

# 2025

Minggu ke-4 September  
(22 s.d. 28 September 2025)

# Isu Sepekan

Bidang Ekuinbang, Komisi V



**BADAN KEAHLIAN**  
**DPR RI**

Bridging research to parliament  
Evidence based policy making

## PENGUATAN REGULASI DALAM PEMENUHAN SPM JALAN TOL

**Aris Yan Jaya Mendrofa**

Analis Legislatif Ahli Pertama  
[aris.mendrofa@dpr.go.id](mailto:aris.mendrofa@dpr.go.id)

### Isu dan Permasalahan

Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum (PU) menegaskan komitmen untuk meningkatkan mutu layanan jalan tol melalui penguatan regulasi dan pengawasan dalam pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan tol. Sebagai wujud komitmen tersebut, Kementerian PU merencanakan penerbitan aturan baru yang akan memperketat ketentuan sekaligus menetapkan sanksi tegas bagi Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang tidak memenuhi SPM jalan tol, sesuai amanat Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 23 tahun 2024 tentang Jalan Tol. BUJT selaku pengelola jalan tol didorong untuk dapat memenuhi dan meningkatkan pelayanan jalan tol sebagai persyaratan penyesuaian tarif, termasuk pemenuhan SPM pada *rest area* atau Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP). Kebijakan ini dipandang penting untuk memastikan kualitas infrastruktur jalan tol tetap konsisten, seiring dengan pertumbuhan volume lalu lintas dan kebutuhan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi.

SPM jalan tol menjadi instrumen kunci untuk memastikan bahwa setiap kilometer jalan tol memberikan tingkat keamanan, kenyamanan, dan efisiensi yang dijanjikan kepada pengguna. Ketentuan mengenai pemenuhan SPM jalan tol diatur dalam Undang-Undang (UU) Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas UU Jalan, yang menegaskan kewajiban pemerintah menjamin kualitas layanan jalan tol dan memberikan hak kenaikan tarif dua tahun sekali dengan mempertimbangkan inflasi dan hasil evaluasi SPM. Ketentuan tersebut dijabarkan lebih rinci dalam PP Nomor 23 Tahun 2024. Pasal 64 PP ini menegaskan bahwa setiap Badan Usaha wajib memenuhi SPM dan akan dikenakan sanksi administratif bila tidak memenuhi standar, mulai dari teguran tertulis, penundaan penyesuaian tarif, denda, hingga pembatalan perjanjian pengusahaan jalan tol. Struktur regulasi tersebut menunjukkan bahwa pemenuhan SPM merupakan kewajiban hukum yang menjadi prasyarat keberlanjutan investasi tol.

Kementerian PU berencana menerbitkan Peraturan Menteri (Permen) baru pada Desember 2025 untuk mengatur sanksi administratif dan pemantauan SPM karena aturan yang ada belum cukup tegas dan terukur. Revisi ini akan memperbarui Permen PUPR Nomor 16 Tahun 2014. Untuk memperkuat pengawasan, Kementerian PU juga menerbitkan Surat Edaran Nomor 7 Tahun 2025 tentang mekanisme pelaporan evaluasi SPM dan mengembangkan aplikasi e-SPM untuk pelaporan digital, mengingat jumlah petugas pengawas belum seimbang dengan pertumbuhan jalan tol.

Penguatan aturan turunan ini penting karena PP Nomor 23 Tahun 2024 belum merinci besaran denda dan prosedur sanksi, sementara kebutuhan pelayanan jalan tol terus meningkat seiring pertumbuhan jaringan tol. Rancangan Permen PU terbaru juga akan memperjelas hal ini dan mengusulkan perubahan substansi indikator SPM jalan tol. Frekuensi evaluasi kualitas jalan tol yang sebelumnya hanya setahun sekali diusulkan menjadi empat kali setahun. Indikator kondisi perkerasan akan mengukur ketidakrataan (*International Roughness Index/ IRI*), sedangkan *rest area* wajib memenuhi standar penerangan, ketersediaan stasiun pengisian bahan bakar (SPBU), ruang laktasi, dan posko terpadu sesuai ketentuan Kementerian Perhubungan dan Kementerian ESDM. Pembaruan indikator ini menandai

# 2025

Minggu ke-4 September  
(22 s.d. 28 September 2025)

Isu Sepekan

Bidang Ekuinbang, Komisi V

pergeseran pendekatan yang tidak hanya fokus pada fisik jalan, tetapi juga memperhatikan kenyamanan dan keselamatan pengguna secara menyeluruh.

