



# Masukan untuk DPR.RI-Komisi V

**FILOSOFI DAN FORMAT**  
**RANCANGAN UNDANG UNDANG TENTANG**  
**JALAN**



# Fransiscus Trisbiantara

Pendidikan : Delft University Netherland 1987

Jabatan : Kepala Bidang Kajian Transportasi – USAKTI

Pengalaman :

1984 Lab.Transportasi TU Delft

1987 Ditjen Bina Marga – Dep.Pekerjaan Umum

1990 Ditjen Perhubungan Darat – Dep. Perhubungan

1992 Dinas PU , Amsterdam

1993 CoreTeam Leader Road projects IBRD dan ADB

2007 Staf Ahli kantor Gubernur DKI Jakarta

Sekarang: Pengajar bid. Jalan dan Lalu Lintas di USAKTI

**TEKNIK SIPIL - FTSP – UNIVERSITAS TRISAKTI**

**18 Februari 2020**



# RANCANGAN UNDANG UNDANG

## JALAN

# VISI & MISI

# VISI

Jalan=prasarana SistemTransportasi Multi-moda  
→ **Public Asset**

## **Sasaran:**

- ❑ Memacu pertumbuhan kegiatan<sup>2</sup> sosial ekonomi
- ❑ Mengejar ketertinggalan DAYA SAING
- ❑ Mengurangi 'kemiskinan'
- ❑ Mengembangkan wilayah<sup>2</sup> potensial

**Kondisi:** Indonesia Kaya Raya, tapi TERTINGGAL  
disebabkan Biaya angkutan mahal,  
karena Jalan rusak & tidak efisien multi-moda  
*Jalan cuma sedikit itupun banyak rusak dini*

## **Target:**

**MEMBANGUN jalan se-BANYAK<sup>3</sup>-nya**

# M I S I:

## MEMBANGUN JALAN SE-BANYAK<sup>2</sup>NYA DENGAN STRATEGI:

**KEBUTUHAN**

**JALAN  
YANG ADA**

**BAIK & LAYAK  
BERFUNGSI**

Kepadatan:  
India 1,12  
Philipine 0,63  
Cina 0,40  
Thailand 0,41  
Indonesia  
0,25

**RUU  
jalan**

Kondisi Baik:  
Nas=50%  
Prop 6%  
Kab 22%

❖ Mencegah keRUSAKan Dini

❖ Menarik INVESTASI:

➤ **KEPASTIAN  
HUKUM & BISNIS**

❖ Mobilisasi Dana-

❖ Meningkatkan EFFISIENSI  
dan EFEKTIFITAS

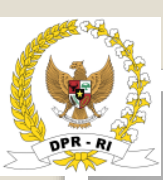
Penyelenggaraan Jalan

❖ Intervensi Pusat

➤ \$skill + Rm + ¥

➤ Peningkatan SDM daerah

❖ Meningkatkan



# **M I S I: MEMBANGUN JALAN SE-BANYAK<sup>2</sup>NYA** **DENGAN STRATEGI:**

1. **Mencegah keRUSAKan-DINI**
2. **Menarik INVESTASI, dengan cara:**
  - a. **Menciptakan KEPASTIAN-Hukum & Kepastian-Bisnis**
  - b. **Membuka PELUANG se-Luas<sup>2</sup>nya**
3. **Meningkatkan EFISIENSI & EFEKTIFITAS Penyelenggaraan Jalan**
  - a. **Menerapkan prinsip TRI-PARTIT**
  - b. **Merubah Konsep Penyediaan Lahan untuk Jalan**
4. **Menjamin & Menggali Sumber<sup>2</sup> PEMBIAYAAN**
5. **Membangun HUMAN\_Infrastructure (SDM Daerah)**



# LINGKUP PENGATURAN

Obyek Pengaturan: **JALAN**

yang dikelompokkan dalam Klasifikasi Jalan → Bab VI

Proses Pengaturan:

**PENYELENGGARAAN JALAN:**

I. Pembinaan Jalan: (bab-V)

**II. PEMBIAYAAN** (Bab-X) ←

**III. PENGAWASAN** (bab-XI) ←



# FORMAT PENGATURAN

<p><b>OBYEK yang DIATUR</b></p>	<b>KEGIATAN PENYELENGGARAAN</b>						
	<b>PENGATURAN: SIAPA &amp; APA &amp; BAGAIMANA</b>						

