

MASALAH PERTANAHAN DALAM PEMBANGUNAN JALAN TOL DI INDONESIA



Frans S. Sunito
Direktur Utama
PT Jasa Marga (Persero)



Seminar Nasional Pengadaan Tanah Untuk
Kepentingan Pembangunan

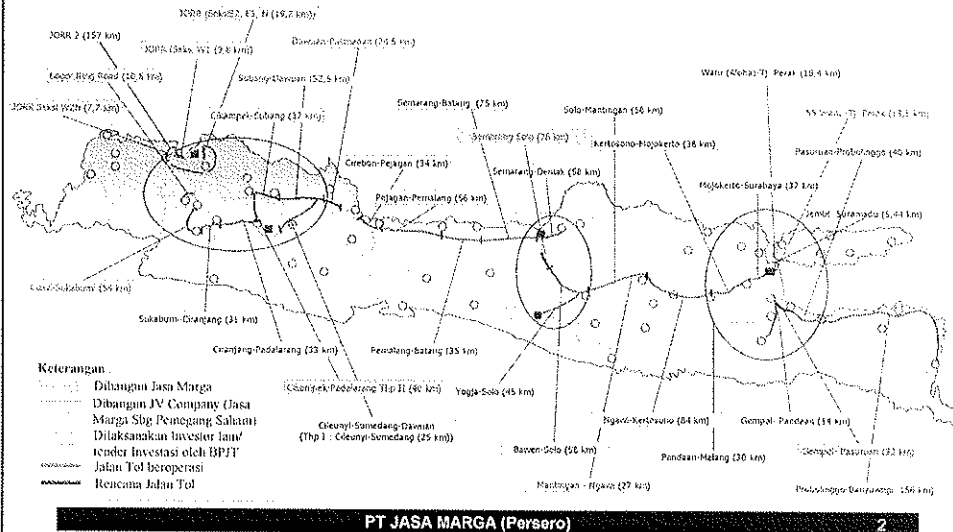
Hotel Shangri-La, Jakarta, 14 September 2006

DAFTAR ISI



- PENDAHULUAN
- FENOMENA-FENOMENA YANG TERJADI
- APA YANG SALAH
- APA YANG HARUS DILAKUKAN
- PENUTUP

RENCANA PEMBANGUNAN JALAN TOL DI INDONESIA



JALAN TOL BARU (2001 – 2006)



Ruang Jalan Tol	Panjang (km)	Tahun Operasi
Cipularang Tahap I	18	2003
JORR Seksi E1s	4	2004
JORR Seksi W2s	4	2004
Ulujami-Pd. Aren	3	2005
Cipularang Tahap II	41	2005
JORR Seksi E1n	8	2006 *)
JORR Seksi E3	5	2006 *)
Jumlah	83	

*) Perkiraan beroperasi

FENOMENA



1. Sebagian masyarakat dan pemilik lahan tidak melihat pembangunan jalan tol sebagai upaya pemerintah untuk mewujudkan jaringan jalan publik, tetapi sebagai suatu usaha swasta.
2. Pembangunan jalan tol dijadikan "peluang" untuk meminta harga lahan setinggi-tingginya termasuk juga tanah "sisa" yang harus dibeli
3. Munculnya spekulasi tanah pada setiap rencana pembangunan jalan tol
4. Banyak pemilik lahan yang saat ini berharap lahannya terkena jalan tol karena prospek "keuntungan" yang sangat menggiurkan.

Contoh : Harga & Waktu Pembebasan Tanah JORR

Rute Tol	Perkiraan		Perkiraan	
	Luas (Ha)	Waktu	Harga (Rp)	Waktu
JORR E1	216	Mei 02 – Mei 04	441 *)	Nov 02 – Sept 06 *)
JORR W2s	152	Mei 02 – Mei 03	253	Sept 02 – Sept 05

*) perkiraan selesai

DILEMA INVESTOR DAN MASALAH PEMERINTAH



- Dilema bagi Investor :
 - Membayar harga tinggi → mengacaukan kelayakan
 - Menunggu proses negosiasi → menunda proyek → menunda pendapatan → mengacaukan kelayakan
- Masalah bagi Pemerintah
 - Investor cenderung menunda atau mengulur rencana investasinya → jalan tol tidak terbangun → jaringan jalan tidak terwujud

APA YANG SALAH ?



