

## Mentransformasi Jalan di Indonesia

### Usulan Kebijakan Jalan

#### 1. Krisis Infrastruktur Jalan di Indonesia

Indonesia perlu segera melakukan modernisasi infrastruktur jalan untuk mendukung pertumbuhan ekonominya. Skala pekerjaan yang membentang di hadapan kita begitu besar dan menuntut pendekatan-pendekatan baru untuk menarik investasi, membangun pengaturan kelembagaan, dan menciptakan model-model pelaksanaan kerja...[h.3](#)

#### 2. Membangun Jalan Nasional Indonesia

Tingkat pendanaan dan metode pelaksanaan proyek yang berlaku saat ini tidak akan mampu memenuhi permintaan akan jaringan jalan nasional yang diperkirakan meningkat empat kali lipat. Pembiayaan sektor swasta tidak hanya menyediakan dana namun juga menawarkan kualitas dan efisiensi. Akan tetapi diperlukan upaya untuk membangun kepercayaan pasar dan mengembangkan modalitas pelaksanaan berbasis kinerja yang baru untuk menarik minat para investor swasta...[h.6](#)

#### 3. Jalan Bebas Hambatan

Indonesia membutuhkan jaringan jalan bebas hambatan bertaraf internasional untuk mendukung pembangunan ekonomi dan sosial. Jaringan tersebut, yang akan menjadi tulang punggung dan menghubungkan pusat-pusat di Sumatera, Jawa, Bali, Sulawesi, dan Kalimantan, harus mulai dibangun dalam waktu dekat serta menggunakan pola pembiayaan dan pelaksanaan yang lebih baik...[h.9](#)

#### 4. Jalan Arteri Non Tol

Program berskala besar untuk melakukan modernisasi jaringan jalan arteri – yang masih akan mengangkut 60 persen dari semua lalu lintas – harus dilakukan bersamaan dengan pembangunan jalan bebas hambatan baru. Ini menuntut peningkatan luar biasa dalam pelaksanaan kapasitas lembaga yang terlibat dalam pembangunan jalan, para konsultan dan kontraktor serta perhatian yang mendesak pada pembebasan tanah...[h.12](#)

#### 5. Menggunakan Insentif untuk Meningkatkan Jalan Daerah

Hibah bersyarat dapat digunakan untuk mewajibkan Pemerintah Daerah bertanggungjawab atas kondisi jalan maupun pengembangan jaringan jalan di daerah mereka. Ini akan memerlukan peran lebih besar dari Direktorat Jenderal Bina Marga dalam menentukan standar dan memverifikasi kinerja...[h.15](#)

#### 6. Keselamatan Jalan di Indonesia

Keselamatan jalan yang buruk merugikan Indonesia sebesar 3 persen dari PDB setiap tahunnya. Menerapkan Rencana Induk Keselamatan Jalan yang telah dikembangkan Indonesia akan mengurangi jumlah dan tingkat keparahan kecelakaan, namun akan dibutuhkan komitmen, koordinasi, dan pendanaan yang berkelanjutan untuk mencapai hasil. Meningkatkan keterlibatan masyarakat akan dapat memberikan tekanan lebih besar terhadap lembaga agar melakukan sesuatu yang lebih baik dalam hal ini...[h.18](#)

■ Pesan Editor: [halaman 2](#)

■ Pandangan Para Ahli: [halaman 21](#)

■ Infrastruktur dalam Angka: [halaman 2](#)

■ Hasil & Edisi Mendatang: [halaman 23](#)

Jurnal triwulanan ini diterbitkan oleh Prakarsa Infrastruktur Indonesia, sebuah proyek yang didanai Pemerintah Australia untuk mendukung pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan meningkatkan relevansi, mutu, dan jumlah Investasi di bidang infrastruktur. Pandangan yang dikemukakan belum tentu mencerminkan pandangan Kemitraan Australia Indonesia maupun Pemerintah Australia. Apabila ada tanggapan atau pertanyaan mohon disampaikan kepada Tim Komunikasi Indii melalui telepon nomor +62 (21) 7278-0538, fax +62 (21) 7278-0539, atau e-mail [enquiries@indii.co.id](mailto:enquiries@indii.co.id). Alamat situs web kami adalah [www.indii.co.id](http://www.indii.co.id)

## Pesan Editor

Apabila mengamati peta Indonesia, mungkin bukan angkutan jalan yang terlintas pertama kali dalam benak Anda sebagai transportasi. Ribuan pulau negeri ini yang tersebar di bentangan jutaan kilometer persegi samudra, mungkin memunculkan pikiran tentang pelabuhan dan perkapan yang menjadi poros pertumbuhan ekonomi yang bersinambungan.

Namun terlalu sederhana untuk berpandangan bahwa sektor maritim adalah satu-satunya atau bahkan komponen terpenting dalam sistem transportasi di Indonesia. Barang yang diproduksi di kawasan industri untuk ekspor, pada akhirnya akan dikapalkan ke luar negeri – tetapi bagaimana barang tersebut sampai di pelabuhan? Demikian juga, para pengusaha dan pemimpin politik terbang ke negara lain untuk menjalankan kegiatan mereka dalam membantu menyejahterakan Indonesia, tetapi bagaimana mereka sampai ke bandara? Dan pada tingkat yang lebih umum, bagaimana orang sampai di tempat kerja, di sekolah, atau berbelanja setiap hari?

Tentu saja melalui jalan. Tidak disangka lagi, daya saing Indonesia di bidang perdagangan dan prospek pertumbuhan masa depan bergantung pada koneksi yang baik antara pusat-pusat perekonomian dan mobilitas yang memadai di jaringan jalan.

Enam Usulan Kebijakan Jalan (UKJ) yang mengisi edisi ini, menggali secara mendalam strategi yang diperlukan untuk memastikan agar jaringan jalan di Indonesia mendukung pembangunan ekonomi dan sosial negeri ini. UKJ tersebut disusun sebagai bagian dari upaya IndII untuk menyediakan bantuan bagi mitra Pemerintah Indonesia untuk secara strategis memikirkan kebijakan dan perencanaan infrastruktur. Dengan menyerahkan ruang *Prakarsa* ini untuk UKJ, kami sedikit bergeser dari formula yang biasa, tetapi keputusan tersebut mencerminkan urgensi pesan yang disajikan oleh UKJ dan relevansinya bagi semua pihak terkait yang berupaya menuju masa depan yang terhubung untuk Indonesia. • CSW

### Apakah Anda masuk dalam daftar pengiriman IndII?

Jika Anda saat ini belum menerima terbitan jurnal triwulan *Prakarsa* dan ingin berlangganan, silakan mengirimkan e-mail ke: [enquiries@indii.co.id](mailto:enquiries@indii.co.id). Nama Anda akan kami masukkan dalam daftar pengiriman *Prakarsa* versi elektronik dan e-blast IndII. Jika Anda ingin menerima kiriman jurnal *Prakarsa* versi cetak, silakan menyertakan alamat lengkap pada e-mail Anda.

### The Prakarsa Editorial Team

**Carol Walker**, Managing Editor <[carol.walker@indii.co.id](mailto:carol.walker@indii.co.id)>

**Eleonora Bergita**, Senior Program Officer  
<[eleonora.bergita@indii.co.id](mailto:eleonora.bergita@indii.co.id)>

**Pooja Punjabi**, Communications Consultant  
<[pooja.punjabi@indii.co.id](mailto:pooja.punjabi@indii.co.id)>

**Annetly Ngabito**, Senior Communications Officer  
<[annetly.ngabito@indii.co.id](mailto:annetly.ngabito@indii.co.id)>

**David Ray**, IndII Facility Director <[david.ray@indii.co.id](mailto:david.ray@indii.co.id)>

**Jeff Bost**, Deputy Facility Director <[jeff.bost@indii.co.id](mailto:jeff.bost@indii.co.id)>

**Jim Coucounis**, Technical Director – Water and Sanitation  
<[jim.coucounis@indii.co.id](mailto:jim.coucounis@indii.co.id)>

**John Lee**, Technical Director – Transport <[john.lee@indii.co.id](mailto:john.lee@indii.co.id)>

**Lynton Ulrich**, Technical Director – Policy & Investment  
<[lynton.ulrich@indii.co.id](mailto:lynton.ulrich@indii.co.id)>

## Infrastruktur Dalam Angka

2017

Tahun di mana Waskita Bumi Legundi (sebuah perusahaan patungan antara perusahaan konstruksi milik Negara Waskita Karya dan Energi Bumi Mining) diharapkan untuk menyelesaikan jalan tol Legundi-Bunder sepanjang 30 km, menghubungkan Kecamatan Krian dengan Teluk Lamong di Tanjung Perak, Surabaya.

<50%

Jumlah lahan yang telah dibebaskan oleh Pemerintah Indonesia untuk membangun segmen kedua jalan tol Manado-Bitung di Sulawesi Utara, yang dianggap sangat penting untuk menghubungkan Manado dengan kawasan ekonomi khusus Bitung.

40,5 km

Panjang konsesi jalan tol PT Astra International, merupakan konsesi jalan terpanjang di dalam program TransJawa.

35%

Penambahan ruas jalan di Indonesia pada 10 tahun terakhir. Sebagian besar dari penambahan ini disebabkan oleh reklasifikasi jalan daerah.

300%

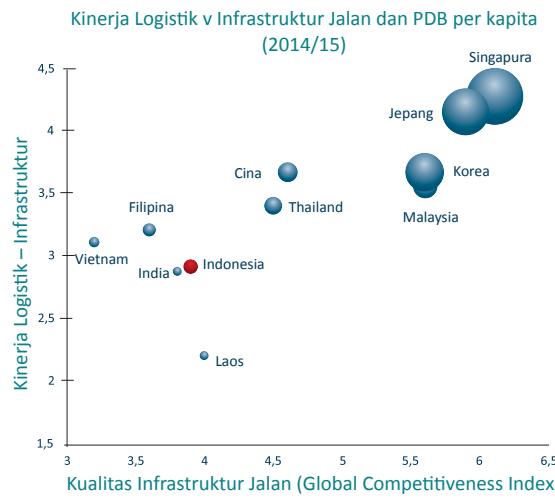
Penambahan jumlah kendaraan di Indonesia dalam 10 tahun terakhir.

72

Peringkat Indonesia, dari 144 negara, di dalam Laporan Daya Saing Global dari Forum Ekonomi Dunia (World Economic Forum) tahun 2014–2015 dalam hal kualitas jalan.

