

VFM VALUE FOR MONEY

MEDIA INFORMASI DIREKTORAT JENDERAL
PEMBIAYAAN INFRASTRUKTUR
PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN

Edisi 2 April–Juni 2021

Figur Inspirasi

Di mana Bumi Dipijak,
Di sana Langit Dijunjung

Dulu Kini Nanti

Atasi Kendala Transportasi,
Bangkitkan Potensi

Sudut Pandang

Proyek KPBU Terapkan
Manajemen Risiko Sejak Awal

Bangun Jembatan Tol Batam Bintang untuk Potensi Ekonomi Kepri



9 772549 519111

**ALAMAT REDAKSI**

Bagian Hukum dan Komunikasi Publik
Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur
Pekerjaan Umum dan Perumahan
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat
Jalan Raden Patah 1 No.1, Kebayoran Baru,
Jakarta Selatan, 12110

Telepon/Fax : (021) 7200793
Email: redaksivfm@pu.go.id

DITERBITKAN OLEH

Bagian Hukum dan Komunikasi Publik
Sekretariat Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur
Pekerjaan Umum dan Perumahan
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Jalan Tol Perlu Antisipasi Dampak Negatif

Pembangunan pada hakikatnya merupakan suatu proses perbaikan yang dilakukan secara terencana, sistematis, dan berlangsung terus menerus menuju keadaan yang lebih baik. Proses ini bertujuan menyejahterakan masyarakat. Mengantarkan perubahan kondisi sosial dan ekonomi masyarakat sekitar yang diharapkan menjadi lebih baik. Untuk mencapai tujuan tersebut, sarana dan prasarana penunjang diperlukan, termasuk prasarana transportasi.

Pada masa pemerintahan Presiden Joko Widodo, pembangunan infrastruktur semakin dikembangkan ke daerah. Salah satunya adalah sistem dan prasarana transportasi, termasuk jalan tol dan jembatan. Keduanya berfungsi mendorong kelancaran arus barang dan jasa serta mempermudah pengamanan ketahanan pangan suatu wilayah. Tol juga dapat mempermudah akses masyarakat dalam menjalin kerja sama, bisnis, sekaligus memperlancar konektivitas antar daerah. Aktivitas ini dapat mendorong perputaran roda perdagangan dan industri—dimana keduanya adalah inti dari pembangunan bidang ekonomi.

Walaupun begitu, pembangunan infrastruktur berupa jalan tol juga dapat berdampak negatif kepada masyarakat di sekitar area pembangunan. Dampak tersebut dapat timbul selama pekerjaan konstruksi maupun selama pengoperasiannya.

Saat pembangunan, biasanya kawasan sekitar area konstruksi jadi sulit dilintasi atau sulit putar balik. Sementara, saat beroperasi konstruksi dan pemagaran jalan tol dapat mengakibatkan terhambatnya gerakan masyarakat di sepanjang jalan tol dan jalan samping (*frontage*). Situasi ini dapat mengganggu kekerabatan dan komunikasi antar warga yang semula mudah terjalin. Sehingga, potensi dari dampak negatif seperti ini perlu antisipasi serius agar tak timbulkan keresahan masyarakat.■

SUSUNAN REDAKSI

PELINDUNG

Dr. Ir. Eko D. Heripoerwanto, MCP

PENASIHAT

Ir. Irma Yanti, MT

PENGARAH

Ir. Herry Trisaputra Zuna, SE, MT

Ir. Arvi Argyantoro, MA

Reni Ahiantini, ST, M.Sc

Meike Kencanawulan Martawidjaja, S.T, MDM

R. Haryo Bekti Martoyoedo, ST, M.Sc

PEMIMPIN REDAKSI

Dedy S. Budisusetyo, SH, MT

REDAKTUR PELAKSANA

Fenty Melisya Syafri, S.Sos, M.Si

EDITOR

Anggoro Widyastika, SH, MH

Putrawan, SH

TIM REDAKSI

Shara Vadya, S.Ikom

Stephanes M. Anugerah R, S.Kom

Sopan Sopian, S.Sn

Sisiana Noer Pradita, SIP

REPORTER

Komarudin

Dwi Cristanto

DESAINER

Fahmi Nurhuda, S.Ds.

Michael Adha

Wildan Ilham Mahibuddin, S.Sn.

