggaraan jalan tol adalah sebagai berikut:

1. Pemerintah menyusun rencana umum jaringan jalan tol dan ruas jalan tol, ditetapkan oleh Menteri, sebagai dasar pembangunan jalan tol.
2. Wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada Pemerintah, dimana sebagian wewenang terkait dengan pengaturan, perusahaan dan pengawasan jalan tol dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Tugas dan kewenangan BPJT diatur dalam

Peraturan Menteri PU No. 295/PRT/M/2005. Sebagaimana telah diubah dalam Peraturan Menteri PU No.27/PRT/M/2009.

3. Pendanaan perusahaan jalan tol berasal dari Pemerintah dan/ atau Badan Usaha yang memenuhi persyaratan. Pendanaan dari Pemerintah diperuntukkan bagi ruas jalan tol yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial. Pendanaan yang berasal dari Badan Usaha diperuntukkan bagi ruas jalan tol yang layak secara ekonomi dan finansial.
4. Dalam keadaan tertentu yang menyebabkan pengembangan jaringan jalan tol tidak dapat diwujudkan oleh Badan Usaha, Pemerintah dapat mengambil langkah sesuai kewenangannya, yaitu dengan melaksanakan pembangunan jalan tol sebagian atau seluruhnya yang pengoperasiannya dilakukan oleh swasta.
5. Pengadaan sebagian atau seluruh lingkup perusahaan jalan tol dilakukan melalui pelelangan secara terbuka dan transparan. Selanjutnya badan usaha yang mendapatkan hak perusahaan berdasarkan hasil pelelangan mengadakan perjanjian perusahaan jalan tol dengan pemerintah.
6. Pemerintah melaksanakan pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol bagi kepentingan umum. Sumber dana pengadaan tanah untuk jalan tol dapat berasal dari pemerintah dan/ atau badan usaha.
7. Penentuan tarif tol dihitung berdasarkan kemampuan membayar pengguna jalan, keuntungan biaya operasi kendaraan dan kelayakan investasi. Besaran tarif tol tercantum dalam Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) dan diberlakukan saat penetapan pengoperasian jalan tersebut sebagai jalan tol. Evaluasi dan penyesuaian tarif dilakukan setiap dua tahun berdasarkan laju inflasi. Pemberlakuan dan penyesuaian tarif dilakukan oleh Menteri Pekerjaan Umum.

Secara ringkas bagan alir investasi dapat dilihat dalam skema berikut



Gambar 3.9 Bagan Alir Investasi Jalan Tol

Eskalasi jalan tol Semarang – Solo disebabkan karena beberapa hal berikut:

1. Jalan ambles

Problem jalan ambles akibat rutenya melintasi daerah patahan seperti terjadi di ruas Seksi I Semarang Ungaran juga ditemukan di rencana jalan tol Seksi II Ungaran Bawen sepanjang sembilan kilometer, sehingga memunculkan wacana kajian ulang terhadap dokumen Analisis Mengenai dampak Lingkungan Hidup (AMDAL) proyek jalan tol Semarang Solo makin menguat. Pengamat hidrologi Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang, Robert J Kodoatie mengatakan, jalan tol lanjutan seksi II Ungaran Bawen itu bahkan melewati daerah patahan lebih panjang dibanding kasus ruas tol Gedawang Penggaron.

Terdapat tiga titik paling rawan rute jalan tol seksi II yang melintasi daerah patahan, yakni Lemah Ireng, Kandangan dan Bawen. Daerah patahan di rute jalan tol ini menyebar, apabila tetap dibangun mendasari dokumen AMDAL yang disahkan 2005 maka dikhawatirkan jalan tol yang ambles makin panjang. Oleh karenanya, Robert Kodoatie tetap menyarankan sebaiknya rute jalan tol pindah ke lokasi yang lebih aman sesuai kajian ulang dokumen Amdal. Bila tidak dilakukan, jalan tol Semarang Solo, sebagian jalurnya tidak memenuhi keselamatan pemakai jalan tol.

Sementara itu, upaya perbaikan di ruas jalan tol yang ambles di ruas Gedawang Penggaron sudah mencapai 80 persen. Upaya pelaksana mengurangi urugan sedalam tujuh meter sepanjang 800 meter menimbulkan kondisi jalan tol makin landai.