<b>PENYELENGGARAAN JALAN</b>									
<b>PEMBINAAN JALAN</b>							<b>PEMBIAYAAN</b>	<b>PENGAWASAN</b>	
<b>PENENTUAN SASARAN</b>		<b>PERWUJUDAN SASARAN</b>							<b>PEMELIHARAAN</b>
PERENCANAAN JANGKA PANJANG	PERENCANAAN JANGKA MENENGAH	PENYUSUNAN PROGRAM	PERENCANAAN TEKNIK	PENYEDIAAN LAHAN	PENGADAAN	PEKERJAAN JALAN (PEMBANGUNAN)			





# KLASIFIKASI JALAN: Sistem, Fungsi, Status, Pengelolaan



**OBJEK**

SISTEM JARINGAN	FUNGSI JALAN	STATUS JALAN	PENGELOLAAN JALAN		
			jalan Biasa / Non-Tol	jalan TOL	jalan BERBAYAR
JARINGAN JALAN PRIMER	JALAN BEBAS HAMBATAN	Jalan NASIONAL		\$	♣
	ARTERI primer	Jalan NASIONAL	√	\$	
	KOLEKTOR primer	Jalan PROPINSI	√		
	LOKAL primer	Jalan KABUPATEN	√		
	Jalan KHUSUS (→jalan Nasional)	Instansi / Badan Hukum (Pertambangan)	√		
JARINGAN JALAN SEKUNDER	Jalan KHUSUS (→jalan Kodya)	Instansi / Badan Hukum (RealEstate)	√		
	Jalan Bebas Hambatan	Jalan KODYA			♣
	ARTERI sekunder	Jalan KABUPATEN / KODYA	√		♣
	KOLEKTOR sekunder	Jalan KABUPATEN / KODYA	√		
	LOKAL sekunder	Jalan KABUPATEN / KODYA	√		
	Jalan Desa / Jalan Lingkungan	Jalan KABUPATEN / KODYA	√		



# PENYELENGGARAAN JALAN

## PEMBINAAN JALAN

## PEMBIAYAAN

## PENGAWASAN

### KLASIFIKASI JALAN

SISTEM JARINGAN	FUNGSI JALAN	STATUS JALAN	PENGELOLAAN JALAN			PENENTUAN SASARAN		PERWUJUDAN SASARAN					PEMELIHARAAN	PEMBIAYAAN	PENGAWASAN
			jalan Biasa / Non-Tol	jalan TOL	jalan BERBAYAR	PERENCANAAN JANGKA PANJANG	PERENCANAAN JANGKA MENENGAH	PENYUSUNAN PROGRAM	PERENCANAAN TEKNIK	PENYEDIAAN LAHAN	PENGADAAN	PEKERJAAN JALAN (PEMBANGUNAN)			
JARINGAN JALAN PRIMER	JALAN BEBAS HAMBATAN	Jalan NASIONAL		\$	Rp	Pusat	BPJT	BPJT	Badan Hukum Pengelola(BHP)	BankTanah(BT)/ BHP	Badan Hukum Pengelola(BHP)	Badan Hukum Pengelola(BHP)	Badan Hukum Pengelola(BHP)	BHP /& Pusat	Badan Pengaw
	ARTERI primer	Jalan NASIONAL	√		\$	Pusat	Pusat BPJT	Pusat BPJT	Pusat BPJT	BankTanah(BT/BHP)	Pusat/Balai BH.Pengelola BH.Pengelola		Pusat BH.Pengelola	Pusat BHP /& Pusat	Badan Pengaw
	KOLEKTOR primer	Jalan PROPINSI	√			Pusat	Prop	Prop	Prop	BT/Prop	Prop/Balai		Prop	Pusat	Badan Pengaw
	LOKAL primer	Jalan KABUPATEN	√			Prop	Kab	Kab	Kab	BT/Kab	Kab/Biro		Kab	Prop/Kab	Prop
	Jalan KHUSUS (→jalan Nasional)	Instansi / BadanHukum (Pertambangan)	√				Pusat	Pusat	Pusat	BH	BadanHukum (Pertambang	BadanHukum (Pertambanga	BadanHukum (Pertambanga	BadanHukum (Pertambangan)	Badan Pengaw
JARINGAN JALAN SEKUNDER	Jalan KHUSUS (→jalan Kodya)	Instansi / BadanHukum (RealEstate)	√				Kodya	Kodya	Kodya	BH	BadanHukum (RealEstate)	BadanHukum (RealEstate)	BadanHukum (RealEstate)	BadanHukum (RealEstate)	Prop
	Jalan Bebas Hambatan	Jalan KODYA			Rp		Pusat	Kodya	Kodya	BT/Kodya	Biro Pembangunan Kodya		Kodya	Retribusi	Badan Pengaw
	ARTERI sekunder	Jalan KABUPATEN / KODYA	√				Prop	Kab/Kodya	Kab/Kodya	BT/Kodya/K	Biro Pembangunan Kab/Kodya		Kab/Kodya	Kab/Kodya	Badan Pengaw
							Pusat	Kodya	Kodya	BT/Kodya	Biro Pembangunan Kodya		Kodya	Kodya	
	KOLEKTOR sekunder	Jalan KABUPATEN / KODYA	√				Kab/Kodya	Kab/Kodya	Biro Pembangunan Kab/Kodya			Kab/Kodya	Kab/Kodya	Prop	
	LOKAL sekunder	Jalan KABUPATEN / KODYA	√				Kab/Kodya	Kab/Kodya	Biro Pembangunan Kab/Kodya			Kab/Kodya	Kab/Kodya	Prop	