SEKRETARIAT & SIKRULASI

Ruby Esti Aprilia, SH, MH

Yudhistira Adi Nugroho, SH

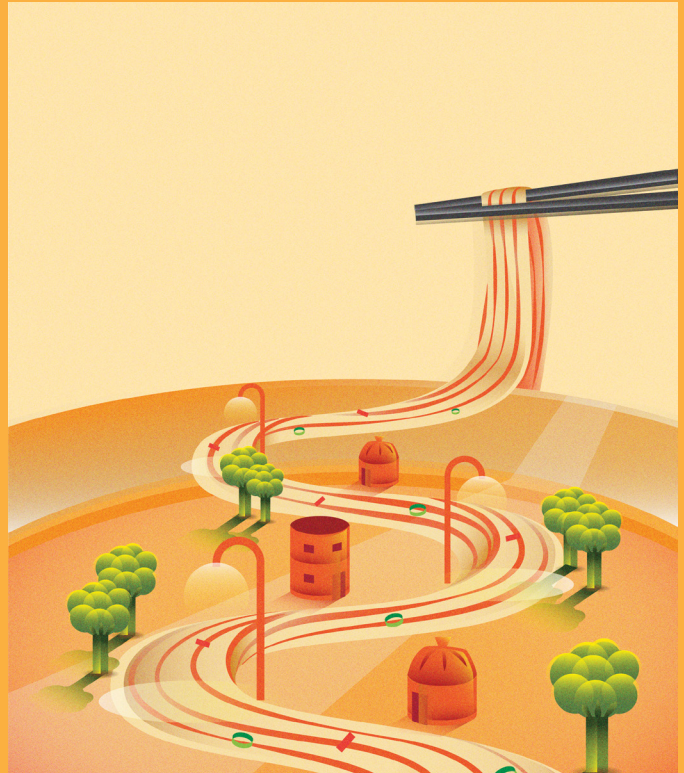
Dony Triastomo, SE, MM

Jalan dan Jembatan yang Menjembatani Kesejahteraan

■
Dari
Redaksi

VFM menghadirkan salah satu dari infrastruktur yang penting untuk percepatan pembangunan di Indonesia pada edisi April-Juni 2021. Sesuatu yang sudah sangat familiar untuk dilalui di dalam kehidupan sehari-hari. Seringkali pembangunannya diawasi dan menjadi pusat perhatian masyarakat secara umum. Biasanya karena perjalanan mereka akan terganggu sementara waktu saat pembangunannya. Benar, jawabannya adalah jalan dan jembatan. Jalan dan jembatan merupakan salah satu bagian dari prasarana infrastruktur. Tidak hanya menghubungkan satu daerah dengan daerah lain, keduanya juga membangun ekonomi masyarakat setempat. Tidak hanya memberikan akses untuk mengeksplorasi potensi di wilayah tersebut tetapi juga memberikan akses kepada kehidupan yang lebih baik di masa depan.

Ketika berbicara tentang jalan dan jembatan tentunya kita akan terbayang berbagai ukuran dari jalan dan jembatan yang sangat berbeda-beda. Jenis jalan berdasarkan fungsinya terbagi menjadi beberapa jenis antara lain jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal dan jalan lingkungan. Dimana jalan arteri memiliki lebar badan jalan yang lebih besar dibandingkan jalan lokal yang lebih kecil. Begitu juga dengan jembatan yang memiliki beragam struktur. Keduanya sangat inklusif dan beragam.



Jalan dan jembatan ibarat mie. Sebagaimana jalan dan jembatan yang memiliki variasi ukuran, mie pun demikian. Ada yang tebal, tipis, atau mungkin lebar. Selain itu, mie juga sangat terjangkau oleh masyarakat dari berbagai kalangan. Bisa ditemui di perkotaan sampai di daerah pelosok. Ya, persis seperti jalan dan jembatan yang sering kita temui.

Olahan mie pun beragam bagi tiap daerah, bahkan tiap individu. Sama halnya dengan masyarakat yang hidup di sekitar jalan dan jembatan. Mereka memanfaatkan jalan dan jembatan dengan caranya masing-masing. Memberikan warna dan suasana kehidupan yang berbeda di setiap ruas jalan. Sehingga, analogi jalan dan jembatan melalui visualisasi mie terasa sangat pas sekali.

Banyak hal yang menarik dari jalan dan jembatan yang sayang sekali untuk dilewatkan di edisi VFM kali ini. Ilustrasi dari sampul edisi ini hanya menggambarkan sedikit dari keunikannya. Lebih jauh lagi, dapat disimak dalam majalah ini. ■



FIGUR INSPIRASI

Di mana Bumi Dipijak,
Di sana Langit Dijunjung

hal 6

■ **LIPUTAN 1** hal 10
Kementerian PUPR Bersama Bank
Dunia Dorong Program Rumah
Ramah Lingkungan untuk MBR

■ **LIPUTAN 2** hal 12
Kementerian PUPR Tawarkan Badan
Usaha Ikut Bangun Jalan Tol Akses
Patimban dan Jembatan
Batam-Bintan

■ **DULU KINI NANTI** hal 14
Atasi Kendala Transportasi,
Bangkitkan Potensi

■ **GORESAN INFRASTRUKTUR** hal 18

■ **SIMPUL KPBU** hal 28
Rute Ekonomi Baru melalui Jalan Tol
Trans Sumatera



■ **SUDUT PANDANG** hal 34
Proyek KPBU Terapkan Manajemen
Risiko Sejak Awal

■ **CERITA MEREKA** hal 38
Jalur Protokol
yang Ramah Kendaraan



■ **JELAJAH** hal 40
Tol Bali Mandara,
Menikmati Sunset Tanpa Macet

■ **SALING BICARA** hal 44
Bagaimana Jika Rumah KPR
Tidak Ditempati Apakah Fasilitas
KPR Dicabut?

■ **INFOGRAFIS** hal 46
Fasilitas dan Dukungan
Pemerintah untuk KPBU

LAPORAN UTAMA

**Bangun Jembatan Tol
Batam-Bintan untuk
Potensi Ekonomi Kepri**

hal 22

FIGUR INSPIRASI:

Ir. T. Iskandar, MT.

Inspektur Jenderal Kementerian PUPR



Di mana Bumi Dipijak,
Di sana Langit Dijunjung

Kalimat pada judul bukan sekedar slogan bagi Iskandar. Ia benar-benar menghayati dan melakukannya.

Putra Aceh ini membuktikannya dalam kiprahnya di tanah Timur, dari Nusa Tenggara, Sulawesi, hingga Irian Jaya (Papua saat ini). Yang pasti, ia lihai mengambil hati masyarakat untuk mau bekerjasama dengan Pemerintah membangun negeri. Pendekatan dan musyawarah diyakininya sebagai bagian dari penghargaan terhadap masyarakat.

Pada Jumat, 4 Juni lalu, tim VFM berbincang santai dengan sang Inspektur Jenderal di sela-sela kesibukannya dan berkisah soal pandangannya dalam memimpin selama berkarier di PUPR.

Menjabat Inspektur Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Irjen Kementerian PUPR) pastinya sibuk dengan rentetan agenda. Bagaimana Bapak mengatur padatnya pekerjaan?

Berdasarkan prioritas. Yang paling bisa dikerjakan itulah yang diutamakan. Kadang kala, ada beberapa agenda harus rela dikorbankan demi pekerjaan yang datang mendadak dan lebih mendesak. Intinya bagaimana kita menetapkan tujuan pekerjaan yang terukur hingga mencapai solusi.

Bagaimana awal perjalanan karier Bapak sampai akhirnya menjabat Irjen?