Komisaris Utama PT Trans Marga Jateng, Danang Atmodjo mengatakan, perbaikan jalan tol yang longsor itu diperkirakan memakan waktu sampai Mei 2011. Pengerukan jalan tol sedalam tujuh meter itu, juga rekomendasi dari tim ahli yang didatangkan oleh PT Jasa Marga (Persero). Danang Atmodjo kembali menegaskan, pihaknya membangun jalan tol sudah sesuai dengan Amdal. Tidak ada pengalihan rute jalan tol walaupun kondisi lahan yang kini dilewati kerap ambles. Menurutnya, kondisi lahan tidak stabil itu kemungkinan akan berhenti apabila musim kemarau tiba.

Estimasi awal rencana pembangunan jalan tol Semarang Solo dengan panjang sekitar 79 kilometer, membutuhkan dana Rp 8 triliun. Khusus ruas seksi I dan seksi II yang meliputi rute Semarang Ungaran Bawen memerlukan dana Rp 2,9 triliun. Namun, dengan masih ada pengerjaan perbaikan jalan tol yang ambles, diperkirakan anggaran proyek tol membengkak.

2. Kenaikan harga material bahan bangunan dan biaya pembebasan lahan.

Membengkaknya anggaran selain karena kenaikan harga material bahan bangunan, juga biaya pembebasan lahan untuk jalan tol, misalnya ruas Semarang-Ungaran yang semula hanya dianggarkan antara Rp 247 miliar sampai Rp 250 miliar membengkak menjadi Rp 550 miliar.

Tim pengadaan tanah proyek Jalan Tol Semarang-Solo mengatakan terdapat kekurangan dana untuk pembebasan lahan Seksi II yang menghubungkan wilayah Ungaran-Bawen, Kabupaten Semarang, akibat pembengkakan biaya. Menurut Ketua Tim Pengadaan Tanah Proyek Tol Semarang-Solo, Suyoto, dana yang disiapkan untuk pembebasan lahan di 10 desa ternyata hanya cukup untuk penuntasan di enam desa. Warga meminta ganti rugi 40 persen lebih tinggi dari harga normal yang ditawarkan. Selain itu, kata dia, terdapat pula lahan yang masih dalam sengketa sehingga membutuhkan waktu untuk menunggu penyelesaiannya. Ia juga mengungkapkan tentang adanya berbagai fasilitas umum masyarakat, seperti sekolah, pemakaman, pabrik, dan sebagainya, yang membutuhkan waktu untuk penyelesaiannya. Meski demikian, ia belum dapat mengungkapkan total kebutuhan dana untuk menuntaskan pembebasan lahan di Seksi II ini. Ia menjelaskan dari sekitar 133,5

hektar lahan untuk jalan tol rute Ungaran-Bawen ini, baru sekitar 39,81 persen yang sudah dibebaskan. Sementara itu, Kepala Dinas Bina Marga Jawa Tengah Danang Admodjo mengatakan, pemerintah telah menyediakan dana tanggungan untuk kelebihan biaya pembebasan lahan sebesar Rp 85 miliar.

3. Kemampuan keuangan investor PT Jasa Marga sebagai pemegang saham mayoritas

Untuk menangani proyek pembangunan jalan tol tersebut adalah PT Trans Marga Jateng (TMJ), dengan komposisi kepemilikan saham PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (SPJT) (40%) dan PT Jasa Marga (60%). Investasi pembangunan jalan tol Semarang-Solo seluruhnya berasal dari dalam negeri disamping itu ada sindikasi perbankan di Indonesia yang telah mengucurkan dana pinjaman senilai Rp 4,6 triliun untuk membiayai proyek tol tersebut, dengan perincian BNI senilai Rp 1,61 triliun, Bank Mandiri senilai Rp 1,84 triliun, BRI Rp 1,15 triliun, serta Bank Jateng sebesar Rp 100 miliar.