## Usulan Kebijakan Jalan 01:

# KRISIS INFRASTRUKTUR JALAN DI INDONESIA



Infrastruktur jalan di Indonesia perlu segera dimodernisasi. Jalan-jalan tersebut memungkinkan pergerakan 70 persen barang dan 80 persen penumpang dari luar perkotaan, tetapi walaupun lebih dari Rp 30 triliun telah dibelanjakan setiap tahun, dua per tiga dari 38.570 km sistem jalan nasional sudah hampir atau telah mencapai kapasitasnya. Kualitas infrastruktur dan kinerja logistik – merupakan kunci atas perekonomian yang memiliki daya saing – memiliki tingkatan yang lebih rendah dibandingkan

*Infrastruktur jalan di Indonesia perlu dimodernisasi untuk mendukung perekonomian G20 yang bercita-cita mencapai PDB per kapita sebesar USD 14.500 pada tahun 2025.*

dengan sebagian besar negara-negara ASEAN. Konektivitas yang rendah; waktu perjalanan rata-rata yang dua kali lebih panjang dibandingkan dengan negara lain yang perekonomiannya bersaing. Hal ini membatasi potensi ekonomi dan menghambat pertumbuhan daerah. Tanpa peningkatan, jaringan jalan di Indonesia tidak akan mampu mendukung perekonomian G20 yang bercita-cita mencapai PDB per kapita sebesar USD 14.500 pada tahun 2025.

## KAPASITAS YANG DIPERLUKAN

Lalu lintas akan mengalami pertumbuhan empat kali lipat dalam 15–20 tahun ke depan. Kemacetan total (*gridlock*) akan terjadi secara luas kecuali tersedia setidaknya 80 persen kapasitas tambahan pada tahun 2030.

*Untuk mengurangi waktu perjalanan dan menghindari kemacetan kronis, kapasitas jalan perlu ditingkatkan hingga 80 persen selama 15 tahun.*

- Hampir 7.300 km jalan bebas hambatan, merupakan jaringan tulang punggung yang menghubungkan pusat-pusat daerah, simpul-simpul angkutan dan mengakomodir 40 persen lalu lintas.
- 15.000–17.000 km pekerjaan untuk memperbarui jalan-jalan arteri lainnya agar memenuhi standar keselamatan, berdaya tahan tinggi dan berkapasitas lebih besar.

## TUGAS PELAKSANAAN

Di dalam 20 tahun terakhir, hanya sedikit jalan tol baru yang telah dibangun; kapasitas jalan nasional hanya tumbuh sebesar 1–2 persen per tahun. Untuk memenuhi kebutuhan di tahun 2030, maka produksi jalan bebas hambatan harus meningkat hingga 500 km per tahun dan kapasitas jalan nasional harus meningkat hingga di atas 5 persen per tahun. Untuk melakukan ini maka kendala-kendala utama yang harus diatasi adalah: perencanaan, lahan, pengelolaan anggaran, kapasitas pelaksanaan, pengawasan yang melembaga, keterjangkauan, dan partisipasi dari sektor swasta. Sangatlah penting untuk memulai pembebasan lahan lebih awal karena ini merupakan tugas yang berat.

*Di saat ini diperlukan peningkatan output dan kualitas yang cepat dan signifikan untuk menyediakan sebuah jaringan yang modern.*

## PERENCANAAN DAN KEBIJAKAN

Konektivitas yang cepat, andal membutuhkan jaringan jalan bebas hambatan yang benar-benar terintegrasi.

Pandangan sebelumnya terhadap jalan tol sebagai sebuah alternatif setempat terhadap jalan yang ada dengan kualitas yang lebih tinggi harus digantikan dengan konsep jaringan yang berdekatan, berkinerja tinggi, berumur panjang yang menjadi tulang punggung logistik perdagangan. Bina Marga harus memperbarui kemampuan perencanaannya supaya dapat menghasilkan rencana induk jangka panjang yang cocok dengan tujuan baru ini.

*Sebuah jaringan jalan bebas hambatan akan membentuk tulang punggung logistik angkutan yang efisien.*

## ISU LAHAN

Kebutuhan lahan sangatlah signifikan – 50.000 hektar untuk jalan bebas hambatan dan 20.000 ha untuk meluruskan dan memperluas jaringan arteri – dan merupakan risiko terbesar untuk pelaksanaan yang tepat waktu. Lahan seharusnya dibebaskan terlebih dahulu sebelum konstruksi dimulai. Proses perencanaan dan konsultasi lahan harus diusahakan agar memenuhi kebutuhan untuk 50 tahun kedepan. Untuk mengamankan lahan saja memakan waktu 3–5 tahun, setengah dari waktu yang dibutuhkan untuk menyediakan jalan-jalan baru.

*Start lebih awal dibutuhkan untuk mengamankan koridor-koridor yang diperlukan.*

## PENGELOLAAN DAN EFISIENSI ANGGARAN

Kegagalan jembatan/jalan yang prematur menggelembungkan anggaran yang dibutuhkan untuk memelihara aset hingga 30 persen.

Kebijakan untuk memaksimalkan kesempatan bagi kontraktor-kontraktor skala kecil telah menghasilkan pekerjaan dengan kualitas yang buruk. Perlu segera dilakukan reformasi untuk meningkatkan manajemen aset, memperpanjang usia aset, memperbaiki kualitas dan pemilihan proyek, dan memperkerjakan perusahaan-perusahaan dengan kualifikasi yang lebih baik melalui paket-paket kontrak yang lebih besar. Pembagian risiko yang lebih baik dengan sektor swasta dapat dicapai melalui kontrak berbasis kinerja tahun jamak, mengurangi biaya siklus hidup dan kebutuhan anggaran.

*Perlu segera dilakukan reformasi untuk mencapai efisiensi anggaran dan kinerja yang lebih*

## KAPASITAS PELAKSANAAN

Kemampuan konsultan dan kontraktor Indonesia mengalami tantangan yang besar ketika berhadapan dengan program sebesar ini. Program jalan bebas hambatan akan membutuhkan 5–10 paket dengan nilai sebesar 300–500 juta dolar per tahun, dan program pembaharuan sebanyak kurang lebih 20 paket dengan nilai 30–50 juta dolar per tahun. Dengan hanya beberapa perusahaan dalam negeri yang mampu untuk mengerjakan paket sebesar itu dan industri yang sangat didominasi oleh kontraktor milik negara, maka pasar untuk pemain internasional harus dibuka. Dimulainya pasar terbuka ASEAN di tahun 2015 akan menyediakan kesempatan tersebut. Semua pengadaan besar seharusnya dilakukan dengan tender internasional terbuka, di mana kredibilitas dan transparansi menjadi sangat penting. Kemitraan akan membantu untuk meningkatkan kemampuan dan daya saing perusahaan-perusahaan domestik.

*Bantuan asing akan memperkuat, bukan melemahkan, pemain-pemain domestik, namun ini membutuhkan standar-standar pengadaan praktek terbaik.*

## TANTANGAN KELEMBAGAAN

Lembaga-lembaga pemerintah pun juga harus berubah. Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) belum mampu menyediakan dalam 10 tahun terakhir, dan model penugasan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) yang direncanakan untuk Sumatera akan mengirimkan sinyal yang buruk kepada pasar. Sebuah badan independen baru dengan kewenangan

*Solusi kelembagaan yang radikal bisa dibutuhkan.*

besar, bisa jadi dibutuhkan, bertanggungjawab untuk melaksanakan program jalan bebas hambatan. Bina Marga sebagai birokrasi pemerintahan tradisional memiliki sebuah struktur dan insentif yang tidak memberikan penghargaan kepada kinerja yang baik atau menarik staf dengan kualifikasi yang baik. Pada waktunya Bina Marga harus berubah menjadi badan semi otonom berfungsi sebagai sebuah manajer aset dengan model bisnis yang komersial dan transparan, mengikuti praktik di luar negeri.

### PENDANAAN

Pada tahun 2030, total investasi jalan bebas hambatan yang dibutuhkan akan mencapai Rp 640

*Terdapat opsi-opsi pelaksanaan yang lebih baik daripada model jalan tol.*

triliun pada harga saat ini, selain daripada lebih dari Rp 300 triliun untuk pembaharuan jalan arteri (untuk detil lebih lanjut, lihat Catatan Aktivitas Jalan 02). Sekitar Rp 500 triliun dapat berasal dari sektor swasta, bila terdapat model pendanaan yang efektif. Model-model yang ada saat ini (tol, *Viability Gap Funding*, penugasan BUMN) harus diperluas untuk menghindari kebuntuan yang terjadi dalam 15 tahun terakhir dan memastikan pelibatan sektor swasta yang aktif. Model-model seperti Skema Anuitas Berbasis Kinerja (PBAS) di mana sektor swasta akan merancang, membangun, mengoperasikan dan memelihara dengan imbalan pembayaran tetap dari pemerintah setelah pembukaan proyek, merupakan sesuatu yang menarik bagi sektor swasta dan telah berhasil dilakukan di tempat lain; hal ini akan memerlukan perubahan regulasi sebelum dapat diterapkan di sini. Hal ini juga akan menangguhkan biaya-biaya ke masa depan dan bisa jadi meng-offset sebagian melalui tol di saat yang tepat.

### KETERJANGKAUAN

Bila cakupan penuh investasi swasta berhasil dicapai, maka sisa kebutuhan belanja publik

*Programnya menjadi lebih terjangkau ketika pemberian sektor swasta digunakan dengan lebih efektif.*

untuk tiga RENSTRA ke depan adalah sekitar Rp 60 triliun per tahun, dibagi sama besar antara pembangunan jalan dan manajemen aset. Kebutuhan anggaran publik tahunan untuk pembangunan jalan termasuk Rp 5 triliun untuk persiapan koridor jalan bebas hambatan dan 20 triliun untuk perluasan kapasitas dan jalan baru; untuk manajemen aset mereka memasukkan Rp 18 triliun untuk pemeliharaan dan Rp 7 triliun untuk jasa dan administrasi. Kebutuhan Rp 50 triliun per tahun tersebut tidaklah sebesar itu dibandingkan periode 2010–2014 dan seperempat lebih kecil daripada subsidi tahunan bahan bakar. Indonesia tidak boleh tidak memiliki jaringan jalan yang efisien. Mungkin harus memindahkan sebagian besar beban untuk membayar jalan dari pembayar pajak ke pengguna jalan.