Saya berasal dari Aceh dan kuliah di Fakultas Teknik Universitas Syiah Kuala. Tahun 1992, saya ikut penerimaan Pegawai Negeri Sipil (PNS) untuk penempatan di seluruh Indonesia. Nah, saat itu penerimaan PNS lebih spesifik, misalnya saya dalam Program Pembangunan Jalan Kabupaten di Provinsi Irian Jaya (Papua). Di sana, saya bertugas di bagian proyek irigasi selama 8 tahun dari Tahun 1992-2000.

Dulu Ditjen yang menangani namanya masih Direktorat Jenderal Pengairan. Begitu terjadi Jajak Pendapat Timor Timur, saya dipindahkan ke Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) di wilayah perbatasan dengan posisi Pemimpin Bagian Proyek Pembangunan Irigasi Timor Wilayah Timur. Pembangunan infrastruktur pengairan ditujukan pada masyarakat yang memilih kembali ke Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) ketimbang Timor Timur (Timor Leste). Jadi, Pemerintah bermaksud menyediakan fasilitas pengairan agar masyarakat bisa merintis usaha menjadi petani.

Tahun 2003-2005, saya ditugaskan kuliah S2 di ITB Bandung dengan peminatan Pengelolaan Sumber Daya Air. Setelahnya, saya kembali ke NTT selama hampir 12 tahun sebagai Pimpinan Proyek Pengembangan Air di kawasan Flobamora (Flores, Sumba, Alor, Rote, dan Timor) sampai menjadi kepala balai di NTT. Tahun 2011 saya kembali ke Jakarta sebagai Kasubdit Evaluasi Kinerja dan Kepala Balai Besar Wilayah Sungai Ciliwung Cisadane tahun 2013. Sempat 1,5 tahun di Makassar sebagai Kepala Balai Besar Wilayah Sungai Pompengan Jeneberang, sebelum saya dipanggil dan diberi amanah sebagai Sekretaris Ditjen Cipta Karya. Saat ini saya menjabat Irjen Kementerian PUPR sejak Desember 2020.

Bapak sering kali berpindah-pindah tempat tugas. Apa pengaruhnya bagi Bapak selaku pemimpin organisasi?

Saya punya prinsip “di mana bumi saya pijak, di situ langit saya junjung”. Maksudnya, budaya dan kearifan lokal justru menjadi kekuatan saya dalam mengemban tugas. Makanya, saya tidak mengalami gegar budaya

Insinyur di lapangan harus bisa menyatukan antara ilmu sosial dan budaya. Harus menghormati tradisi dan kepercayaan lokal yang ada di lingkungan tersebut.



meski saya datang dari ujung barat ke ujung timur. Insinyur di lapangan harus bisa menyatukan antara ilmu sosial dan budaya. Harus menghormati tradisi dan kepercayaan lokal yang ada di lingkungan tersebut.

Pengalaman lain di NTT, saat mengikuti prosesi adat sebelum memulai pembangunan irigasi. Di sana ada masyarakat lokal yang berkomunikasi dengan leluhurnya menggunakan bahasa daerah. Karena leluhurnya berkata bahwa hal itu bermanfaat untuk anak-cucu di masa depan, pembangunan tersebut diizinkan.

Selain itu, harus dapat melakukan pendekatan serta menghargai masyarakat setempat sebagai mitra. Sewaktu memindahkan 5 rumah ibadah di sekitaran Kampung Pulo, Kali Ciliwung, kami bermusyawarah dengan warga setempat. 'Apa tega kita beribadah di tempat kumuh? Yang mungkin terkena najis?' itu yang saya tanyakan pada warga. Tidak akan selesai kalau bilang ini tanah Pemerintah. Kemudian di NTT, saya membayar kompensasi sebesar harga komoditas perkebunan saat panen dikali luas tanah yang dipakai pembangunan irigasi. Kebetulan dulu tidak ada anggaran pembebasan tanah yang harus dibayar Pemerintah seperti sekarang.

Selama ini Bapak berkancah di bidang pengairan, bagaimana pandangan Bapak terhadap banyaknya Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) yang dibangun dengan konsep Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)?

Sangat setuju. Tidak hanya infrastruktur jalan, tetapi juga yang berhubungan dengan pengairan, misalnya proyek SPAM dan bendungan. Jadi, dunia usaha bisa ikut berperan dan pembangunannya tidak sepenuhnya ditumpukan pada Pemerintah.

Dari kacamata Irjen, bagaimana Bapak memandang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU)?

Awalnya saya sempat berpikir mengapa KPBU tidak menjadi konsentrasi di Itjen. Makanya, sekarang ini sedang dipikirkan bagaimana nantinya Itjen melakukan tugas pengawasan dan pendampingan terhadap KPBU bersama Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan (DJPI). Justru usulan ini datang dari Bapak Dirjen PI.

Prioritas apa yang sekarang ingin Bapak benahi?

Selaku Aparat Pengawasan Intern, Inspektorat Jenderal (Itjen) Kementerian PUPR mengawal target 10 Unit Organisasi dari hulu ke hilir. Periode ini fokus pada 4 Unit Organisasi ABCP, yaitu Direktorat Jenderal Sumber Daya Air, Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Cipta Karya, dan Direktorat Jenderal Perumahan. Ada pula Direktorat Jenderal Bina Konstruksi melalui Balai Pelaksana Pemilihan Jasa Konstruksi (BP2JK) juga menjadi perhatian.



Adanya akselerasi Pemerintah, apakah tugas pengawasan menjadi semakin rumit?

Selain tugas wajib, Itjen Kementerian PUPR juga melakukan tugas pendampingan atau evaluasi hasil penilaian manajemen risiko unit organisasi. Kemudian, ada yang sifatnya *ad hoc* untuk tujuan tertentu. Seluruhnya diupayakan terlaksana, sama halnya kerjasama dengan Aparat Penegak Hukum agar seluruh internal Itjen Kementerian PUPR mendukung dan melaksanakan Nota Kesepahaman yang telah dibuat.

Siapa sosok pemimpin inspiratif bagi Bapak?