Meskipun PT Jasa Marga memiliki kekuatan utama yaitu:

- 1) Operator jalan tol terbesar di Indonesia;
- 2) Memiliki konsesi jalan tol terlama di Asia;
- 3) Market leader dalam mengoperasikan jalan tol di Indonesia (merupakan asset-aset berkualitas tinggi);
- 4) Beroperasi dalam volume lalu lintas yang resilien dan tidak sensitif;
- 5) Memiliki pendapatan yang terus meningkat dan terdiversifikasi;
- 6) Memiliki struktur neraca yang kuat
- 7) Prudent dalam pengembangan asset-aset baru
- 8) Membangun tujuh proyek jalan tol baru (211 km)
- 9) Mengelola dan mengoperasikan 529 km jalan tol yang merupakan 77 % dari total jalan tol di Indonesia yang sebagian besar berada di Jabotabek – jalan tol terpadat di Indonesia dan secara regional mengoperasikan jalan tol di Jawa dan Sumatera – pulau terpadat di Indonesia.

Namun eskalasi investasi ini terjadi karena biaya terbesar Jasa Marga adalah beban finansial dan beban SDM. Untuk itu maka Jasa Marga telah melakukan restrukturisasi utang. Untuk meningkatkan efisiensi beban SDM, secara bertahap Jasa Marga telah melakukan upaya-upaya perbaikan: (1) Menetapkan kebijakan *zero growth* dengan memperhatikan rasio

karyawan terhadap panjang jalan dan pengembangan usaha. (2) Melakukan otomatisasi sistem kerja dan menerapkan strategi *outsourcing*. Dalam FGD, narasumber dari Jasa Marga juga mengungkapkan bahwa otomatisasi total bukan merupakan solusi yang baik untuk menekan masalah biaya. Hal ini terkait dengan konsep penciptaan lapangan kerja. Apabila mengacu pada *benchmark* negara lain, maka saat ini kondisi ideal perusahaan jalan tol adalah 1 km dikerjakan oleh 8 orang. Perusahaan Jalan Tol Semarang – Bawen saat ini masih berada pada rasio 1 km :11 orang, dan akan berusaha ditekan menjadi 1km : 8,5 orang.

Secara ringkas penyebab eskalasi investasi jalan tol Semarang – Solo dapat dilihat dalam bagan berikut:



Gambar 3.10 Ringkasan Eskalasi Jalan Tol Semarang-Solo

3.7. PENGAKHIRAN PPJT

Menteri atas nama Pemerintah mengadakan perjanjian perusahaan jalan tol dengan Badan Usaha. Perjanjian perusahaan jalan tol sekurang-kurangnya memuat ketentuan mengenai hal-hal sebagai berikut:

1. Lingkup perusahaan;

2. Masa konsesi perusahaan jalan tol;
3. Tarif awal dan formula penyesuaian tarif;
4. Hak dan kewajiban, termasuk risiko yang harus dipikul para pihak, di mana alokasi risiko harus didasarkan pada prinsip pengalokasian risiko secara efisien dan seimbang;
5. Perubahan masa konsesi;
6. standar kinerja pelayanan serta prosedur penanganan keluhan masyarakat;
7. Sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan perjanjian perusahaan;
8. Penyelesaian sengketa;
9. Keputusan atau pengakhiran perjanjian perusahaan;
10. Aset penunjang fungsi jalan tol;
11. Sistem hukum yang berlaku terhadap perjanjian perusahaan adalah hukum Indonesia;

Wakil Presiden Boediono menyetujui bahwa kenaikan biaya investasi dalam proses amendemen kontrak jalan tol, dengan syarat hal itu menjadi beban investor. Selama tahap evaluasi, BPJT meminta mereka memperkuat kemampuan keuangan. Caranya dengan pengalihan saham atau perubahan susunan pemegang saham. Dengan skema tersebut maka beberapa ruas tol yang semula bermasalah, menjadi layak dilanjutkan.

Untuk proyek tol Semarang-Solo ini, selain bantuan dari pemegang saham mayoritas, pemerintah juga memberikan bantuan berupa dana sebesar Rp 1,9 triliun untuk pembebasan lahan dari total kebutuhan dana Rp 6,2 triliun.

Setelah pengumuman evaluasi, BPJT dan para pemegang konsesi 24 tol tol itu menandatangani amendemen Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) pada Maret 2011. Amendemen terdiri atas restrukturisasi pemegang saham, jadwal perusahaan jalan tol termasuk pengadaan tanah, konstruksi dan operasi. Pemegang konsesi juga wajib memenuhi kewajiban berupa jaminan pelaksanaan dan biaya pengadaan tanah

Setelah itu baru 24 proyek dilanjutkan kembali pelaksanaannya mulai April 2011. Total investasi untuk 24 proyek naik menjadi Rp 111,74 triliun padahal sebelumnya cuma Rp 89 triliun. Penyebabnya adalah kenaikan nilai konstruksi dan pembebasan tanah.