### PRIORITAS BAGI PEMERINTAH YANG BARU

Apa yang pertama-tama harus dilakukan oleh Pemerintah Indonesia yang baru? Tindakan yang paling penting adalah:

*Pemerintah yang baru harus segera mulai mempersiapkan proses proyek tersebut.*

- Mengakui skala dan urgensi dari masalah tersebut, dan menyelesaikan rencana jalan bebas hambatan dan arteri dan pentahapannya
- Menyusun rencana pemberian, dengan anggaran nasional dan pendanaan swasta dan ruang fiskal yang diperlukan
- Membangun kapasitas kelembagaan dan kewenangan untuk melaksanakan proyek jaringan jalan bebas hambatan
- Memperbarui peraturan penting yang diperlukan untuk memfasilitasi pelaksanaan
- Mengumumkan upaya-upaya lain untuk membangun kepercayaan pasar, termasuk persiapan proyek dan komitmen untuk proyek-proyek percontohan untuk menampilkan pendekatan-pendekatan baru yang diterapkan oleh pemerintah Indonesia.

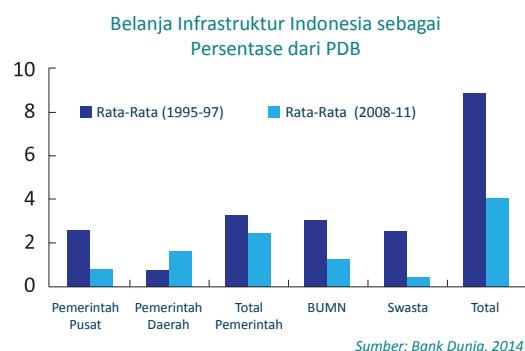
## Usulan Kebijakan Jalan 02:

# MEMBIAYAI PEMBANGUNAN JALAN NASIONAL INDONESIA

Diperlukan dana sebesar Rp 1.400 triliun selama 15 tahun ke depan untuk mewujudkan jaringan jalan nasional yang dapat memenuhi kebutuhan perekonomian Indonesia guna mencapai pertumbuhan dan daya saing. Dengan tingkat pendanaan yang ada saat ini akan sulit untuk menyediakan kapasitas

*Tingkat pendanaan dan metode penyerahan proyek yang ada saat ini tidak akan mampu memenuhi permintaan yang diperkirakan akan meningkat empat kali lipat.*

yang diperlukan, apalagi memenuhi proyeksi peningkatan lalu lintas sebesar empat kali lipat. Model jalan tol tradisional belum memberikan layanan yang baik: selama beberapa tahun terakhir beberapa proyek baru telah diselesaikan dan berbagai masalah terkait organisasi, hukum, pembiayaan, dan lahan telah menghambat kemajuan (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 03*). Diperlukan sebuah pendekatan baru terhadap pembiayaan dan penyediaan jaringan.



## PENURUNAN INVESTASI

Investasi infrastruktur pemerintah mengalami penurunan PDB dari 7 persen menjadi 3 – 4 persen sejak krisis keuangan di Asia. Sebagai perbandingan, investasi infrastruktur di Cina mencapai 10 persen. Meskipun Indonesia menginvestasikan sepertiga dari PDBnya dalam aset tetap, hanya 3,2 persen (sebuah angka yang menurun) dari jumlah tersebut yang diinvestasikan dalam infrastruktur, seperti jalan, kereta api, dan tenaga listrik.

## KEBUTUHAN PENDANAAN

Untuk memenuhi permintaan, Indonesia perlu membangun jalan bebas hambatan hampir sepanjang 7.300 km dan proyek-proyek pembaruan (peningkatan mutu) jalan arteri sepanjang 15.000–17.000 km (termasuk ruas-ruas pada alinyemen baru) pada tahun 2030 (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 01, 02, dan 03*). Dana yang diperlukan diperkirakan mencapai Rp 1.400 triliun (harga 2014). Dengan kapasitas pendanaan Pemerintah yang terbatas akibat pengeluaran subsidi bahan bakar minyak yang cukup besar dan kapitalisasi defisit anggaran sebesar 3 persen sebagai persentase dari PBD, pembiayaan swasta perlu dimanfaatkan. Sebagian besar proyek untuk meningkatkan mutu jalan arteri yang ada akan didanai dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sebagian besar, tidak berarti semuanya, proyek jalan bebas hambatan pertama-tama akan dibiayai oleh sektor swasta dengan pengembalian dari tol dan pembayaran pemerintah. Untuk keseluruhan periode, kedua program tersebut akan memerlukan biaya sebesar Rp 900 triliun dari pendanaan APBN dan Rp 500 triliun dari pembiayaan swasta.

*Tingkat investasi infrastruktur mengalami penurunan; diperlukan kenaikan dramatis, dengan Rp 500 triliun investasi jalan dari sektor swasta.*

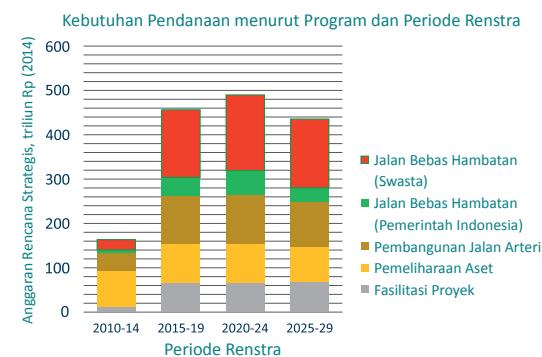
## KEUNGGULAN PEMBIAYAAN SWASTA

Pembiayaan sektor swasta bukan hanya sekedar sumber dana. Pengalaman internasional menunjukkan bahwa apabila ditenderkan secara kompetitif

dengan insentif kinerja dan alokasi risiko yang tepat, proyek-proyek yang dibiayai oleh sektor swasta dapat diselesaikan dengan lebih cepat, lebih ekonomis, dan dengan kualitas yang lebih baik dibandingkan apabila proyek-proyek tersebut dilaksanakan melalui pengadaan sektor publik konvensional. Perekonomian siklus hidup dari pemaketan (*bundling*) desain, konstruksi, operasi, dan

*Proyek-proyek jalan yang dibiayai sektor swasta menawarkan nilai manfaat (value-for-money) yang lebih baik daripada pengadaan konvensional.*

pemeliharaan biasanya melebihi biaya tambahan pembiayaan swasta.



## KONDISI PEMBIAYAAN SWASTA

Secara global, hanya 0,8 persen dari USD 50 triliun dana kelembagaan terkelola yang diinvestasikan dalam infrastruktur. Indonesia harus menjadikan sumber-sumber tersebut sebagai target dan hal ini dimungkinkan karena: Indonesia memiliki sejumlah besar proyek yang belum terselesaikan, pertumbuhan PDB Indonesia mencapai sekitar 6 persen per tahun, dan Indonesia

sangat menarik bagi investasi asing langsung. Indonesia perlu mengelola risiko nilai tukar (biaya dalam dolar AS tetapi pendapatan dalam Rupiah) dan memperluas sumber pembiayaan infrastrukturnya dengan mengembangkan pasar obligasi dalam negeri, memanfaatkan pertumbuhan tabungan dalam negeri, mendaftarkan diri dalam bursa saham regional, dan membentuk pasar sekunder untuk pembiayaan kembali proyek. Akan tetapi, dalam jangka pendek, Indonesia juga perlu membangun kembali kepercayaan pasar terutama dengan mengembangkan tahapan proyek yang telah dipersiapkan dengan baik dan mengatasi persepsi tentang ketidakpastian lingkungan hukum dan peraturan.

*Berbagai hambatan harus diatasi untuk menarik pembiayaan sektor swasta.*

## MEMBANGUN KEMBALI KEPERCAYAAN PASAR

Kepercayaan sektor swasta dapat ditingkatkan melalui persiapan proyek dan penataan proyek untuk mengelola risiko secara lebih adil. Penting pula untuk meningkatkan arus transaksi. Kapasitas kelembagaan perlu ditingkatkan untuk mempersiapkan proyek secara efisien dan mengelola proses pengadaan secara transparan. Untuk itu mungkin diperlukan Otoritas Jalan Bebas Hambatan (*Expressway Authority*) khusus yang dapat menunjukkan adanya perbedaan dari bisnis seperti biasa (*business as usual*). Pembebasan lahan harus dilakukan sebelum tender – sebuah tugas persiapan yang mendesak untuk program jalan bebas hambatan dan program pembaruan. Posisi para kontraktor BUMN dan swasta harus seimbang. Perubahan peraturan harus dilakukan untuk mendorong pengadaan yang transparan, terbuka dan pengaturan tata kelola serta model pelaksanaan proyek dengan nilai manfaat terbaik.

*Diperlukan rencana proyek yang pasti, tata kelola dan pengaturan pengadaan yang sesuai dengan praktik terbaik,*

## ALOKASI RISIKO YANG LEBIH BAIK

Penyesuaian peraturan harus dilakukan untuk memfasilitasi berbagai metode pelaksanaan proyek yang dapat diterima oleh pasar yang baru, termasuk model-model pelaksanaan siklus hidup, berbasis kinerja seperti Skema Anuitas Berbasis Kinerja (PBAS) sebagai alternatif untuk jalan tol komersial dan pengadaan

*Model-model pelaksanaan berbasis kinerja seperti PBAS menawarkan alokasi risiko yang lebih menarik bagi sektor swasta.*

konvensional. Para penyandang dana internasional tidak lagi bersedia menanggung risiko pendapatan tol. Tol dapat dibebankan secara terpisah dan digunakan untuk melakukan pembayaran berdasarkan pengaturan seperti PBAS. Hal ini dilakukan di banyak negara lain. Dengan cara demikian, proyek-proyek menjadi lebih menarik untuk sektor swasta dan lebih murah untuk pemerintah. PBAS dapat mengelola risiko nilai tukar secara lebih efektif pula. Selain itu, Pemerintah dapat setiap waktu menjual konsesi PBAS setelah pendapatan tol yang dapat diandalkan telah tercapai, memutar kembali hasil penjualannya untuk proyek-proyek jalan baru.