Saya kagum kepada Bapak Basuki Hadimuljono dari sebelum beliau menjabat Menteri PUPR. Selain pekerja keras, beliau teladan dalam mengambil keputusan berikut risikonya. Tidak mudah mengambil tanggung jawab demi mencapai kemajuan yang optimal sekaligus mengelola risiko. Tapi, pemimpin sejati memang harus bergerak dengan risiko.

Apa rencana Bapak ke depan dalam waktu dekat?

Batas Usia Pensiun (BUP) saya 3 tahun lagi setelah masa bakti 32 tahun. Saya ingin istirahat. Mungkin ada dinamika lain di masa mendatang, akan saya pikirkan lagi nanti. Yang jelas, berkumpul bersama keluarga adalah rencana nomor satu. ■

LIPUTAN 1

Kementerian PUPR Bersama Bank Dunia Dorong Program Rumah Ramah Lingkungan Untuk MBR

Dukungan kepada Pemerintah Indonesia untuk membangun dan menyediakan rumah ramah lingkungan yang terjangkau merupakan salah satu perhatian khusus Bank Dunia. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama Bank Dunia membentuk Program Rumah Terjangkau Nasional (*National Affordable Housing Program*) di Indonesia.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bersama Bank Dunia membentuk Program Rumah Terjangkau Nasional (*National Affordable Housing Program*) di Indonesia. Program ini akan mengadopsi konsep rumah hijau yang ditujukan untuk masyarakat berpenghasilan rendah (MBR).

Inisiatif hijau di bidang konstruksi khususnya pada rumah yang kepemilikannya disubsidi oleh Pemerintah adalah salah satu fokus utama dari PUPR. MBR selaku penerima subsidi akan mendapat banyak manfaat diantaranya menghemat penggunaan energi dan air, meningkatkan keterjangkauan kepemilikan rumah dan peningkatan kenyamanan karena penurunan suhu ruangan.



Program ini didasarkan pada studi yang didanai Bank Dunia dan dilakukan oleh South Pole (Konsultan Strategi Peraturan Publik Internasional). Berdasarkan rekomendasi South Pole, rumah ramah lingkungan untuk MBR dapat menghemat penggunaan energi dan air secara signifikan tanpa biaya konstruksi yang membengkak. Penelitian tersebut menunjukkan investasi sebesar 3-7% dalam membangun rumah yang lebih hijau di Indonesia dapat membantu keluarga berpenghasilan rendah menghemat sepertiga dari pendapatan per bulan setiap tahun. Penghematan bisa mencapai Rp820.000 untuk tagihan listrik dan Rp95.000 untuk tagihan air setiap tahun.

“Untuk itu, bersama dengan partner kami Kementerian PUPR, melalui Program Rumah Terjangkau Nasional, mengambil langkah besar ke depan menuju tujuan tersebut dengan berkomitmen mendukung pengembangan 2.500 unit rumah hijau. Ke depan, kami berharap Pemerintah Indonesia terus mendukung pengembangan kepemilikan rumah subsidi yang terjangkau secara berkelanjutan,” kata Zhang Ming, *World Bank Practice Manager*.

Kementerian PUPR bersama Bank Dunia menginisiasi proyek rintisan penerapan bangunan hijau pada rumah bersubsidi di Palembang. Diharapkan melalui kesempatan yang baik tersebut Pemerintah Daerah bersama-sama dengan swasta dapat lebih memahami konsep dan pembangunan perumahan yang hijau serta termotivasi untuk dapat segera mewujudkannya di Indonesia.

“Untuk itu, bersama dengan partner kami Kementerian PUPR, melalui Program Rumah Terjangkau Nasional, mengambil langkah besar ke depan menuju tujuan tersebut dengan berkomitmen mendukung pengembangan 2.500 unit rumah hijau. Ke depan, kami berharap Pemerintah Indonesia terus mendukung pengembangan kepemilikan rumah subsidi yang terjangkau secara berkelanjutan.”



Penerapan aspek keberlanjutan pada rumah MBR dapat melalui skema sertifikasi bangunan hijau, seperti *Excellence in Design for Greater Efficiencies* (EDGE). Sertifikasi EDGE dikembangkan untuk negara berkembang oleh *International Finance Corporation* (IFC), bagian dari Grup Bank Dunia. Guna mendapatkan sertifikasi EDGE, rumah MBR perlu dirancang khusus agar menghemat penggunaan air dan energi. Selain itu, emisi karbondioksida harus lebih rendah dari rumah konvensional. Penghematan keseluruhan harus mencapai setidaknya 20% untuk mencapai ‘EDGE Standard’ dan 40% untuk sertifikasi ‘EDGE Advanced’. Hingga saat ini, EDGE telah mensertifikasi bangunan seluas 880.000 meter persegi di negara berkembang.

“Meningkatnya kesadaran terhadap perubahan iklim dan populasi yang berkembang pesat di seluruh Indonesia dan Asia Tenggara berarti bahwa sekarang, kota-kota harus mempercepat inisiatif rendah karbon dan tahan iklim seperti yang diperjuangkan oleh Pemerintah Indonesia dan Bank Dunia. Kami senang dapat berkontribusi pada upaya ini melalui pekerjaan kami pada studi rumah hijau bagi MBR,” kata Gaetan Hinojosa, Kepala Penasihat Pembiayaan Iklim di *South Pole*.

Berkaitan dengan konsep tersebut, Kementerian PUPR telah menerbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penilaian Kinerja Bangunan Gedung Hijau pada bulan April lalu.■

LIPUTAN 2

Kementerian PUPR Tawarkan Badan Usaha Ikut Bangun Jalan Tol Akses Patimban dan Jembatan Batam-Bintan

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan penjajakan minat pasar (*market sounding*) untuk proyek Jalan Tol Akses Patimban dan Jembatan Batam-Bintan yang dilakukan secara tatap muka dan daring pada Kamis (6/5/2021).