Untuk jalan tol Semarang – Solo diperoleh informasi bahwa akan dilakukan penandatanganan amendemen PPJT namun tidak disertai dengan penambahan masa konsesi bagi PT Transmarga Jateng. Menurut narasumber dari PT Jasa marga, eskalasi biaya pada dasarnya sudah diperhitungkan di awal dan dimasukkan dalam penentuan masa konsesi.

Sehingga terjadi eskalasi biaya tidak berarti menciptakan kerugian pada BUJT, karena kerugian ataupun keuntungan seharusnya dilihat pada akhir masa konsesi.

BAB 4

REKOMENDASI UNTUK PENYELESAIAN MASALAH

Berdasarkan masalah-masalah yang timbul dalam pengusahaan jalan tol ruas Semarang – Solo dan berdasarkan FGD dan wawancara mendalam maka rekomendasi untuk menyelesaikan masalah-masalah tersebut adalah sebagai berikut.

Akar permasalahan pertama dari pembangunan ruas jalan tol Semarang – Solo adalah pada masalah **perencanaan**. Hal ini dapat dijadikan pembelajaran bahwa pembangunan jalan tol membutuhkan perencanaan yang matang dengan melibatkan berbagai instansi terkait serta masyarakat. Belum adanya *Detail Engineering Design* pada waktu proyek jalan tol Semarang – Solo dilakukan membuat berbagai hal tidak direncanakan secara serius termasuk unsur AMDAL, geometrik tanah, dampak ekonomi dan sosial bagi masyarakat sekitar dan juga dampak psikologis bagi masyarakat. Pada proses ini pelibatan masyarakat menjadi sangat penting, karena tidak seluruh masyarakat memiliki wawasan yang sama mengenai kemanfaatan pembangunan jalan tol. Terkait dengan masalah perencanaan, maka masalah koordinasi juga merupakan masalah yang harus diselesaikan.

Permasalahan kedua adalah masalah **pembebasan lahan**. Pada dasarnya spekulasi dan sengketa tanah dapat diselesaikan karena adanya pendanaan yang memadai untuk proses ganti rugi. Namun tidak adanya komunikasi yang baik dan koordinasi maka kasus perhutani muncul. Untuk itu kebutuhan akan otoritas yang mampu melakukan koordinasi merupakan keniscayaan. Aspek yang lebih mendalam untuk dalam kasus pembebasan tanah adalah dampak ekonomis dan psikologis dari masyarakat. Alternatif penyelesaian yang dapat digunakan terkait dengan solusi **pembebasan lahan** adalah sebagai berikut:

1. Penyelesaian Rancangan UU Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum pada tahun 2011.

Rancangan Undang-Undang (RUU) Pengadaan Tanah untuk Pembangunan saat ini masih dalam pembahasan oleh Pansus C DPR RI. RUU tersebut, diharapkan bisa menghilangkan praktik-praktik spekulasi tanah yang menguasai tanah tertentu guna menaikkan harga untuk kebutuhan investasi, serta sengketa tanah untuk kepentingan umum. Undang-Undang tersebut dibutuhkan untuk kepastian hukum pengadaan tanah

untuk pembangunan, terutama tanah untuk kepentingan umum, seperti jalan tol. Diharapkan RUU tersebut bisa selesai pada bulan September 2011.

2. Leadership: BPN, Kemkeu, Kemhut, K/L terkait, PPT, Pemda harus mengawal APBN, proses, dan implementasinya.

Penyelesaian masalah pembebasan lahan, juga memerlukan kepemimpinan (*leadership*) yang terkait dengan masalah pembangunan jalan tol dan saling berkoordinasi satu dengan yang lain, yaitu: BPN, Kemkeu, Kemhut, K/L terkait, PPT, dan Pemda harus selalu mengawal APBN, proses, implementasi, dan evaluasi. Selain itu, setelah evaluasi dilakukan, maka harus segera melakukan strategi cepat jika ada masalah muncul dan diharapkan dengan strategi seperti ini akan mengurangi masalah pembebasan lahan, dan proyek pembangunan jalan tol bisa segera selesai sesuai rencana.