Model-model pelaksanaan yang baru seperti PBAS menuntut perubahan terhadap peraturan pengadaan, aturan akuntansi dan anggaran pemerintah. Tata kelola dan manajemen transaksi yang sesuai dengan praktik terbaik sangat penting, sebagaimana dalam keterlibatan pasar tertutup (*closed market*). Pendekatan tersebut harus memanfaatkan perjanjian-perjanjian yang sifatnya pasti dan dapat diterima oleh bank serta menghindari model pelaksanaan yang berbeda-beda (*hybrid*) yang dapat meningkatkan persepsi risiko.

*Perbedaan dari business-as-usual dapat ditunjukkan melalui proyek-proyek demonstrasi.*

Proyek demonstrasi akan menunjukkan pendekatan baru yang diterapkan oleh Pemerintah. Para kandidat PBAS telah diidentifikasi serta dapat dipersiapkan dan dicantumkan dalam Renstra 2015–2019. Hal tersebut menggambarkan efektivitas pendekatan dan memungkinkan perbandingan nilai manfaat (*value-for-money*) dengan alternative metode pelaksanaan.

## PRIORITAS PEMERINTAHAN BARU

Apa yang pertama-tama harus dilakukan oleh Pemerintahan Indonesia yang baru? Langkah paling penting adalah:

- Mempersiapkan keberlangsungan proyek dalam jangka panjang dengan batas waktu pelaksanaan yang realistik.
- Mengadopsi syarat dan kontrak komersial yang sesuai dengan praktik terbaik dan dapat diterima oleh bank, termasuk upaya-upaya untuk melindungi para investor dari risiko nilai tukar mata uang dan memperkenalkan praktik arbitrase independen untuk menangani perselisihan.
- Mengubah peraturan yang ada guna memfasilitasi PBAS dan metode pelaksanaan jangka panjang dan berbasis kinerja lainnya.
- Menggunakan proyek-proyek demonstrasi sebagai upaya membangun kepercayaan sektor swasta, dimulai dengan PBAS untuk menunjukkan adanya perbedaan dari bisnis seperti biasa (*business-as-usual*).
- Memperkuat kapasitas kelembagaan pemerintah untuk mempersiapkan dan melaksanakan program tersebut.

Dan, dalam jangka panjang:

- Meningkatkan kapasitas pembiayaan Rupiah dalam jangka panjang, pembiayaan obligasi, dan keselarasan dengan pasar modal ASEAN serta mendukung keikutsertaan para investor lembaga, seperti dana pensiun dan dana kesejahteraan (*sovereign wealth funds*).
- Merencanakan penggunaan tabungan dari subsidi bahan bakar minyak untuk meningkatkan alokasi APBN untuk infrastruktur jalan.

## Usulan Kebijakan Jalan 03:

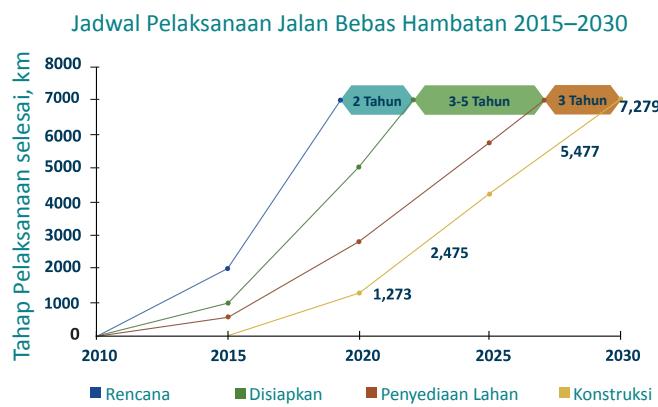
# JALAN BEBAS HAMBATAN

Dengan dua per tiga jaringan jalan nasional sudah mengalami kemacetan dan lalu lintas diperkirakan akan bertumbuh tiga hingga lima kali lipat dalam 20 tahun mendatang, Indonesia membutuhkan tulang punggung baru berupa jaringan jalan bebas hambatan (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 01*). Pandangan tentang jalan tol sebagai alternatif daerah untuk jalan arteri perlu diganti dengan konsep jaringan jalan berkinerja tinggi yang sambung-menyambung: tulang punggung esensial bagi logistik angkutan darat. Faktor pendorong utama adalah: Pengurangan waktu perjalanan sebesar 50 persen pada koridor utama melalui perencanaan trayek yang lebih langsung dan tingkat kemacetan yang lebih rendah, penurunan biaya logistik, produktivitas regional, dan redistribusi pendapatan. Jalan bebas hambatan tersebut akan berfungsi seperti jalan bebas hambatan antar negara bagian (*interstate highway*) di AS, Sistem Jalan Strategis Nasional (*National Trunk Highway System*) di Tiongkok, dan sistem jalan bebas hambatan (sistem lebuhraya) di Malaysia, serta akan menjadi bagian dari jaringan transportasi trans-ASEAN.

### JARINGAN JALAN BEBAS HAMBATAN

Jalan bebas hambatan akan menghubungkan pusat-pusat strategis – ekonomi, kependudukan, antarmoda (misalnya pelabuhan), dan administratif – dan pada akhirnya akan meliputi Sumatera, Jawa, Bali, Sulawesi, dan Kalimantan. Jalan tersebut akan menyediakan layanan tingkat tinggi, dengan sebagian besar dibangun multi-lajur dan dua arah. Untuk mengurangi beban investasi awal, pembangunannya dapat dilaksanakan secara bertahap, namun perlu dilakukan pembebasan lahan dan persimpangan harus dirancang dengan mempertimbangkan untuk memaksimalkan kapasitas. Beberapa di antaranya akan mengenakan biaya tol sebagai jalan tol komersial; yang lainnya mungkin akan mengenakan biaya tol terpisah sebagai proyek Skema Pembayaran Tahunan Berbasis Kinerja (PBAS, *Performance-Based Annuity Scheme*) (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 02*).

*Jaringan jalan bebas hambatan sepanjang 7.000 km akan menjadi tulang punggung baru yang menghubungkan pusat-pusat di Sumatera, Jawa, Bali, Sulawesi, dan Kalimantan.*



harus diamankan untuk memenuhi kebutuhan selama 50 tahun ke depan. Tahun 2015–2019, sekitar 2.500 km koridor perlu di-siapkan (optimasi rute, desain awal, dan analisis dampak) serta dilakukan pembebasan tanah sekitar 15.000 ha.

Dengan biaya sekitar Rp 640 triliun (harga 2014), program tersebut akan melaksanakan hampir 7.300 km selama tiga periode RENSTRA hingga 2029: rancangan baru sepanjang 5.500 km, dan hampir 1.700 km konsesi jalan tol yang sudah direncanakan.

### PRIORITAS PERTAMA: MENGAMANKAN KORIDOR

Dengan masa persiapan lima sampai tujuh tahun, pekerjaan persiapan proyek dan pembebasan tanah sudah harus dimulai dari sekarang. Koridor-koridor

*Dengan masa persiapan lima sampai tujuh tahun, pekerjaan untuk mengamankan koridor-koridor jalan bebas hambatan harus dimulai dari sekarang.*

## KAPASITAS PELAKSANAAN

Selama 20 tahun terakhir jumlah jalan tol baru yang dibangun jumlahnya sedikit. Konsesi sepanjang 875 km, beberapa dari tahun 2006, belum mulai dibangun. Kontrak-

*Realisasi program ini akan memerlukan bantuan dari perusahaan internasional berpengalaman untuk bermitra dengan perusahaan lokal.*

kontrak yang sedang ditenderkan hanya sepanjang 160 km. Isu kelembagaan, hukum, keuangan, dan tanah menghambat pelaksanaan, termasuk keterbatasan kapasitas di Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) dan di antara para pemegang konsesi. Sektor ini didominasi oleh PT Jasa Marga, sebuah pemegang konsesi milik negara yang dikhususkan di bidang ini. Sedikit di antara mitranya adalah kontraktor jalan yang terspesialisasi. Hanya ada satu kontraktor asing. Kemahiran konsultan pun terbatas. Sedikit konsorsium memiliki kemahiran untuk mengoptimasi rancangan, konstruksi, dan biaya operasional selama masa konsesi. Tidak adanya transparansi dalam pengadaan berdampak pada rendahnya kepercayaan pasar, dan membuat pemain enggan.

Penyandang dana, kontraktor, dan konsultan internasional akan menjadi peserta kunci jika standar mutu dan manfaat yang diperlukan teraih (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 02*). Keterlibatan sektor swasta penting sekali untuk melaksanakan ekspansi raksasa dan mendapatkan hasil yang diperlukan: selain 7.300 km jalan bebas hambatan baru, juga diperlukan peningkatan pada 15.000–17.000 km jalan nasional lainnya. Kecepatan pelaksanaan perlu ditingkatkan menjadi 600 km/tahun, lima kali lebih tinggi dari yang sekarang.

## OTORITAS PEMBERI KONTRAK

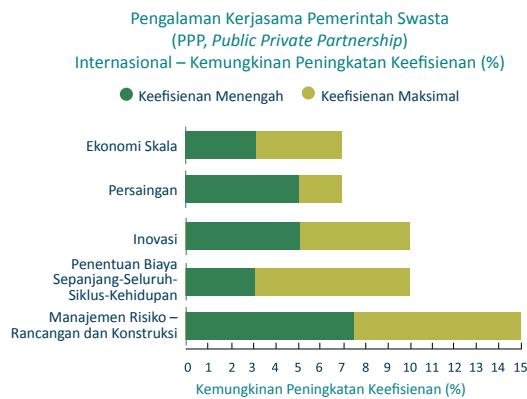
Untuk membangun kembali kepercayaan pasar, perlu dibentuk Otoritas Jalan Bebas Hambatan (OJBH) yang otonom, akuntabel dan menjalankan praktik terbaik pengadaan internasional. Dibandingkan dengan BPJT, maka OJBH memiliki tata kelola yang lebih kuat (arahan Dewan Pimpinan, perjanjian kinerja dengan Menteri), fleksibilitas pengelolaan yang lebih kuat (pengadaan dan aturan ketenagakerjaan), dan bahkan mungkin memiliki kewenangan untuk mengelola pemungutan uang tol, sehingga penghasilan surplus dari uang tol dapat digunakan untuk proyek jalan bebas hambatan lainnya, sehingga mengurangi kebutuhan untuk mengandalkan dukungan APBN. Sewajarnya, OJBH dapat didirikan dalam tiga tahun. Sementara itu, perlu dilakukan perubahan organisasional dan penguatan hukum pada BPJT, langkah yang masuk dalam lingkup wewenang Menteri.