Market sounding bertujuan menjaga optimisme dan kesinambungan pembangunan infrastruktur bidang jalan dan jembatan di tengah pandemi COVID-19. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menyebutkan beberapa perubahan dalam persiapan kedua proyek tersebut agar lebih menarik investor. “Kementerian PUPR bersama Kementerian Perhubungan mendapatkan *loan* (pinjaman) untuk pembangunan Jalan Tol Akses Patimban, sehingga sifat proyeknya menjadi *solicited* atau prakarsa Pemerintah,” ujar Menteri Basuki dalam sambutannya.



Tujuan proyek ini adalah percepatan pembangunan Jalan Tol Akses Patimban untuk bersinergi dengan Pelabuhan Patimban dan memaksimalkan manfaatnya. Jalan ini juga akan menjadi bagian rencana pengembangan kawasan di Provinsi Jawa Barat ke depan. Usai *market sounding*, Menteri Basuki berharap segera dilakukan lelang (*tender*) sehingga konstruksi fisik proyek Jalan Tol Akses Patimban bisa dimulai tahun 2022. Sedangkan Jembatan Tol Batam-Bintan (JTBB) dibangun untuk pengembangan kawasan di dua wilayah tersebut. “Saya berharap para investor dapat ikut berpartisipasi di dalam pembangunan jembatan ini sehingga kawasan Batam dan Bintan dapat menjadi kawasan yang lebih potensial untuk ekonomi dan pariwisata,” ujarnya.

“Saya yakin iklim investasi Indonesia akan semakin baik, penciptaan lapangan pekerjaan akan semakin terbuka, pertumbuhan ekonomi nasional semakin meningkat dan yang terpenting meningkatkan pendapatan negara agar APBN bisa tersalur lebih banyak lagi kepada Kementerian PUPR untuk bisa membangun infrastruktur dari Aceh sampai Papua.”

PMU
Pembangunan
Infrastruktur
Pusat



Menteri Investasi, Bahlil Lahadalia menyambut baik *market sounding* tersebut dan berkomitmen akan memberikan kemudahan perizinan bagi para calon investor. “Saya yakin iklim investasi Indonesia akan semakin baik, penciptaan lapangan pekerjaan akan semakin terbuka, pertumbuhan ekonomi nasional semakin meningkat dan yang terpenting meningkatkan pendapatan negara agar APBN bisa tersalur lebih banyak lagi kepada Kementerian PUPR untuk bisa membangun infrastruktur dari Aceh sampai Papua,” ujarnya dalam sambutan secara daring.

Direktur Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Eko D. Heripoerwanto mengatakan 130 peserta hadir dalam acara tersebut secara daring. Dalam *market sounding* ini terdapat perubahan skema KPB pada Jalan Tol Akses Patimban dari *unsolicited* atau diprakarsai badan usaha menjadi *solicited* atau diprakarsai Pemerintah.

Rencananya Jalan Tol Akses Patimban ini akan memiliki total panjang 37,05 km dengan nilai investasi sebesar Rp4,32 triliun serta dukungan Pemerintah sebesar Rp4,17 triliun. Sedangkan proyek pembangunan JTBB dengan total panjang 14,76 km mengalami perubahan nilai investasi dari Rp8,78 triliun ke Rp18,10 triliun. ■



DULU KINI NANTI

Atasi Kendala Transportasi, Bangkitkan Potensi

Sumatera mewarisi kekayaan alam. Sebut saja komoditas unggulan—kelapa sawit, kopi, kakao, karet, kayu, besi, aluminium, batubara, urea, timah, minyak dan gas.

Potensi sumber daya alam Sumatera membuka peluang beragam industri, mulai dari industri pengolahan hasil hutan, hasil perkebunan, industri tekstil, hingga industri elektronik dan otomotif. Sayangnya, potensi sumber daya ini selalu tersandung pada satu hal, yaitu transportasi. Karenanya, industri hilir di Sumatera perlu berada dalam satu kawasan terpadu, dekat pelabuhan dan bandara.

Sebelum ada Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS), akses yang tersedia hanya jalan lintas provinsi. Pengangkutan komoditas melewati jalan lintas provinsi memakan lebih banyak waktu. Padahal, waktu adalah musuh utama nilai sebuah komoditas. Semakin lama pengiriman barang maka semakin berkurang nilai dari komoditas tersebut, terutama bahan pertanian. Waktu dan jarak yang lebih panjang membuat biaya operasional dan bahan bakar membengkak. Perjalanan dari Lampung ke Palembang saja memakan waktu 12 jam. Terlebih soal keamanan yang belum terjamin.

Pemaduan sistem transportasi harus dibangun secara sistematis untuk meratakan kegiatan ekonomi, pembangunan, dan sumber daya manusia. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan kegiatan ekonomi dan minat investor pada wilayah Sumatera.



Pembahasan soal percepatan pembangunan tol di Sumatera bermula di tahun 2012. Saat itu, Menteri Badan Usaha Milik Negara Dahlan Iskan mengadakan pertemuan dengan para gubernur se-Sumatera di Griya Agung, Palembang, Sumatera Selatan. Pertemuan ini membahas percepatan pembangunan jalan tol di Sumatera. Karena kurang diminati investor, maka disepakati untuk membangun perusahaan patungan antara Jasa Marga dan setiap pemerintah daerah di Sumatera.

Dua tahun berselang, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera tanggal 18 September 2014. Dalam Perpres tersebut, Pemerintah menugaskan PT Hutama Karya (Persero) untuk melakukan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan pada empat ruas jalan tol, yaitu Jalan Tol Medan-Binjai, Palembang-Simpang Indralaya, Pekanbaru-Dumai, dan Bakauheni-Terbanggi Besar. Perpres tersebut kemudian direvisi oleh Presiden Joko Widodo melalui Perpres Nomor 117 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera yang menambah penugasan kepada PT Hutama Karya (Persero) sehingga menjadi total 24 ruas tol di Sumatera.