# STRATEGIC ISSUES



❖ **10% APBN/APBD** fix untuk sektor jalan (pasal 128)

➤ **Pemisahan Tri-partit**: Pembuat\_Kebijakan ,Pelaksana ,Pengawas

(pasal 26/ayat2 dan Bab XI)

❖ Debat Tol: ~~Tarif~~ → **PROFIT\_minimal** dijamin (pasal 55 ay.5)

❖ Harga Pembebasan Lahan berdasarkan “**Sharing of Added**

**Land\_Value**”: Pemilik\_asli ,Investor ,Masyarakat (pasal 101 ay.2 dan 3)

❖ Prinsip Manajemen: **Komandan TUNGGAL** di Ruang Milik Jalan (**Asset**)

(pasal 80,81,82)



**UU.38/2008**



**RUU inisiatif DPR.RI**

Jalan: Liability

Hanya Jalan Tol dianggap sbg : Asset

Jalan Khusus

Semua Jalan adalah ASSET

Jalan: Jalan Umum termasuk jalan Tol

Jalan Khusus → sementara → Jalan Umum

## Pencegahan KERUSAKAN DINI :

Sangsi Pidana bagi pejabat terkait: Penentu Spek, Pengadaan, Pelaksana dan Direktur

Ketentuan Perencanaan Teknis & Pemeliharaan secara rinci

*Dana On Call* untuk perbaikan segera

Tidak ada Kelas Jalan: Semua jalan mempunyai Daya dukung yang uniform/sama

Pengaturan rinci & Sangsi ttg pemasangan



**UU.38/2008**



**UU inisiatif DPR.RI**

## **Peningkatan EFISIENSI & EFEKTIFITAS**

<b>Kebijakan: Program</b>	Prinsip TRI-PARTIT:
<b>Pelaksana: Dit.Wilayah</b>	PENGAMBIL KEBIJAKAN: Bina Marga
<b>Pengawas: Balai PU-Bina Marga</b>	PELAKSANA: Balai / Biro / BUMN+D
	PENGAWAS: Badan Independent
<b>Renstra &amp; Program</b>	<u>memBUDAYAKAN PERENCANAAN</u>
	Asas→Tujuan→Rencana10th→Rencana5th→Program&Anggaran
	Kewajiban EVALUASI yg dilaporkan ke DPR.RI dan DPD serta diPublikasikan
<b>Leger Jalan di ?</b>	Kewajiban UPDATING
	Pusat Data Base / LEGER JALAN
<b>Penilik Jalan: Dihapus</b>	Banyak yg memanfaatkan ruang Jalan,