*Adanya sebuah lembaga yang khusus menangani Jalan Bebas Hambatan akan membangun kembali kepercayaan pasar.*

## MENDUKUNG PELAKSANAAN JALAN BEBAS HAMBATAN

Perubahan di dalam BPJT tidak akan segera menciptakan keahlian, kemampuan, dan pengalaman yang diperlukan. Pada awalnya akan diperlukan dukungan dari perusahaan konsultan spesialis internasional yang dituntut untuk bertanggung jawab atas pengalihan keterampilan di Direktorat Jenderal Bina Marga (DJBM) dan BPJT/OJBH. Mereka harus mendukung dua tugas: tahap persiapan (mulai dari desain awal hingga pengamanan koridor) dan tahap pengadaan (persiapan kelayakan usaha, pemilihan pola pelaksanaan, pengadaan, dan pengawasan). Pembentukan direktorat baru di dalam DJBM, yakni Direktorat Jalan Bebas Hambatan, yang dapat ditugaskan untuk memikul tanggung jawab atas tahap pertama tersebut, dan BPJT (pada akhirnya OJBH) untuk tahap kedua.

*Dukungan tenaga ahli akan diperlukan untuk melakukan perencanaan koridor dan pengadaan*



Berbasis Kinerja (PBAS) – untuk pelaksanaan proyek-proyek besar pembangunan jalan yang memprioritaskan inovasi dan keekonomian siklus kehidupan (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 02*). Meski sudah diterima dengan baik oleh pasar, PBAS belum digunakan di Indonesia. Terdapat alasan kuat untuk menerapkan proyek percontohan PBAS. Pekerjaan telah dimulai untuk mengidentifikasi proyek yang berpotensi dari sejumlah proyek jalan bebas hambatan yang ada.

## MODEL PEMBIAYAAN DAN PELAKSANAAN YANG LEBIH BAIK

Pada umumnya, jalan bebas hambatan diadakan dengan pola Bangun, Guna, Serah (BOT, *Build, Operate, Transfer*) (jalan tol) dan pengadaan konvensional. Baru-baru ini telah diperkenalkan mekanisme dana pendamping proyek (*viability gap fund*) untuk mengurangi biaya dan risiko di muka sehingga menjadikan proyek lebih terjangkau.

Negara-negara lain meng-gunakan pendekatan alter-natif, yakni Skema Pem-bay-aran Tahunan

*Pola pelaksanaan alternatif perlu didorong, termasuk proyek percontohan PBAS.*

## Usulan Kebijakan Jalan 04:

# JALAN ARTERI NON TOL

Selain jalan bebas hambatan (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 03*), jaringan jalan arteri lainnya, saat ini 38.570 km, perlu pembaruan – peningkatan kapasitas yang lebih tinggi, keselamatan, standar penjajaran (*alignment*) dan jembatan/permukaan – dan pemeliharaan yang lebih baik jika sasaran pertumbuhan, konektivitas, dan keselamatan di Indonesia akan tercapai. Jalan arteri ini masih akan mengangkut lebih dari 60 persen dari seluruh lalu lintas antar perkotaan. Pembaruannya sangat diperlukan:

- Untuk mengatasi perjalanan berkecepatan rendah dan berisiko keselamatan tinggi, khususnya di jalan yang sering dilalui kendaraan berat.
- Untuk mencegah kemacetan kronis dengan peningkatan kapasitas untuk mengantisipasi peningkatan lalu lintas empat kali lipat dalam 15 tahun mendatang.
- Untuk memberi nilai ekonomis dan manfaat (*value-for-money*) yang lebih baik dengan mengurangi kebutuhan seringnya rehabilitasi dan pelebaran.

## TUGAS PEMBARUAN DAN PENGELOLAAN JALAN ARTERI

Perangkat perencanaan yang diperkenalkan dengan dukungan IndII memperlihatkan bahwa jaringan jalan arteri membutuhkan sekitar 6.000 km proyek pembaruan besar pada penjajaran baru dan yang telah ada, meskipun telah ada program jalan bebas hambatan yang direncanakan. Ini akan mengantar jaringan pada standar modern dalam hal kecepatan desain, penjajaran, kapasitas (baik yang berlajur dua maupun empat) dan keselamatan. Sekitar 2.600 km pertautan baru/hilang, jalan strategis dan jalan pirau (*bypass*) juga akan diperlukan. Selain itu, diperlukan 3.670 km pekerjaan rekonstruksi untuk memperkuat permukaan jalan untuk mengantisipasi angkutan truk bermuatan berat, mencegah deteriorasi cepat, dan mengurangi biaya siklus hidup.

Bersamaan dengan pemeliharaan yang ditingkatkan, biaya program jalan arteri tersebut hampir Rp 700 triliun (harga 2014), di luar Rp 640 triliun yang diperlukan untuk program jalan bebas hambatan.

## KUALITAS DAN KAPASITAS PELAKSANAAN

Agar investasi ini menjadi efektif, standar desain dan konstruksi perlu ditingkatkan. Saat ini, pembelanjaan negara menghasilkan nilai ekonomis dan manfaat yang rendah karena sejumlah kontrak kecil dan terpecah-pecah (sebagian besar untuk segmen kurang dari 5 km, yang menghindari persyaratan untuk manajemen kualitas desain dan konstruksi), desain, mutu pekerjaan, dan pengawasan yang buruk, struktur permukaan jalan yang lemah, dan kerusakan akibat air yang dapat dihindari. Tidak ada insentif dan pengendalian bermutu dalam pengadaan dan manajemen proyek. Sebagai akibat, industri konsultasi dan pengontrakkan setempat tidak memiliki keahlian, kualitas, dan kapasitas yang diperlukan. Diperlukan pemusatan perhatian pada:

*Jalan bebas hambatan baru saja tidak cukup.*

*Modernisasi jaringan jalan arteri yang masih ada juga sama kritisnya.*

*Ini memerlukan program pembaruan jalan berskala besar (6.000 km proyek utama menjelang 2029) dan pemeliharaan yang lebih baik.*

*Diperlukan sejumlah besar perubahan untuk meningkatkan mutu desain dan pelaksanaan pada tingkat yang diperlukan, dengan fokus pada industri konsultasi dan konstruksi.*

- Penguatan prosedur dan penalti dalam manajemen kontrak, dengan jumlah kontak yang lebih besar untuk memungkinkan kontraktor dengan mutu lebih tinggi dapat berpartisipasi, dan untuk proyek-proyek yang lebih rumit, kemungkinan penggunaan pendekatan Skema Pembayaran Tahunan Berbasis Kinerja (lihat *Usulan Kebijakan Jalan 01, 02, dan 03*)
- Memperluas pemanfaatan audit teknis independen, yang dipelopori dalam proyek Pembangunan Jalan Nasional Indonesia Timur (EINRIP, Eastern Indonesia National Roads Improvement Project), untuk memverifikasi kinerja keluaran, termasuk keselamatan
- Penguatan mutu staf manajemen konsultan dan kontrak secara menyeluruh di dalam industri melalui pelatihan, pendampingan, dan sertifikasi profesional
- Peningkatan standar jembatan dan permukaan jalan untuk mengakomodasi massa dan beban gandar dari truk secara realistik (sudah dalam proses), dan penguatan penegakan hukum dalam hal pembatasan kelebihan beban truk
- Peningkatan mitigasi dan drainase banjir (dengan mempertimbangkan perubahan iklim), keduanya sebagai unsur desain kunci dan sebagai prioritas dalam pemeliharaan
- Reorganisasi dan penguatan Direktorat Jenderal Bina Marga (DJBM) untuk memberikan fokus teknis yang lebih baik untuk tugas-tugas perencanaan, pelaksanaan proyek, dan manajemen aset, termasuk pembentukan satuan khusus untuk mempersiapkan proyek-proyek jalan bebas hambatan utama dan pembaruan.

### TUGAS MENDESAK BERUPA PEMBEBASAN TANAH

Seperti jalan bebas hambatan, kecepatan pembaruan jalan arteri secara kritis bergantung pada pembebasan tanah. Mulai 2016, paling sedikit dibutuhkan 4.652 ha selama kurun waktu 10–12 tahun dengan biaya Rp 6,9

*Pembebasan tanah yang diperlukan adalah seluas 4.652 ha; jika ini tidak tercapai program akah tertunda.*

triliun (harga 2014). Prosesnya diatur dalam UU no. 12 tahun 2012. Tim khusus dari DJBM akan diperlukan, yang bekerja sama erat dengan pemerintah daerah dan Badan Pertanahan Nasional (BPN). Sasaran Renstra DJBM untuk 2015–2019 tidak akan tercapai jika tugas mendesak ini tidak segera dimulai, mulai dari penetapan koridor dan desain awal.

### PENGELOLAAN ASET

Jalan arteri yang lebih baik tidak akan bertahan lama, kecuali dilakukan pemeliharaan dengan baik. Tidak banyak pemeliharaan pencegahan yang dilakukan; pendekatan saat ini adalah melakukan rehabilitasi untuk mencapai sasaran kondisi mantap dan untuk membenarkan alokasi anggaran. Ini menciptakan siklus deteriorasi dan perbaikan yang mahal, yang berakibat pada biaya siklus hidup yang tidak perlu dan berlebihan.

*Tugas manajemen siklus hidup aset seharusnya didelegasikan kepada Balai, yang telah diperkenalkan pada perangkat perencanaan yang akan memaksimalkan nilai ekonomis dan manfaat (value-for-money).*

Pengelolaan aset paling baik dilakukan di tingkat daerah yang dapat menyediakan informasi mengenai kondisi jalan. Untuk memaksimalkan perolehan nilai ekonomis dan manfaat, ini sebaiknya berbasis jaringan, menggunakan perangkat yang dapat mengoptimalkan siklus hidup penggunaan dana untuk memprioritaskan penanganannya, dengan mempertimbangkan penjadwalan pelaksanaan pekerjaan modal untuk program jalan bebas hambatan dan pembaruan jalan. Dengan dukungan IndII, perangkat tersebut diperkenalkan secara progresif di dua Balai DJBM di Jawa; perangkat tersebut seharusnya dapat diharapkan untuk diluncurkan secara progresif di seluruh Indonesia. Pada saat yang sama, Balai perlu didelegasikan wewenang dan akuntabilitas untuk mengelola jaringan daerah mereka, serta memperoleh pelatihan dan pendampingan dalam menggunakan teknik baru tersebut.