Dok. Resmi Hutama Karya

Presiden Joko Widodo bercita-cita membangun infrastruktur konektivitas di seluruh tanah air, terutama wilayah luar Jawa. Pada saat melakukan peninjauan Pembangunan JTTS di Kabupaten Lampung Selatan, Lampung, tanggal 7 November 2015, Presiden menyampaikan kegembiraannya atas kemajuan pesat pembangunan ruas JTTS. Kemajuan ini berkat beberapa langkah strategis diantaranya, penetapan empat BUMN untuk membangun empat ruas jalan tol awal serta penyuntikan Penyertaan Modal Negara (PMN) kepada BUMN agar anggaran tidak hanya terfokus di Kementerian PUPR.

Menurut Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, kehadiran konektivitas JTTS diyakini akan memberikan dampak positif dalam memangkas biaya logistik, sehingga daya saing produk Indonesia semakin meningkat. “Tol Trans Sumatera juga mendukung aksesibilitas pengembangan wilayah yang berada di sekitar jalan tol tersebut. Tak cuma itu, efisiensi waktu tempuh perjalanan di Pulau Sumatera yang terkoneksi dengan jalan tol di setiap wilayahnya kini semakin cepat. Hal tersebut sudah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat”, jelas Menteri Basuki.

“Tol Trans Sumatera juga mendukung aksesibilitas pengembangan wilayah yang berada di sekitar jalan tol tersebut. Tak cuma itu, efisiensi waktu tempuh perjalanan di Pulau Sumatera yang terkoneksi dengan jalan tol di setiap wilayahnya kini semakin cepat. Hal tersebut sudah dirasakan manfaatnya oleh masyarakat.”

Sejalan dengan Menteri Basuki, di tahun 2019, Menteri PPN/Kepala Bappenas Bambang Brodjonegoro menyebutkan simpul-simpul Sumatera yang dapat terhubung melalui JTTS. Ia mencontohkan kawasan industri Sei Mangke yang didesain pusat pengembangan industri turunan kelapa sawit. Maka Sei Mangke butuh akses jalan tol yang baik agar pasokan *Crude Palm Oil* (CPO) dari berbagai sumber dapat terpenuhi.

Pertama, mengembangkan komoditas unggulan kelapa sawit, kakao, karet, kopi, dan hilirisasi komoditas unggulan yang berpotensi memiliki nilai tambah. Kedua, mengembangkan potensi pariwisata daerah sebagai motor penggerak pengembangan ekonomi lokal. Ketiga, memperkuat ketahanan bencana pantai barat Sumatera. Keempat, meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkotaan, sanitasi, air bersih, dan pengelolaan sampah serta limbah. Kelima, pembangunan jaringan JTTS yang dipadukan dengan jaringan multimoda pelabuhan, bandara, dan jalan non-tol. Keenam, memperkuat konektivitas dan memantapkan sistem logistik wilayah dalam mendukung industrialisasi khususnya di koridor pesisir timur wilayah Sumatera. Ketujuh, mengendalikan alih fungsi lahan dan mencegah pembakaran lahan gambut. Selanjutnya, prioritas pengembangan Sumatera diarahkan pada kawasan Metropolitan Medan dan Metropolitan Palembang.



■
Dok. Resmi Biro Komunikasi Publik PUPR

Geliat Ekonomi di Ruas Tol Tulang Ikan

Jalan Tol Trans-Sumatera (JTTS) dengan total panjang 2.836 km menghubungkan kota-kota di pulau Sumatera, dari Lampung hingga Aceh. JTTS memiliki ruas layaknya tulang ikan—satu ruas utama sebagai *backbone* dan mempunyai empat sirip, yakni Medan-Sibolga, Medan-Tebing Tinggi, Pekanbaru-Padang, serta Palembang-Bengkulu.

Dari rencana 24 ruas jalan tol, sekitar 531 km telah beroperasi. Total investasi pembangunan JTTS mencapai Rp 531 triliun. Pembangunan ruas jalan tol ini juga diharapkan dapat mengurangi kepadatan lalu lintas di jalan lintas Sumatera baik jalan lintas timur, jalan lintas barat, dan jalan lintas tengah yang selama ini sudah menjadi tulang punggung transportasi di Lampung sampai dengan Aceh.

Keberadaan JTTS ternyata telah memicu geliat di sektor pariwisata, jasa dan ekonomi rakyat. Kunjungan wisatawan domestik meningkat sejak kehadiran ruas jalan tol ini, baik dari Sumatera Utara ke Riau dan dari Lampung ke Sumatera Barat. Angkutan penyeberangan di Pelabuhan Merak, Banten, tumbuh hingga 7 % dalam periode Maret-April 2019. Sektor perhotelan juga berkembang dalam 8 bulan operasional jalan tol Bakauheni-Terbangi Besar. Berdasarkan data yang dihimpun dari Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, tingkat hunian kamar berbintang dalam periode Maret-Oktober 2019 naik 26% menjadi 59,16%. Jumlah tamu menginap secara kumulatif dibandingkan dengan periode Maret-Oktober 2018 tumbuh 27% menjadi 421.037 orang.

Peningkatan pada beberapa aspek tersebut dapat dicapai setelah PT Hutama Karya mengatasi rentetan kendala teknis. Tanah lunak, daerah pegunungan, maupun kawasan terbatas seperti hutan lindung dan kawasan suaka alam perlu penanganan khusus. Untuk kawasan tanah lunak, metode *Prefabricated Vertical Drainage* (PVD) diterapkan. Contohnya, teknik PVD diterapkan bersama teknik *vacuum* di ruas Palembang-Indralaya (Palindra). Kombinasi teknik PVD+*preloading* dan *pile slab* diterapkan di ruas Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung dan beragam contoh lain.

Konstruksi JTTS juga tetap memperhatikan ekologi wilayah Sumatera, terutama kawasan hutan lindung dan suaka alam. Apabila jalur yang dipilih sulit menghindari dua kawasan tersebut, maka *tunnel* jadi opsi. Contohnya pada ruas Lubuk Linggau-Bengkulu maupun ruas Pekanbaru-Bukittinggi seksi Pangkalan-Payakumbuh. Sedangkan pada kawasan gambut sebagai daerah konservasi air, struktur jalan tol dapat dibuat lebih tinggi (*pile slab*) seperti di ruas Permai. Teknik *balance water* diterapkan pada daerah rawa seperti di ruas Palindra.