3. Sosialisasi: Hak masyarakat diakui dan diperlakukan secara adil, informasi akurat, dan disampaikan melalui media yang tepat pada waktu yang tepat.

Masalah pembebasan lahan merupakan masalah yang paling rawan dalam pembangunan jalan tol, karena dalam pembebasan lahan melibatkan kepemilikan masyarakat. Masyarakat merasa hak-hak mereka dirugikan. Satu sisi, pembangunan jalan tol akan sangat menguntungkan dan memberi manfaat bagi masyarakat, baik dari sisi penurunan kemiskinan dan pengangguran, menumbuhkan unit-unit ekonomi baru yang akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Namun di sisi lain, pembangunan jalan tol, sangat mungkin menimbulkan dampak sosial, ekonomi, serta psikologis bagi masyarakat. Oleh karena itu, dalam pembangunan jalan tol, masyarakat harus diajak komunikasi, dan pemerintah harus selalu melakukan sosialisasi secara terus-menerus, jelas, transparan, serta melalui media yang tepat. Ada transparansi informasi tentang rencana pembangunan tol termasuk pengadaan tanah, dan sebagainya kepada masyarakat, serta kepada berbagai pihak yang berkepentingan.

4. Provokator dan spekulasi harus ditangani dan proses penanganannya dipublikasikan.

Masalah harga tanah yang naik dan munculnya konflik yang berkepanjangan dalam masyarakat terkait dengan pembebasan lahan, disebabkan oleh perilaku provokator dan spekulasi. Harga tanah yang tinggi akan merugikan pemerintah maupun pihak investor.

Oleh karena itu para provokator dan spekulasi harus ditangani secara tepat dan proses penyelesaiannya dipublikasikan ke masyarakat.

5. Ada peraturan perundang-undangan yang mempercepat prosedur pembebasan lahan Perhutani, BUMN, BUMD, dan Pemda.

Untuk menyelesaikan permasalahan pembebasan lahan untuk pembangunan jalan tol, harus didukung dengan peraturan perundang-undangan yang tujuannya untuk mempercepat prosedur pembebasan lahan Perhutani, BUMN, BUMD, dan Pemda. Harapannya adalah agar proses pembebasan tanah tidak terhambat, jalan tol tidak mangkrak, dan dapat dioperasionalkan sesuai dengan yang direncanakan. Untuk menyelesaikan masalah pembebasan lahan, tentu harus didukung oleh institusi terkait dengan pembangunan jalan tol, yaitu: DPR, BPN, PU, Kemkeu, Kemhut, Menko Ekonomi, Bappenas, Pemda, Lurah/Kades, Camat, LSM, *civil society*, POLRI, BUMN, BUMD, DPRD.

Permasalahan ketiga adalah ketidakmampuan investor secara finansial pada ruas yang tidak cukup menguntungkan. Dengan naiknya harga tanah, masalah jumlah SDM, serta naiknya bahan bangunan akan mempengaruhi besarnya investasi yang harus dikeluarkan oleh investor atau BUJT disebut juga eskalasi biaya investasi. Naiknya biaya investasi ini akan mempengaruhi kemampuan investor dalam finansial, apalagi jika dihadapkan pada ruas tol Semarang-Solo yang tidak cukup menguntungkan. Solusi yang sebaiknya dilakukan adalah Pengakhiran PPJT, lalu melakukan penunjukan PT. Jasa Marga dengan *support* APBN untuk pembebasan lahan segera, memberi subsidi bunga, serta sindikasi bank-bank BUMN untuk membantu eskalasi pembiayaan tersebut dengan jaminan pemerintah.

Untuk mewujudkan solusi tersebut di atas, perlu didukung oleh berbagai institusi yang terkait dan saling berkoordinasi satu dengan yang lain, yaitu: BPJT, Meneg BUMN, Pekerjaan Umum, Kemkeu, Menko Ekonomi, Bappenas. Harapannya adalah agar masalah eskalasi biaya yang menjadi beban investor bisa diselesaikan.