## PRIORITAS BAGI PEMERINTAH BARU

Apa yang pertama-tama perlu dilakukan oleh Pemerintah baru Indonesia? Tindakan yang paling penting adalah:

- Reorganisasi dan penguatan DJBM agar memberi fokus yang lebih baik pada tugas perencanaan, pelaksanaan, dan pengelolaan aset
- Membentuk beberapa tim khusus di dalam DJBM untuk memulai tugas mendesak berupa seleksi rute, desain awal, dan pembebasan tanah untuk berbagai proyek pembaruan sebagaimana diidentifikasi oleh perangkat perencanaan jaringan baru DJBM
- Menjamin standar desain bermutu tinggi bagi program pembaruan, termasuk permukaan jalan dan jembatan yang tahan lama, serta menyertakan fitur keselamatan yang kuat
- Menguatkan prosedur manajemen kontrak dan verifikasi independen serta memberi pelatihan, pendampingan, dan pengakuan profesional terkait kepada staf manajemen bidang desain dan konstruksi
- Dengan pelatihan dan pendampingan terkait, memperluas penggunaan sistem manajemen aset baru kepada semua Balai, dan menggunakannya sebagai basis untuk penjadwalan pekerjaan pemeliharaan
- Menguatkan peran dan akuntabilitas formal Balai dalam hal pengelolaan aset
- Memberikan perhatian lebih pada perbaikan faktor-faktor desain dan pemeliharaan yang menyebabkan deteriorasi, terutama drainase, perlindungan banjir/sungai, perbaikan jembatan, perlindungan bahu jalan, dan keselamatan.

*Yang sangat mendesak bagi Pemerintah baru adalah memulai dengan mempersiapkan proses (pipeline) proyek pembaruan jalan, pembebasan tanah, menguatkan kapasitas sektor swasta untuk pelaksanaan dengan peningkatan mutu, dan menyediakan kapasitas kelembagaan untuk mengelola aset di tingkat Balai.*

### *Usulan Kebijakan Jalan 05:*

## MENGGUNAKAN INSENTIF UNTUK MENINGKATKAN JALAN DAERAH

### **MASALAH**

Jalan daerah menghubungkan desa dengan pasar, *Jalan penting, namun kondisinya tidak baik*. menyambungkan penduduk dan berbagai layanan pokok, serta sangat penting bagi perdagangan, investasi, pertumbuhan, keamanan, dan kesejahteraan. Dari seluruh jaringan jalan nasional sepanjang 502.724 km, sebagian besar di antaranya adalah jaringan jalan daerah: sepanjang 46.164 km jalan provinsi dan 376.102 km jalan kabupaten dan perkotaan. Sementara 93 persen dari jalan nasional berada dalam kondisi mantap pada tahun 2013, untuk jalan provinsi, proporsi tersebut hanya mencapai 68 persen, dan jalan kabupaten bahkan lebih buruk, yaitu kurang dari 50 persen. Konektivitas pada jaringan jalan nasional seringkali berada dalam kondisi buruk.

### **PENYEBAB**

Anggaran (yang seringkali tidak memadai) dialokasikan untuk proyek-proyek kasat mata, namun mengabaikan pemeliharaan, sehingga mempercepat kerusakan. Penekanan jangka pendek terhadap rehabilitasi atau rekonstruksi merugikan pandangan jangka panjang terkait jaringan jalan. Fungsi pengawasan lemah dan kualitas konstruksi rendah. Sementara itu, kemampuan instansi Pemerintah Daerah (Pemda) terbatas.

*Fokus perlu dialihkan dari pekerjaan modal ke pemeliharaan yang lebih baik.*

Hanya sedikit insentif yang diberikan untuk bekerja dengan lebih baik. Lembaga tidak diminta mempertanggungjawabkan fungsi atau kondisi jaringan jalan di daerah mereka. Demikian juga pengawasan publik tidak memberikan tekanan kepada lembaga untuk menetapkan prioritas yang tepat dan memberikan hasil yang lebih baik. Tidak ada pemeriksaan untuk menentukan apakah mereka memberikan nilai ekonomis dan manfaat (*value-for-money*), dan tidak ada sanksi jika tidak. Kondisi jalan tidak dipantau secara meyakinkan. Biaya yang dikeluarkan pengguna lebih tinggi dari yang seharusnya, sehingga melemahkan upaya-upaya pembangunan sosial dan ekonomi.

*Lembaga jalan daerah tidak diminta mempertanggungjawabkan fungsi atau kondisi jaringan jalan di daerahnya.*

### **MENGATASI MASALAH**

Sebelum pemberlakuan UU no. 38/2004, Direktorat Jenderal Bina Marga (Dirjen Bina Marga), bertanggung jawab atas semua jalan yang sekarang dilakukan oleh

*Jaringan jalan nasional dikelola dengan lebih baik; pendekatan serupa dapat diterapkan pada jalan daerah dengan menggunakan hibah bersyarat.*

Kementerian Pekerjaan Umum, sementara Kementerian Dalam Negeri mengelola jalan di tingkat kabupaten dan di tingkat yang lebih rendah. Pendekatan tersentralisasi terhadap pengelolaan jalan daerah ini memberikan keuntungan yang jelas, namun bertentangan dengan tujuan UU no. 22/1999 tentang otonomi daerah dan perubahan-perubahan berikutnya.

Ditjen Bina Marga menggunakan perangkat perencanaan jaringan dan manajemen aset untuk memprioritaskan pengeluaran untuk jaringan jalan nasional. Dengan sumber daya tambahan, hal yang sama dapat dilakukan terhadap jaringan jalan daerah, dengan membantu mendukung proyek-proyek yang lebih baik, standar yang lebih tinggi, dan nilai ekonomis dan manfaat yang lebih baik, bahkan dalam konteks otonomi daerah. Kunci yang paling mungkin terletak pada penggunaan hibah bersyarat.

## PRIM

Pendekatan hibah bersyarat serupa dengan Program Peningkatan dan Pemeliharaan Jalan Provinsi (PRIM) IndII yang tengah diujicobakan di Nusa Tenggara Barat. PRIM menggunakan hibah bersyarat untuk memberikan penggantian atas bagian biaya pemeliharaan jalan apabila pekerjaan tersebut sesuai dengan prosedur yang disepakati dan memenuhi standar yang disepakati dalam hal penetapan prioritas, penganggaran, desain, pengadaan, pengawasan, dan pelaksanaan. Kinerja hasil diverifikasi secara independen oleh Ditjen Bina Marga; apabila standar tidak terpenuhi, hibah tersebut dikurangi. Bappenas dan Kementerian Keuangan (Kemenkeu) bermaksud menerapkan model hibah bersyarat secara lebih luas.

*PRIM menunjukkan bagaimana hibah bersyarat dapat meningkatkan pemeliharaan jalan.*

## DAK

Hibah khusus, Dana Alokasi Khusus (DAK), telah menjadi sumber pembiayaan Pemda untuk pengeluaran proyek infrastruktur yang sesuai prioritas nasional. Persentase DAK mencapai 7 persen dari transfer antar pemerintah (Persentase Dana Alokasi Umum, atau DAU, jauh lebih tinggi, yaitu mencapai 63 persen, tetapi dana tersebut sebagian besar dibayarkan untuk gaji). Untuk jalan, DAK digunakan untuk rehabilitasi dan pemutakhiran (terbatas pada pekerjaan modal); Rp 30 triliun telah dialokasikan selama tahun 2010–2014. Ditjen Bina Marga telah mengeluarkan pedoman, tetapi verifikasi hasil lemah. Bank Dunia telah mendukung dalam memperkuat hubungan antara penyaluran dan hasil, dengan verifikasi sampel oleh Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan Negara (BKPM), tetapi verifikasi teknis seperti pada model PRIM masih tidak ada.

*DAK juga memiliki potensi untuk memberikan insentif pembangunan jaringan yang lebih baik melalui proyek-proyek modal, untuk melengkapi pendekatan PRIM.*

## INSENTIF UNTUK PEMBANGUNAN JARINGAN

Menjadikan transfer proyek modal menjadi bersyarat berdasarkan hasil terverifikasi menawarkan suatu cara untuk memperkuat perencanaan teknis, penyelenggaraan, dan nilai manfaat dari proyek-proyek jalan milik Pemda yang selaras dengan prioritas konektivitas nasional (misalnya, tautan yang menghubungkan dengan jaringan jalan nasional). Ini melibatkan Ditjen Bina Marga dalam proses verifikasi teknis – dengan implikasi reorganisasi dan penguatan kelembagaan – dengan syarat penyaluran sebagai berikut:

- Pemda yang meminta dukungan harus memelihara dan membagikan basis data kepada Ditjen Bina Marga tentang kondisi lalu lintas dan jalan, yang dimutakhirkan melalui survei independen.
- Proyek-proyek jalan Pemda yang diusulkan untuk memperoleh pembiayaan harus disaring oleh perangkat perencanaan jaringan Ditjen Bina Marga mengenai prioritas nasional, fungsionalitas, kesesuaian standar, dan manfaat.
- Rencana, desain, dokumen kontrak, prosedur pengadaan, dan pengawasan harus sesuai dengan pedoman dan standar Ditjen Bina Marga.
- Hasil teknis dan penerapan pedoman dan standar harus diverifikasi secara independen oleh Ditjen Bina Marga sebelum penyaluran disetujui.

*Persyaratan dapat dicantumkan pada penyaluran DAK, dengan verifikasi hasil oleh Ditjen Bina Marga.*

*Pendekatan PRIM menggunakan hibah bersyarat dapat diarusutamakan untuk memberikan insentif terhadap pemeliharaan jalan daerah yang lebih baik dengan verifikasi kinerja oleh Ditjen Bina Marga.*

Penggantian biaya akan diberikan berdasarkan seperangkat acuan untuk harga satuan yang disusun oleh Ditjen Bina Marga dan mencakup biaya survei, desain, pengawasan, dan pelaksanaan.