Angan Masa Depan

JTTS yang direncanakan rampung tahun 2024 akan mengakselerasi pembangunan Indonesia. Tol sepanjang 2.836 km akan menempatkan Indonesia bagian dari *Asian Highway Network*, jaringan transportasi darat berbentuk jalan raya bebas hambatan berstandar internasional sepanjang 141.000 km yang melintas di 32 negara di Asia dan Eropa.

PT Hutama Karya menjelaskan, ada 85 potensi ekonomi di sepanjang koridor JTTS yang bisa digarap, mulai dari pembangkit listrik, kawasan industri, bandara, pelabuhan, hingga infrastruktur perairan seperti irigasi dan bendungan. Sejauh ini, Hutama Karya sudah menjalin kesepakatan dengan para mitra untuk mengembangkan kawasan pariwisata di Bakauheni dan kawasan industri di Panjang, Lampung. Lahan yang akan disulap mencapai lebih dari 100 hektar untuk setiap lokasi. Untuk mendukung industrialisasi, pasokan listrik juga perlu terjamin dengan PLN Unit Induk Distribusi (UID) Lampung menyebutkan bahwa pertumbuhan industri di Lampung tumbuh pesat dan siap memasok kebutuhan listrik untuk industri. ■

■
Terowongan Gajah
Pekan Baru Dumai

Tol Pekanbaru-Dumai menghubungkan Kota Pekanbaru dan Kota Dumai. Unikny, tol ini memiliki empat terowongan (*underpass*) perlintasan gajah yang menjadi bentuk harmonisasi antara infrastruktur dengan alam.





■
Dok. Resmi Biro Komunikasi Publik PUPR

■
Jalan Tol Bali Mandara, Bali

Jalan Tol Bali Mandara adalah jalan di atas laut pertama yang punya jalur khusus untuk motor pada bahu kiri dan kanan jalan utamanya.



■
Dok. Resmi Utama Karya

■
Jalan Tol Trans Sumatera, Sumatera

Walaupun masih dalam proses pengerjaan, Tol Trans Sumatera sudah mengoperasikan 531 km ruas jalan.



■ Perumahan Citra Maja Raya, (Maja-Banten)

Perumahan ini hadir untuk turut mensukseskan Program 1 Juta Rumah yang digagas oleh Pemerintah. Rumah ini memiliki konsep *Transit Oriented Development* yang dapat meningkatkan mobilitas penghuni melalui Stasiun Kereta Maja.



■
Puri Harmoni 3-Cileungsi Jawa Barat

Puri Harmoni 3 mengusung konsep desain minimalis dengan sentuhan warna jingga yang segar. Rumah tanpa pagar berdiri berjajar dengan gaya arsitektur yang seragam. Jalan di dalam perumahan tergolong lebar sehingga nyaman dilalui oleh kendaraan dari dua arah berlawanan.



LAPORAN UTAMA

Bangun Jembatan Tol Batam-Bintan untuk Potensi Ekonomi Kepri

■ Foto Ilustrasi Oleh:
Chuttersnap

Jembatan Tol Batam-Bintan (JTBB) ibarat angin lama yang kembali mendapat angin segar. Dukungan berdatangan dari berbagai pihak. Perlahan membawa masa depan cerah Batam-Bintan yang semakin terlihat jelas di depan mata.

Siang itu, Reni selaku Direktur Pelaksanaan Pembiayaan Infrastruktur Jalan dan Jembatan, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur PU dan Perumahan (DJPI) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) akan memimpin rapat yang membahas studi JTBB. Semua berjalan seperti biasa sampai sebuah pesan masuk ke ponsel Reni. "Ibu, izin, Pak Gubernur akan hadir rapat," Reni meniru isi pesannya soal kehadiran Gubernur Kepulauan Riau (Kepri), Ansar Ahmad. Kehadiran Ansar Ahmad dalam rapat luring tersebut guna menyampaikan keinginannya agar proyek JTBB dapat segera terwujud.

Proyek ini bukan main-main. Rencananya tercetus sejak tahun 2005. Sedangkan studinya dikembangkan tahun 2019 oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau setelah kunjungan Presiden RI di tahun 2018. Menurut Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, rencana pembangunan JTBB sudah disampaikan Presiden Joko Widodo pada April karena merupakan *Major Project* Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2020-2024.

Jembatan tol yang akan menghubungkan Pulau Batam dan Pulau Bintan ini nantinya dapat meningkatkan segudang potensi ekonomi dan wisata. Pulau-pulau di Batam dan Bintan telah ditetapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Batam punya 5 pelabuhan internasional. Sedangkan Bintan memiliki Kawasan Ekonomi Khusus Galang Batang dan Bintan Industrial Estate. Maka, sesuai dengan yang disebutkan dalam *Final Business Case* (FBC) JTBB, kedua pulau ini merupakan pulau yang strategis.

Gubernur Kepulauan Riau menyatakan bahwa sangat mengharapkan pembangunan JTBB cepat terwujud. Menurut beliau banyak sekali potensi yang bisa digali di Kepulauan Riau. "Kepulauan Riau memiliki akses internasional berupa pelabuhan dan bandara, bahkan

pelabuhan internasional tidak hanya satu," jelas Reni.

Dukungan atas proyek ini tidak hanya datang dari Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, tapi juga masyarakatnya. Di akhir Tahun 2020, DJPI melakukan konsultasi publik ke masyarakat di Tanjung Uban di Pulau Bintan. Konsultasi publik ini menjadi bagian dari syarat penyusunan Kerangka Acuan Analisis Dampak Lingkungan Hidup (KA-ANDAL). Saat itu Reni berbincang mengenai rencana pembangunan proyek pada nelayan dan tokoh masyarakat Bintan. Proyek ini akan menjadi jembatan tol terpanjang di Indonesia, sedikit mengalahkan pendahulunya, Jembatan Surabaya-Madura (Suramadu). Konsultasi ini disambut baik.