Permasalahan keempat adalah ketidakmampuan investor secara finansial pada ruas yang cukup menguntungkan. Dengan naiknya biaya pembebasan lahan karena adanya spekulasi yang banyak bermain, serta adanya jalan ambles menyebabkan biaya investasi naik. Oleh karena itu diperlukan solusi bagi investor agar mampu secara finansial, terutama untuk ruas jalan tol yang menguntungkan, yaitu dengan Perbaikan klausul konsesi dan tarif, percepatan pembebasan

lahan melalui *support* APBN; atau pengakhiran PPJT dan lelang baru. Harapannya adalah jalan tol Semarang-Solo bisa menguntungkan sebagaimana rencana awal. Solusi tersebut akan terwujud jika didukung oleh berbagai institusi terkait, yaitu: BPJT, Meneg BUMN, PU, Kemkeu, Menko Ekonomi, serta Bappenas.

Permasalahan kelima, adalah ketidaklayakan ruas secara teknis karena berada di daerah patahan. Problem jalan ambles akibat rutenya melintasi **daerah patahan** seperti terjadi di ruas Seksi I Semarang-Ungaran. Direktur Utama Trans Marga Jateng, Agus Suharjanto kepada pers usai kunjungan ke lokasi proyek tersebut, mengatakan bahwa Agus mengakui, seksi pertama dari proyek tol Semarang-Solo itu *memiliki medan yang paling berat dibandingkan keempat seksi lainnya*. Ia menyebut, lokasi ruas tersebut memiliki medan yang berbukit-bukit dengan lembah curam di kedalaman sekitar 50 meter dan rawan longsor. Oleh karena itu, solusi yang dapat dilaksanakan dalam masalah ini adalah mengkaji ulang tentang kerentanan tanah secara hati-hati dan profesional. Tentunya agar hasilnya bagus perlu melibatkan Dinas Pekerjaan Umum dan Perguruan Tinggi. Kolaborasi keduanya diharapkan akan menghasilkan solusi terbaik, sehingga permasalahan-permasalahan lain terkait dengan jalan tol bisa diantisipasi sejak awal, termasuk kajian tentang AMDAL, dampak sosial ekonomi, dan ekologi dan kasus serupa tidak terulang, baik untuk pembangunan jalan tol Semarang-solo, maupun untuk pembangunan jalan tol lain, khususnya di Indonesia.

DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Kepala BPN No. 3 Tahun 2007 tentang Ketentuan Pelaksanaan Perpres No. 36 Tahun 2005 yang telah diubah dengan Perpres No. 65 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Perpres 36 Tahun 2005. 5. Surat Keputusan Gubernur Jawa Tengah Nomor 620/13/2005, tertanggal 9 Agustus 2005 tentang Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo.
- Perpres No. 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum;
- Perpres No. 65 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Perpres No. 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum;
- Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor 593.05/241, tertanggal 24 Agustus 2007 tentang Pembentukan Panitia Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan untuk Kepentingan Umum Kota Semarang.
- Rahmani Fitria E. Y. 2009. Pelaksanaan Pemberian Ganti Kerugian Tahap I-III Dalam Pengadaan Tanah Untuk Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo (Studi Di Kota Semarang. Tesis Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Derajat S2 Program Studi Master Kenotariatan Universitas Diponegoro.
- Undang-Undang No. 5 tahun 1960 atau yang lebih dikenal dengan UUPA.
- Transmarga Jateng, PT. 2011. <http://www.transmargajateng.com/index.php/info-perusahaan>. Diakses 30 April 2011.
- Jasa Marga, PT. 2009. <http://www.jasamarga.com/paparan-publik/160-investor-summit-2009.html>. Diakses 29 April 2011
- Jasa Marga, PT. 2010. <http://www.jasamarga.com/paparan-publik/249-investor-summit-2010.html>. Diakses 1 Mei 2011
- Proyek Tetap Dilanjutkan Perbaikan Tol Semarang-Ungaran Selesai Akhir April, *Investor Daily, Hal. 6 Thu, 24 Mar 2011*, www.google.com
- <http://suaramerdeka.com/v1/index.php/read/news/2011/03/17/80496/Rencana-Awal-Tol-Semarang-Solo-Tidak-Berubah>
- http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_Tol_Semarang-Solo
- http://berita.liputan6.com/daerah/201103/323435/Jalan_Tol_Semarang_Solo_Ambles
- <http://regional.kompas.com/read/2011/04/02/08413862/Menyoal.Amdal.Jalan.Tol.Semarang>.
- <http://www.solopos.com/2011/channel/jateng/perbaikan-jalan-tol-semarang-solo-belum-pasti-91090>
- <http://www.krjogja.com/news/detail/69449/Proyek.Tol.Semarang.-Solo.Tergantung.Pembebasan.Lahan..html>
- <http://www.antaranews.com/berita/1251677395/pembebasan-lahan-tol-semarang-solo-seksi-ii-telan-rp260-miliar>
- <http://www.antaranews.com/berita/248823/tarif-tol-semarang-solo-belum-ditetapkan>
- <http://www.vhrmedia.com/Perhutani-Tuntut-Tanah-Pengganti-Tol-Semarang--Solo-berita4930.html>
- <http://properti.kompas.com/index.php/read/2010/04/21/10582232/pemerintah.diminta.jamin.pembebasan.lahan.20.ruas.tol>.
- <http://www.jasamarga.com/konsesi.html>
- <http://id.citra.idbk.info/berita-dan-event/berita-terkini/1642/investor-tanggung-biaya-100--kompensasi-berupa-perpanjangan-konsesi-jalan-tol/>