## INSENTIF UNTUK PEMELIHARAAN

Pengaturan-pengaturan serupa yang dicontoh dari PRIM mungkin dapat mendukung dalam memperkuat pemeliharaan (non-modal) jalan daerah. Pengaturan tersebut juga akan melibatkan hibah pemerintah pusat yang mensyaratkan kinerja terverifikasi dalam melaksanakan pekerjaan fisik dan pemenuhan standar Ditjen Bina Marga untuk penilaian kebutuhan, perencanaan (dengan menggunakan perangkat manajemen aset yang telah ditentukan), penganggaran, pengadaan, pengawasan, dan pelaksanaan, sebagaimana untuk PRIM. Hibah bersyarat tersebut dapat berupa subset dari DAK (tetapi untuk pekerjaan non-modal), atau dapat menggunakan sistem dana pemeliharaan jalan sebagaimana dimaksud dalam UU no. 22/2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam kedua hal tersebut, pembangunan harus berdasarkan pada pengalaman PRIM.

## RENCANA AKSI

Penyelenggaraan dan pemeliharaan jalan daerah dapat dilakukan lebih baik dengan menggunakan insentif hibah bersyarat dari pemerintah pusat. Langkah penting untuk mewujudkan hal ini adalah sebagai berikut:

*Ditjen Bina Marga akan memerlukan sebuah unit khusus untuk menangani tugas-tugas terkait jalan daerah.*

- Ditjen Bina Marga harus mengkaji hubungan jalan daerah dengan mempertimbangkan perkiraan ekonomi dan lalu lintas, dan mengalihkan ke dalam jaringan jalan nasional, yang menurut fungsinya lebih tepat dikelompokkan ke dalam jalan nasional.
- Ditjen Bina Marga akan bekerja sama dengan Kemenkeu untuk menunjukkan dan mengarusutamakan penggunaan hibah bersyarat berbasis kinerja.
- Kemenkeu harus (i) mengubah peraturan yang mengatur DAK berdasarkan UU no. 33/2004 untuk memungkinkan penyaluran berbasis hasil bersyarat dan memberikan pos-pos pemeliharaan non-modal tambahan; atau (ii) menyalurkan hibah untuk pemeliharaan kepada Pemda melalui dana pelestarian jalan yang ditetapkan berdasarkan UU no. 22/2009.
- Ditjen Bina Marga akan mengembangkan standar teknis, prosedur, spesifikasi hasil, dan biaya unit acuan yang mengatur baik pekerjaan modal maupun non-modal, termasuk pengaturan verifikasi kinerja independen.
- Ditjen Bina Marga akan menetapkan unit Eselon II yang bertanggung jawab atas jalan daerah dengan kapasitas untuk melaksanakan (dengan dukungan para konsultan) verifikasi kinerja dan memberikan dukungan teknis baik kepada komponen hibah modal maupun pemeliharaan.

## Usulan Kebijakan Jalan 06:

# KESELAMATAN JALAN DI INDONESIA

Di negara-negara dengan tingkat pendapatan menengah, motorisasi yang cepat biasanya menyebabkan peningkatan kematian di jalan pada taraf yang mengkhawatirkan. Di Indonesia, setiap tahunnya tercatat ada lebih dari 30.000 kematian di jalan, penyebab kematian terbesar ketiga setelah penyakit jantung dan tuberkulosis (TBC). Ancaman kesehatan seperti SARS dan Ebola menerima perhatian luas, tapi tidak demikian dengan tingkat kematian harian di jalan. Sebagian besar masyarakat tampak tidak peduli dengan masalah tersebut.

*Lebih dari 30.000 orang Indonesia tewas di jalan setiap tahun.*

Keselamatan jalan yang buruk juga merupakan persoalan ekonomi yang serius. Laki-laki muda usia kerja mewakili persentase korban yang tidak proporsional. Keluarga terjerumus ke dalam kemiskinan karena biaya perawatan medis yang berkepanjangan, hilangnya pencari nafkah, atau biaya merawat penyandang disabilitas. Penelitian menunjukkan biaya ekonomi kecelakaan di jalan di Indonesia sebesar 3 persen dari PDB.

*Fatalitas di jalan merupakan penyebab kematian terbesar ketiga di Indonesia.*

Informasi yang dapat diandalkan kini tersedia melalui sistem baru (IRSMS) di Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri. Sistem tersebut memiliki data kecelakaan berdasarkan tingkat keparahan, jenis, dan lokasi, memungkinkan adanya perencanaan dan pemantauan intervensi keselamatan jalan bersasaran. Informasi tersebut menunjukkan bahwa sebagian besar kematian terjadi pada pengguna jalan yang rentan: pejalan kaki, pengendara sepeda, dan sepeda motor. Kelompok usia 15–25 tahun, yang dapat dikatakan kurang berpengalaman dan kurang sadar akan bahaya, mencakup seperempat dari semua kematian tersebut. Data juga menunjukkan bahwa banyak pengendara sepeda motor tidak memiliki SIM, dan pengendara dengan usia di bawah umur adalah hal yang biasa.

*Dampak ekonomi dari pembantai di jalan setara dengan 3 persen PDB, usia 15 hingga 25 tahun mencakup 25 persen dari semua kematian di jalan.*

Di masa lalu, sepertinya ada semacam penerimaan atas kematian di jalan yang tidak dapat dihindari, namun tidak perlu demikian. Di negara-negara yang telah menerapkan pendekatan sistematis, jumlah dan tingkat keparahan kecelakaan berkurang hingga sepuluh kali lipat dalam jangka waktu 30 tahun. Hal yang sama dapat dilakukan di Indonesia.

*Pendekatan sistematis jangka panjang terhadap keselamatan jalan dapat mengurangi kematian jalan hingga 90 persen.*

## PRESTASI

Sejak tahun 2011, Pemerintah ikut serta dalam Dekade untuk Aksi Keselamatan Jalan PBB 2011–2020. Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011–2035 diselesaikan pada bulan Mei 2011, dengan pemahaman bahwa keselamatan jalan merupakan tanggung jawab bersama yang hanya dapat diatasi melalui kerja sama berbagai lembaga. RUNK sejalan dengan *Lima Azas PBB untuk Keselamatan Jalan*: pengelolaan keselamatan jalan (untuk mendorong koordinasi pemangku kepentingan dan kemitraan), jalan yang lebih aman, kendaraan yang lebih aman, pengguna jalan yang lebih aman, dan tanggapan pasca kecelakaan.

*Indonesia telah mengembangkan Rencana Induk Keselamatan Jalan yang komprehensif dengan sasaran pengurangan kematian dan cedera yang ambisius.*

Sasaran rencana ini adalah pengurangan tingkat kecelakaan sebanyak 80 persen hingga tahun 2035:

Tingkat kematian akibat kecelakaan	2010 (garis dasar)	2020 (pengurangan 50%)	2035 (pengurangan 80%)
Per 10.000 kendaraan	3.93	1.96	0.79
Per 100.000 penduduk	12.86	6.57	2.63

Beberapa program keselamatan jalan sedang dilangsungkan di jaringan jalan nasional, namun analisis baru-baru ini menunjukkan bahwa hampir tiga perempat kematian di jalan terjadi di jalan subnasional, yang memiliki kapasitas dan tingkat kesadaran yang rendah. Hal ini perlu diperhatikan jika ingin memenuhi sasaran di atas.

### APA YANG PERLU DILAKUKAN?

Komitmen RUNK Jalan 2011–2035 menunjukkan bahwa para pemangku kepentingan mulai menyadari keseriusan masalah ini dan adanya kebutuhan mendesak akan suatu tindakan. Tetapi program keselamatan jalan memerlukan waktu untuk membawa hasil. Indonesia harus mengikuti pengalaman negara-negara lain yang telah menunjukkan bahwa upaya keselamatan jalan berkelanjutan pada akhirnya mencapai hasil. Rencana Umum itu tidak akan menghasilkan apa-apa kecuali tindakan-tindakan yang telah direncanakan diterapkan dengan efektif, dengan semua kementerian pokok dan pemangku kepentingan berkomitmen pada sasaran yang terukur. Memantau efektivitas juga sangat penting, dengan strategi yang disesuaikan dengan tepat. Meningkatkan kualitas data kecelakaan akan memungkinkan pembidikan tindakan yang lebih efektif dan penilaian kinerja yang lebih baik. Dengan sebagian besar kematian di jalan terjadi di jalan provinsi dan daerah, sangat penting bahwa solusi daerah dikembangkan, dengan keterlibatan masyarakat secara langsung. Organisasi Non-Pemerintah dan kelompok masyarakat dapat berperan dalam mempengaruhi bagaimana anggaran pemerintah daerah dialokasikan untuk menjamin prakarsa keselamatan yang efektif dan berkelanjutan.

*Program-program keselamatan jalan bersasaran untuk kementerian-kementerian pokok perlu didanai.*

### PRIORITAS BAGI PEMERINTAH BARU

Menyelamatkan nyawa di jalanan Indonesia mensyaratkan pendanaan yang cukup, koordinasi yang kuat, kapasitas teknis yang baik, dan kesadaran masyarakat yang lebih besar. Termasuk dalam tindakan-tindakan prioritas adalah:

- Memperkuat peran Bappenas dalam mengkoordinasi keselamatan jalan di tingkat nasional, antar lembaga pokok dan tingkat pemerintahan. *Dibutuhkan pengawasan manajemen yang kuat oleh Bappenas dan peningkatan pendanaan yang signifikan untuk menjaga agar rencana umum keselamatan jalan tetap pada jalurnya.*
- Membentuk fungsi khusus untuk penge-lolaan keselamatan jalan di Bappenas, didukung oleh Sekretariat dan Kelompok Kerja untuk setiap Azas RUNK.
- Menjamin bahwa data kecelakaan, prakarsa keselamatan jalan, dan alokasi anggaran dibuka penuh untuk umum.

- Menggunakan Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) sebagai cara melibatkan Organisasi Non-Pemerintah dan kelompok masyarakat dalam mengidentifikasi kebutuhan dan memprioritaskan prakarsa.
- Menaikkan tingkat pendanaan dari semua tingkat pemerintahan hingga ke tingkat yang setara dengan 0,11 persen PDB (berdasarkan perbandingan negara), untuk mencakup (i) penaikan alokasi APBN untuk membangun kapasitas dan investasi keselamatan jalan; (ii) pendanaan hibah baru berbasis kinerja dan bersyarat untuk memberikan insentif untuk hasil keselamatan jalan oleh pemerintahan subnasional; (iii) kenaikan pembelanjaan PT Jasa Raharja untuk prakarsa keselamatan jalan; (iv) dana baru untuk keselamatan jalan yang dibiayai dari ongkos pengguna dan peningkatan denda; dan (v) peningkatan dukungan dari lembaga pendanaan internasional dan sponsor korporat.
- Mencari kelanjutan dukungan donasi untuk (i) pembangunan kapasitas di dalam Ditjen Bina Marga, Ditjen Perhubungan Darat, dan Polri, dan (ii) program hibah yang menyerupai hibah bersyarat melalui Kementerian Perhubungan untuk meningkatkan rambu-rambu, marka-garis, fasilitas jalan, dan tanggapan kecelakaan oleh pemerintahan nasional, provinsi, dan daerah.
- Membangun kapasitas di antara profesional keselamatan jalan melalui pelatihan, pendampingan, sertifikasi profesi, dan dukungan untuk perhimpunan profesi.