Selain aspek pelayanan, tantangan operasional yang menekan kualitas jalan tol juga menjadi perhatian. Salah satunya adalah maraknya kendaraan *over dimension overload* (ODOL) yang mempercepat kerusakan jalan, menambah biaya pemeliharaan, dan meningkatkan risiko kecelakaan. Data 2024 menunjukkan rata-rata 19,27 persen kendaraan non-Golongan I di ruas tol Jasa Marga terdeteksi kelebihan muatan, dengan persentase lebih tinggi pada ruas Trans Sumatera. Untuk menekan pelanggaran ODOL, pemerintah melakukan pemasangan 40 sistem timbang otomatis (*weight in motion/ WIM*) dan menyusun Surat Keputusan Bersama (SKB) enam kementerian/lembaga dengan mengintegrasikan pendataan, pengawasan, dan penindakan ODOL. Kebijakan ini menunjukkan bahwa pemenuhan SPM jalan tol sangat bergantung pada pengendalian faktor eksternal seperti pelanggaran beban kendaraan yang memengaruhi kualitas layanan jalan dan layanan lainnya. Untuk mengendalikan kendaraan ODOL, BUJT perlu didorong untuk memperluas penggunaan sistem WIM di Indonesia ke depan demi menjaga infrastruktur jalan, meningkatkan keselamatan lalu lintas, serta menegakkan regulasi secara efektif.

## Atensi DPR

Pemenuhan SPM jalan tol menjadi faktor fundamental dalam menjamin kenyamanan dan keselamatan pengguna, serta memastikan penyelenggaraan dan pengelolaan layanan jalan tol yang optimal. Upaya tersebut menuntut pengaturan yang jelas dan pengawasan yang konsisten dari pemerintah. Oleh karena itu, Komisi V DPR RI mendorong Kementerian PU untuk mempercepat penerbitan aturan turunan atas UU Nomor 2 Tahun 2022 dan PP Nomor 23 Tahun 2024 yang ditargetkan selesai pada Desember 2025, mencakup mekanisme sanksi yang tegas dan terukur bagi pelanggaran SPM jalan tol. Komisi V DPR RI juga menekankan pentingnya peningkatan frekuensi pemantauan dan evaluasi terhadap pemenuhan SPM jalan tol, termasuk pemanfaatan sistem pelaporan digital seperti e-SPM, untuk memastikan kepatuhan yang konsisten di seluruh ruas tol. Komisi V DPR RI juga mendorong BUJT untuk memperkuat program pemeliharaan dan memperluas penggunaan *weight in motion* (WIM) sebagai upaya pengendalian kendaraan ODOL, serta melaporkan kinerja layanan dan pemenuhan SPM secara transparan.

## Sumber

cnbcindonesia.com, 24 September 2025;  
kompas.com, 24 September 2025;  
pu.go.id, 24 September 2025; dan  
*Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI*, 24 September 2025.



EDITOR

Polhukam

Ahmad Budiman  
Prayudi  
Rachmi Suprihartanti S.  
Novianti

Ekuinbang

Sri Nurhayati Q.  
Mandala Harefa  
Ari Mulianta Ginting  
Eka Budiyanti  
Edmira Rivani  
Teddy Prasetiawan

Kesra

Trias Palupi K.  
Luthvi Febryka Nola  
Yulia Indahri

LAYOUTER

Devindra Ramkas O.  
Ully Ngesti Pratiwi  
Desty Bulandari  
Yustina Sari

Firyal Nabihah  
Ulayya Sarfina  
Yosua Pardamean S.  
Jeffrey Ivan Vincent  
Fauzan Lazuardi R.  
Anugrah Juwita Sari

Timothy Joseph S. G.  
Nur Sholikah P. S.  
Fieka Nurul Arifa

Koordinator Sali Susiana  
Polhukam Puteri Hikmawati  
Ekuinbang Sony Hendra P.  
Kesra Hartini Retnaningsih



<https://pusaka.dpr.go.id>



@pusaka\_bkdprri

©PusakaBK2025



Bridging Research to Parliament  
Evidence Based Policy Making