<http://www.scribd.com/doc/48465154/PerMenPU-06-2010>

<http://berita.jexliz.com/berita/249113/pemerintah-siapkan-rp385-triliun-selesaikan-transjawa>

Lampiran

Tabel Ruas Jalan Tol

Jaringan Jalan Tol	Nama Jalan Tol	Panjang (Km)
Trans Jawa	Cikampek-Palimanan	116.00
	Kanci - Pejagan	35.00
	Kertosono - Mojokerto	41.65
	Ngawi-Kertosono	49.51
	Pejagan - Pemasang	57.50
	Pemasang - Batang	39.00
	Semarang - Batang	75.00
	Semarang - Solo	75.70
	Solo - Ngawi	20.90
	Surabaya - Mojokerto	36.27
Jalan Tol Sumatera	Belmera	33.70
	Medan - Binjai	15.80
	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	60.00
	Pekanbaru-Kandis-Dumai	135.00
Jalan Tol Sulawesi Selatan	Makassar Seksi IV	11.60
	Ujung Pandang Tahap 1	6.05
6 Ruas Tol DKI Jakarta	Duri Pulo - Kampung Melayu	11.38
	Pasar Minggu - Casablanca	9.56
	Sunter-Pulo Gebang-Tabelang	25.73
	Sunter-Rawa Buaya-Batu Ceper	22.92
	Ulujami - Tanah Abang	8.27
	Kemayoran - Kampung Melayu	9.65
JABODETABEK	Akses Tanjung Priok	12.10
	JORR W2-S-E1-E2-E3	45.00
	Cawang - Tomang	23.55
	Cawang-Tj. Priok-Ancol Timur-Jembatan Tiga/Pluit	27.05
	Bogor Ring Road	11.00
	Bekasi - Cawang - Kp. Melayu	21.04
	Cikarang (Cibitung) - Tj. Priok (Cilincing)	34.50
	Ciawi - Sukabumi	54.00
	Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran	15.22
	Cinere - Jagorawi	14.70
	Cimanggis-Cibitung	25.39
	Jakarta-Tangerang	26.50
	Jakarta-Cikampek	72.00
	Depok - Antasari	21.55
	Ulujami - Pondok Aren	5.55
	Tangerang - Merak	72.50
	Serpong - Pondok Aren	7.30

	Serpong - Cinere	10.14
	Kunciran - Serpong	11.19
	Kamal-Teluk Naga-Batu Ceper (Banten)	30.00
	JORR W2 Utara	7.00
	JORR W2 Selatan (Pd.Pinang-Veteran)	16.77
	JORR Selatan (Pd. Pinang - Taman Mini)	14.25
	JORR Seksi W1	9.85
	JORR Seksi E1 Utara (Hankam Raya - Cikunir)	8.40
	JORR Seksi E1 Selatan (Taman Mini-Hankam Raya)	
	JORR E2 (Cikunir-Cakung)	
Jalan Tol Bandung	Padalarang - Cileunyi	35.63
Jalan Tol Semarang	Semarang - Demak (Central Java) 25.00 2. Semarang Seksi A, B, C 24.75	
Jalan Tol Surabaya	Jembatan Suramadu	5.40
	Surabaya - Gresik	20.70
	Surabaya-Gempol	43.00
	Ss Waru - Bandara Juanda	12.80
Non Trans Jawa	Bandara Juanda - Tanjung Perak (East Java)	23.00
	Cikampek-Purwakarta-Padalarang	58.50
	Cilegon - Bojonegara (Banten)	8.80
	Palikanci	26.30
	Palembang-Indralaya	22.00
	Jogja - Solo (Yogyakarta-Central Java)	40.49
	Gempol - Pasuruan	33.75
	Gempol - Pandaan	13.61
	Ciranjang - Padalarang	33.00
	Cileunyi - Sumedang - Dawuan	58.50
	Pandaan - Malang	37.00
	Waru (Aloha) - Wonokromo - Tg. Perak	17.72
	Tegineneng - Babatan	50.00
	Serangan - Tanjung Benoa	9.10
	Prof.DR.Ir. Soedyatmo (Cengkareng)	14.30
	Probolinggo-Banyuwangi (East Java)	126.00
	Pasuruan - Probolinggo	45.32
	Pasir Koja - Soreang	8.30