*Organisasi Non-Pemerintah dan kelompok masyarakat memiliki peran kunci dalam menjamin bahwa persoalan keselamatan jalan diatasi dan prakarsa diterapkan di tingkat daerah.*

*Dukungan internasional akan memberi dukungan dalam membangun kapasitas yang dibutuhkan.*

# PANDANGAN PARA AHLI

**Pertanyaan:** Menurut anda, apa kendala terbesar yang harus ditangani agar jaringan jalan nasional di negara ini dapat lebih berkembang? Langkah-langkah apa yang harus dilakukan untuk mengatasi kendala ini?

► **Ir. Harris H. Batubara, M.Eng.Sc**

Direktur Bina Program  
Bina Marga  
Kementerian Pekerjaan Umum

“Hambatan penyediaan jaringan jalan nasional antara lain, lebih dari 80 persen lalu lintas angkutan barang dan lebih dari 82 persen lantas angkutan penumpang menggunakan moda jalan, *overloading*, tata guna lahan yang tidak terkendali, rendahnya pemenuhan *readiness criteria* terutama pengadaan lahan dalam pembangunan jalan bebas hambatan, pemaketan proyek yang relatif kecil telah menyebabkan jumlah paket/kontrak/Pejabat Pembuat Komitmen kurang mendorong peningkatan mutu, *Performance-Based Contracting* belum sepenuhnya dapat dilaksanakan, dan terbatasnya dana APBN bidang jalan.

Alternatif solusi terhadap permasalahan diatas antara lain, membagi beban moda jalan dengan moda angkutan lain terutama kereta api dan transportasi laut, modernisasi jaringan jalan nasional eksisting dan pembangunan *expressway*, penerapan teknologi dan desain yang tepat, memberikan dukungan terhadap transportasi publik melalui penyediaan jaringan jalan nasional bagi BRT (*Bus Rapid Transit*) di kawasan perkotaan, pemenuhan *readiness criteria (feasibility study, detailed engineering design environmental impact assessment, land acquisition, dsb.)* penerapan *Performance-Based Maintenance Contract* dan *Performance-Based Annuity Scheme*, peningkatan efektifitas dan efisiensi penggunaan APBN dan diimbangi dengan model pembiayaan yang inovatif dan kreatif (pinjaman/hibah, sukuk, dsb).”

► **Bambang Prihartono, MSCE**

Direktur Transportasi Bappenas

“Total panjang jaringan jalan nasional saat ini hanya sekitar 8 persen dari total panjang jaringan jalan di Indonesia sepanjang 479.079 km. Kondisi ini dirasakan kurang mampu mendorong terwujudnya konektivitas dan sistem logistik nasional, terutama dengan semakin tumbuh dan berkembangnya pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru di seluruh koridor ekonomi nasional. Jaringan jalan nasional perlu lebih dikembangkan, terutama untuk mendukung aksesibilitas dan konektivitas pada pusat-pusat pertumbuhan di daerah.

Pada koridor-koridor utama seperti di Pantura Jawa dan Lintas Timur Sumatera, permasalahan *overloading* hingga saat ini belum mampu terpecahkan. Koordinasi di tingkat pusat dan daerah belum

dapat berjalan dengan baik. Banyaknya *stakeholder* yang terkait serta masih lemahnya *law enforcement* menyulitkan penanganan overloading. Sementara itu fungsi jembatan timbang belum optimal dalam mengurangi overloading. Kontrak pekerjaan jalan melalui Performance-Based Contract (PBC) dapat menjadi salah satu alternatif dalam penanganan jalan dalam jangka menengah.

Pada daerah-daerah perbatasan, permasalahan lahan hutan lindung sering kali mengakibatkan terhambatnya pelaksanaan pembangunan jalan. Diperlukan koordinasi di tingkat Menteri serta penyempurnaan regulasi terkait dengan aspek pemanfaatan hutan lindung untuk kepentingan publik. Pada sisi lain, kondisi geografis Indonesia dengan banyaknya daerah-daerah rawan bencana dengan kondisi struktur tanah yang labil, diperlukan adanya dana cadangan bencana untuk penanganan mendesak dalam rangka menjaga pelayanan kepada masyarakat.

Untuk menjaga tingkat pelayanan jalan, kualitas jalan harus dapat dipertahankan sesuai dengan umur teknis rencananya. Penyediaan dana preservasi diperlukan dalam rangka mempertahankan kualitas jalan yang ada. Disamping itu keterlibatan masyarakat dalam pengawasan dan perbaikan jalan secara swakelola dapat menjadi alternatif dalam rangka untuk mengatasi potensi jalan rusak, melalui menghidupkan kembali keberadaan ‘mandor jalan’ yang memiliki tugas mengantisipasi setiap kerusakan ringan agar segera diperbaiki sebelum berkembang menjadi rusak berat.

Di dalam Rancangan Teknokratik RPJMN 2015–2019, Pemerintah telah menargetkan pembangunan jalan tol sepanjang 1.195 km, melakukan pemeliharaan dan meningkatkan kapasitas jalan yang ada sepanjang 43.770 km, serta membangun jalan baru sepanjang 5.200 km, untuk memenuhi kebutuhan aksesibilitas daerah tertinggal, mobilitas perjalanan di perkotaan dan konektivitas antar wilayah, antar pulau dan antar kota serta antar pusat kegiatan nasional, regional dan lokal.

Untuk mewujudkan target tersebut tantangan terbesarnya adalah dalam hal penyediaan tanah, disamping penguatan kapasitas SDM Bina Marga serta penguatan kapasitas industri jasa konstruksi di Indonesia. Pemerintah perlu menyediakan alokasi dana khusus untuk pengadaan lahan baik untuk jalan nasional maupun jalan tol. Disamping itu, bentuk-bentuk kontrak pekerjaan dengan pola insentif kinerja melalui *Performance-Based Annuity Scheme* perlu terus di dorong implementasinya yang diiringi dengan penyempurnaan regulasi dalam penyelenggaraan jalan.

Selain itu peran jalan daerah dalam mewujudkan konektivitas wilayah sangatlah penting. Panjang jaringan jalan daerah (provinsi/dankabupaten/kota) yang mencapai 92 persen dari total jaringan jalan yang ada, memerlukan peningkatan baik dari aspek jumlah maupun kualitasnya. Dalam kaitan ini, sinkronisasi perencanaan dan pelaksanaan pembangunan jalan nasional dan daerah, termasuk rencana investasinya, melalui RPI2JM (Rencana terpadu Pengembangan Investasi Infrastruktur Jangka Menengah) dapat menjadi salah satu alternatif dalam rangka mensinergikan pembangunan infrastruktur antara tingkat kabupaten, provinsi, dan nasional. Di samping itu, skema-skema pendanaan hibah untuk penanganan jalan daerah dapat menjadi salah satu alternatif yang juga dapat dikembangkan menjadi bentuk pendanaan yang bersumber dari rupiah murni.”

Hasil:

## MENDORONG PENELITIAN INFRASTRUKTUR

Australia-Indonesia Infrastructure Research Awards (AIIRA) yang didanai Pemerintah Australia menawarkan dana hibah untuk organisasi akademis dan lembaga swadaya masyarakat Indonesia yang terlibat dalam kebijakan, perencanaan, dan penyediaan infrastruktur. Untuk memenuhi persyaratan, lembaga daerah harus bermitra dengan badan penelitian internasional. Program hibah ini dirancang untuk meningkatkan keterampilan dan pengalaman institusi di Indonesia agar mereka kemudian dapat menghasilkan penelitian dengan kualitas lebih tinggi saat ditugaskan oleh lembaga Pemerintah Indonesia. AIIRA kini memasuki babak kedua dari penerimaan aplikasi dana hibah dan telah menggugah minat pelamar dengan berbagai tema yang berkaitan dengan infrastruktur. Tahap penelaahan sejauh telah selesai, sejumlah aplikasi yang masuk ke daftar pendek telah disetujui oleh sebuah Panel Ahli, dan dana hibah telah diberikan. Topik penelitian yang berhasil masuk babak 2 adalah bagaimana memperbaiki infrastruktur irigasi dalam rangka meningkatkan ketahanan air minum dan pangan di Indonesia bagian timur; merencanakan infrastruktur sanitasi masa depan; memperkuat tata kelola sanitasi di kota kecil dan perkotaan; mengukur imbal hasil investasi sosial untuk proyek air minum dan sanitasi di Pemda Jawa Timur; kajian pembiayaan taat syariah; dan mengembangkan skenario investasi infrastruktur transportasi alternatif untuk mendukung Masterplan Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).



Prakarsa Edisi Mendatang:

## SUARA DARI SEKTOR PRIBADI

Kebijakan dan perencanaan Infrastruktur membutuhkan pengetahuan, wawasan, dan visi. Dalam diskusi dan perdebatan tentang cara terbaik ke depan, kita seringkali mendengar pandangan dari pemerintah – para pemimpin yang membuat kebijakan, menerbitkan undang-undang serta mengimplementasikan peraturan. Tetapi para tokoh sektor swasta juga sangat perduli dengan dinamika pembangunan infrastruktur. Mereka adalah orang-orang yang menunggu saat pengaturan resiko yang tepat sebelum memberikan komitmen untuk berinvestasi dalam infrastruktur Indonesia. Edisi Januari 2015 *Prakarsa* menyajikan platform untuk para tokoh utama sektor swasta untuk memberikan pandangan mereka tentang langkah apa yang harus diambil pemerintah baru demi meningkatkan investasi di Indonesia. Pandangan mereka dapat memperkaya perdebatan tentang arah terbaik bagi kebijakan infrastruktur Indonesia di masa yang akan datang.