# PENGAWASAN

## Bab XI

### I. Pengawasan dalam PELAKSANAAN

- ❖ Badan Pengawas INDEPENDENT
- ❖ Evaluasi Pencapaian dari Rencana (jangka panjang & Menengah)
- ❖ Pengawasan berlapis & Sangsi Pidana

### II. Pengawasan dalam PEMANFAATAN jalan

- Mekanisme Izin\_AKSES oleh Pembina Jalan
- Mewajibkan Perda Tata Ruang sepanjang jalan Nasional
- **PENILIK jalan** (UU13/1980) dihidupkan kembali
- Wajib **As Build Drawing** semua incl. **Utilitas**

# JALAN TOL

<p>Jalan Tol (klasifikasi Pengelolaan) <u>selalu diSAMAKAN dengan</u> Jalan Bebas Hambatan (klasifikasi Fungsi)</p>	<p>Dibedakan: Klasifikasi-Fungsi, -Status, - Pengelolaan Jalan Tol bisa dibangun bertahap jl.Arteri→jl.BH <u>sehingga Kelayakannya menjadi lebih baik</u></p>
<p>Hanya mengenal Jalan Tol , dimana prinsip TOL untuk pengembalian investasi</p>	<p>Tol: pengembalian investasi Jl.BERBAYAR: pengendalian kemacetan</p>
	<p>Konsesi berakhir: jl.Tol →Jalan BERBAYAR Hasilnya sepenuhnya menjadi PNBP</p>
<p>Standard Pelayanan Minimal (SPM) dikaitkan dengan evaluasi tarif per 2 th</p>	<p>SPM adalah 'harga mati' yg selalu harus dipenuhi, tidak tergantung evaluasi tarif</p>
<p>Evaluasi Tarif dikaitkan hanya dengan Inflasi Tarif hanya bisa naik,krn adanya inflasi</p>	<p>Evaluasi <u>keseluruhan aspek PPJT</u> termasuk tarif, volume lalu lintas, dll. Tarif bisa TURUN,bila vol.LaLin bertambah</p>
<p>Tarif yg menjadi PATOKAN</p>	<p><b>KEUNTUNGAN Minimal</b> yg menjadi ukuran</p>

# .HAL<sup>2</sup>/ PELUANG BARU

➤ Tambahan masukan dari penyelenggaraan

jalan(tol) Bebas Hambatan:

- ❖ Sebagian Selisih Nilai Tambah Harga Lahan yg dibebaskan
- ❖ Hasil jalan Tol setelah konsesi berakhir
- ❖ Hasil dari Land Development around the Toll\_Access
- ❖ Hasil penyewaan jaringan Utilitas sepanjang koridor jalan tol





## KEPASTIAN HUKUM

### PENYEDIAAN LAHAN

<p>Tidak diatur dalam UU. Legalitas: KepPres &amp; PerPres</p>	<p>Diatur rinci dengan prinsip “Saling Menguntungkan”</p>
<p>Dilaksanakan oleh Tim, ➢ tanpa melibatkan pemilik dana dan ➢ tanpa target waktu &amp; sangsi</p>	<p>* Tim terdiri dari: PU, Pemilik asli lahan, Investor, Masyarakat Pengguna jalan ; sehingga → Transparant &amp; Akuntabel * Diatur <b>Batasan Waktu</b> → KEPASTIAN</p>
	<p>Nilai Tambah diatur dan dibagi</p>
	<p>Penetapan Trase atau Rencana As-Jalan * oleh Menteri berdasarkan Prosedur baku Penetapan ObyekKepentingan Umum * dimasukkan kedalam RTRW / K</p>

# Pengadaan LAHAN

Pasal: 100 dan 101

❖ Prinsip: **\$ama-\$ama Untung**

➤ **Selisih Nilai Tambah** → **Pemilik<sub>asli</sub> + Investor + Masyarakat**

❖ Selisih dari: Harga Pasar {pembebasan} – Harga Tanah {awal}

❖ Harga Tanah:

○ Tahap perencanaan: Rp. 10,-

○ Tahap Penetapan Trase: Rp. 30,-

○ Tahap Pembangunan: Rp. 100,-

❖ Nilai Tambah krn adanya Jalan = **Rp. 90,-** → **Selisih Nilai**

❖ Contoh Pembagian: **rp/3**

▪ Pemilik asli peroleh:  $10 + 90/3 = 40$

▪ Investor bayar :  $100 - 90/3 = \underline{70}$

▪ Masyarakat Pengguna:  $70 - 40 = 30$  → **PNBP=sumber Pembiayaan**

Pasal 126/ayat-1/f

# Pengadaan LAHAN

Pasal: 100 dan 101, 103, 104

## ❖ Melibatkan pihak yg credible:

- Penilai/Appraisal yg resmi bersertifikat
- Masyarakat pengguna, Lembaga konsumen

## ❖ Ada batasan waktu:

- Kesepakatan tidak tercapai → dilakukan pencabutan hak
- Paling lambat 2 tahun, pembangunan dimulai

## ❖ Pemilik asli : pada saat jalan mulai direncanakan

## ❖ Ganti rugi melalui perbankan kpd pemilik asli ( ~~calo~~/spekulan )



**UU.38/2008**



**UU inisiatif DPR.RI**

## **PELUANG – PELUANG BARU**

<p>Jalan Tol ...konsesi berakhir..→ Jalan Tol , artinya Profit tetap dikantong investor dan bahkan Tarif malahan bisa naik</p>	<p>Jalan Tol ...konsesi berakhir..→ <b>Jalan BERBAYAR</b>, berarti menjadi sepenuhnya <b>ASSET Negara</b></p>
<p>Jalan Khusus, tidak mengenal batas waktu</p>	<p>Jalan Khusus ..berakhir ...→ Jalan Umum Berarti Asset bertambah</p>
	<p>Toll + LAND Development, artinya:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•Kelayakan dapat meningkat jauh lebih baik</li><li>•Tarif Tol lebih rendah, →memacu Mobilitas -&amp; Perekonomian</li></ul>
	<p><b>KETERPADUAN</b> Tata Ruang ↔ Rencana Jalan Sehingga setiap Sektor &amp; setiap Wilayah</p>



**UU.38/2008**



**UU inisiatif DPR.RI**

## PENDANAAN Penyelenggaraan Jalan

Tidak diatur	Berbagai peluang
	Mobilisasi Dana Masyarakat
	Loan khusus untuk Jalan Baru artinya Pinjaman → Pertambahan ASSET



# PENDANAAN Penyelenggaraan Jalan

## Bab X

1. APBN/D minimal 10% untuk sektor Jalan (selama 20tahun)
2. **Loan/Pinjaman LN : khusus untuk Jalan\_BARU**
3. 100% pajak&retribusi Transportasi: PKB,BBN,dsb.
4. Mobilisasi dana Masyarakat melalui:
  - a. Jalan Berbayar
  - b. CSR/Tanggungjawab\_Sosial Perusahaan
  - c. Swadaya
  - d. Jalan khusus → Jalan Umum (Nasional/Kota)
5. PNBP dari sebagian Selisih Nilai Lahan yg dibebaskan

# 10-20% APBN fix utk sektor Jalan \$smart \$stimulus

➤ Investment = Trust Bussiness

❖ More Road , more **Bussiness** activities

❖ More road\_Project , more **JOB**\_opportunity

❖ Road\_Infrastructure creates **Great Multiplier\_Effects**

➤ Dibatasi hanya 20 (duapuluh)tahun saja

➤ Pengawasan Ketat dan BerLapis

➤ Tambahan masukan dari penyelenggaraan jalan(tol) Bebas Hambatan:

# REVISI YANG DIBUTUHKAN

Total **158** points

Azas(2ay)

Lingkup(2ps)

Peran(10ay)

Pembinaan Jalan(24ps)

Pengelompokan Bagian Jalan(29ps)

Pekerjaan:

umum(14ay),Jl.baru(6ps),Peningkatan(3ps),Pemeliharaan(5ps)

Tanah/Lahan(11ps)

Wewenang: Pusat(12ps), Prop(7ay), Kab/Kota(5ay)

Pembiayaan (10) Pengawasan (5ps)

Peran serta Masyarakat (5ps)

Ketentuan Pidana(15ps ), Peralihan (2 ) dan Penutup  
(7 )





**DENGAN RIDHO ALLAH , SEMOGA SUKSES  
INISIATIF DPR.RI → UU.JALAN**

**God will make a way  
where there seems to be no way**



@aavalanch