Sumber : Badan Pengelola Jalan Tol, Juni 2011

Regulasi terkait penyelenggaraan jalan tol

UNDANG-UNDANG

[Undang-undang RI No 38 Tahun 2004](#) tentang Jalan

PERATURAN PEMERINTAH

[Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005](#) tentang Jalan Tol

[Peraturan Pemerintah No 36 Tahun 2005](#) tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

[Peraturan Pemerintah No 67 Tahun 2005](#) tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

[Peraturan Pemerintah RI No 34 Tahun 2006](#) tentang Jalan

[Peraturan Pemerintah No 65 Tahun 2006](#) tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah No 36 Tahun 2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

PERATURAN PRESIDEN

[Peraturan Presiden No. 67/2005](#) tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

[Peraturan Presiden No. 65/2006](#) tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum

[Peraturan Presiden 27 Tahun 2008](#) tentang Badan Pengembangan Surabaya-Madura

PERATURAN MENTERI

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 295/PRT/M/2005](#) tentang Badan Pengatur Jalan Tol

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No 392/PRT/M/2005](#) tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol Menteri Pekerjaan Umum

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 10/PRT/M/2006](#) tentang Tata Cara Penggunaan Dana Badan Usaha untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 27/PRT/M/2006](#) tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 01/PRT/M/2007](#) tentang Petunjuk Teknis Penelitian, Pengembangan dan Pemberdayaan Jalan Tol

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 02/PRT/M/2007](#) tentang Petunjuk Teknis Pemeliharaan Jalan Tol dan Jalan Penghubung

[Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 04/PRT/M/2007](#) tentang Tata Cara Penggunaan Dan Bergulir pada BLU- BPJT untuk Pengadaan Tanah Jalan Tol

[Peraturan Menteri Keuangan No. 3/PMK.O1/2006](#) tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Resiko Atas Penyediaan Infrastruktur

[Peraturan Menteri Keuangan No. 38/2006](#) tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengendalian dan Pengelolaan Resiko atas Penyediaan Infrastruktur

KEPUTUSAN MENTERI

[Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No 369/KPTS/M/2005](#) tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional

[Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 392/PRT/M/2005](#) tentang Standar Pelayanan Minimum

[Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No 370/KPTS/M/2007](#) tentang Penetapan Gol Jenis Kendaraan Bermotor pada Ruas Jalan Tol yang sudah Beroperasi dan Besarnya Tarif Tol pada Beberapa Ruas Jalan Tol

[Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 Tahun 1993](#) tentang Rambu-Rambu Lalu Lintas Di Jalan

[Keputusan Menteri Perhubungan No KM 62 Tahun 1993](#) tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

[Keputusan Menteri Kimpraswil No 353-KPTS-M-2001](#) tentang Ketentuan Teknik, Tata Cara Pembangunan dan Pemeliharaan Jalan Tol

[Keputusan Menteri Kimpraswil No 354-KPTS-M-2001](#) tentang Kegiatan Operasi Jalan Tol

KEPUTUSAN KEPALA BPJT

[Keputusan Kepala BPJT No 03-KPTS-BPJT-2006](#) tentang Pedoman Pemantauan Dan Penilaian Pemenuhan Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol

[Keputusan Kepala BPJT No 16-KPTS-BPJT-2008](#) tentang Master Plan Tempat Istirahat Dan Pelayanan Pada Jalan Tol