1. Pemahaman terhadap Konsep Jalan Tol

- Jalan tol adalah bagian dari jaringan jalan pemerintah yang dibangun melalui investor tanpa membebani APBN
- UU dan peraturan yang ada tidak secara tepat mendefinisikan jalan tol, sehingga konsep **pendanaan oleh investor bagi kepentingan pemerintah/publik** tidak tercermin dengan jelas
- Masih dibedakannya **jalan** dan **jalan tol** dalam berbagai peraturan. Semestinya kita bicara mengenai **jalan** saja.
- Hal di atas menyebabkan kurang tepatnya pemahaman publik mengenai konsep jalan tol



2. Undang-Undang Pertanahan No. 20 / 1961

- Azas penghormatan hak atas tanah → pembebasan lahan untuk kepentingan publikpun harus melalui **musyawarah**
- Ketidaksepakatan harga hanya dapat diselesaikan melalui prosedur **pencabutan hak** oleh Presiden



3. Terlalu banyak pihak terkait dengan proses pembebasan lahan

- Saat ini terlalu banyak pihak yang terlibat dalam proses pembebasan lahan untuk infrastruktur jalan :
 - Pemilik
 - Pemerintah (Dep. PU) sebagai yang memerlukan lahan
 - Panitia Pembebasan Tanah (P2T) di wilayah yang bersangkutan sebagai fasilitator
 - Investor sebagai penyedia dana
- Kondisi ini menyebabkan ketidakjelasan tanggung jawab apabila terjadi kesalahan atau penyimpangan

SARAN-SARAN PERBAIKAN



1. Pencantuman Konsep & Filosofi Jalan Tol yang tepat dalam Undang Undang dan Peraturan serta sosialisasi yang baik ke masyarakat, yang secara jelas menggambarkan :
 - Jalan tol adalah bagian jaringan jalan pemerintah
 - Pembiayaannya ditalangi oleh Investor yang diperoleh kembali dari tarif tol
 - Meringankan APBN
2. Pemilihan investor selalu dilakukan melalui suatu kompetisi yang fair dan transparan sehingga diperoleh tarif awal paling rendah
3. Hak tertinggi atas lahan seyogyanya adalah hak sosial. Sehingga diperlukan ketentuan khusus untuk pembebasan lahan bagi kepentingan publik yang memberikan wewenang lebih tinggi kepada pemerintah

SARAN-SARAN PERBAIKAN (lanjutan)



4. Pembebasan lahan dilakukan oleh pemerintah melalui satu badan khusus (BPN) dengan menggunakan **dana bergulir**, investor diwajibkan membayar biaya lahan pada saat lahan diserahkan.
5. Konsisten menegakkan larangan jual beli dalam koridor rencana jalan sesuai Perpres No. 36 / 2005, dan mensosialisasikannya pada seluruh pemilik lahan sejak dini.
6. Penggunaan lembaga *appraisal* independen yang disepakati kedua belah pihak (pemerintah dan pemilik lahan) untuk memberikan analisis harga pasar wajar di wilayah yang bersangkutan.

KESIMPULAN



- Permasalahan dalam industri Jalan Tol **bukanlah** ketersediaan pendanaan tetapi proses pembebasan lahan yang tidak memberikan **kepastian** harga dan waktu tersedianya lahan
- Perbaikan mekanisme & peraturan pembebasan lahan akan memberikan **kepastian waktu** tersedianya dan **harga** lahan yang pada gilirannya akan menggairahkan investor dan perbankan untuk mendanai investasi jalan tol
- Dana di dalam negeri cukup tersedia untuk mendanai lebih dari 1.000 km jalan tol



TERIMA KASIH