"Mereka memang mengharapkan, namun dengan catatan jangan sampai mata pencaharian mereka terganggu atau terancam karena proses konstruksi sampai operasional itu. Jadi, tidak boleh merusak ekosistem laut," jelas Reni.

Reni juga menambahkan kekagumannya soal pemikiran jangka panjang nelayan di wilayah tersebut. Saat konsultasi publik, beberapa nelayan menyampaikan dukungannya dengan alasan melihat potensi peningkatan penjualan ikan yang lebih baik. Bahkan beberapa menyampaikan harapannya untuk generasi mendatang.

"Supaya nanti anak-anak saya itu kalau mereka sudah mulai kerja kan mereka tidak harus jadi nelayan, mereka bisa mencari mata pencaharian lain yang nanti berkembang," kisah Reni tentang obrolannya dengan nelayan usai konsultasi publik.

Kunjungan kedua ke lokasi proyek adalah di Bulan Mei Tahun 2021 saat kunjungan Menteri Koordinator Kemaritiman dan Investasi, Luhut Binsar Panjaitan, ke Batam. Luhut berpesan untuk menyelesaikan proyek ini tahun 2024. Jika banyak hambatan, Luhut mengarahkan untuk menunda proyek ke tahun 2025. Menindaklanjuti pernyataan Menko, Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau berjanji berusaha mempercepat kajian-kajiannya.

Selain Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah, pihak badan usaha juga menunjukkan ketertarikan dan memberikan dukungan. Buktinya, konsorsium perusahaan setempat bersedia menghibahkan lahan yang akan menjadi lokasi jalan tol di Pulau Tanjung Sauh kepada Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. Sehingga, Pemerintah tidak perlu lagi melakukan pembebasan lahan atau penggantian biaya lahan di wilayah tersebut.

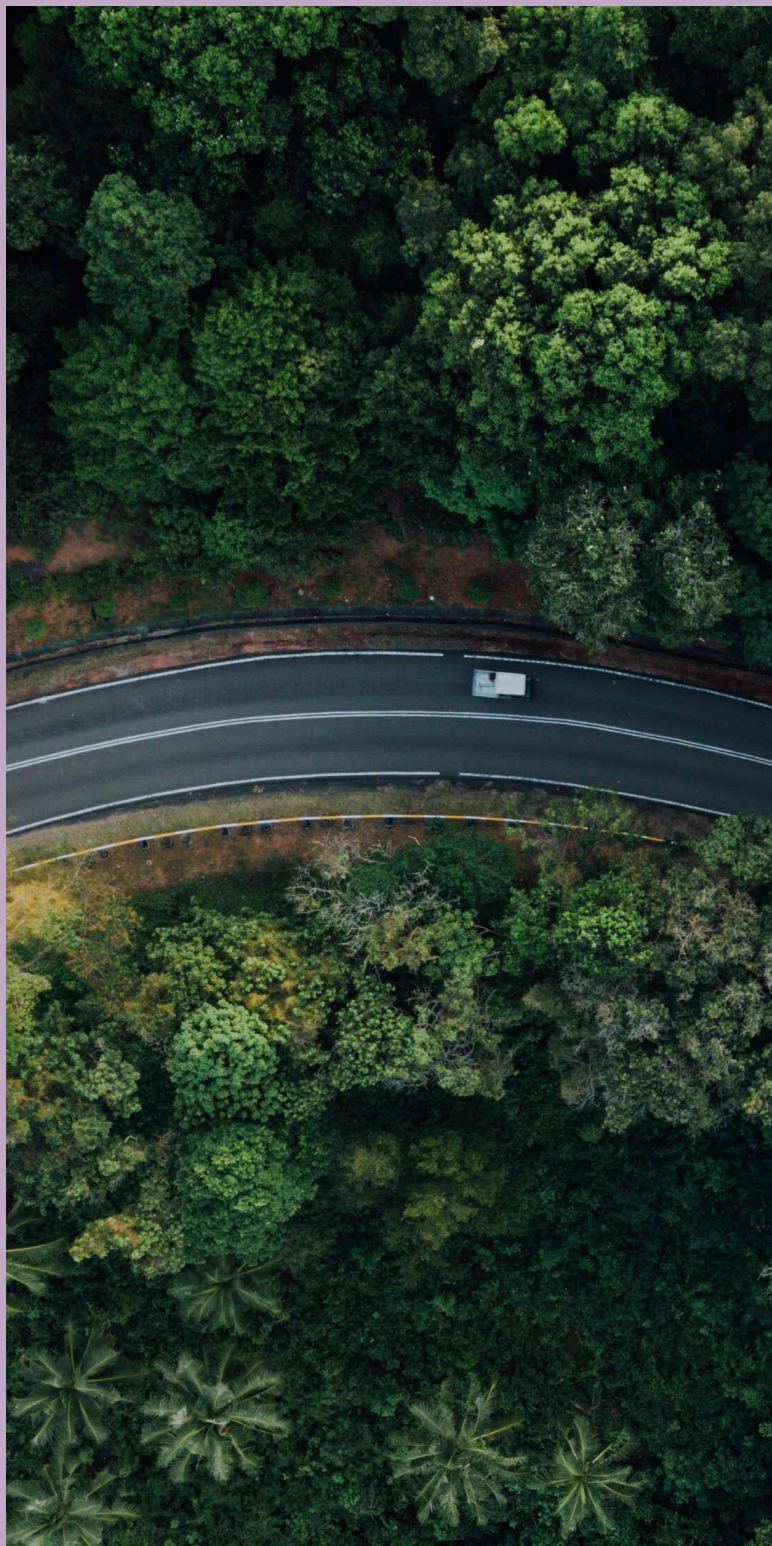
Harapan pada JTBB

Major Project JTBB, yang disebut-sebut akan menjadi jembatan tol terpanjang di Indonesia, membentang hingga kurang lebih 7 km dan total 14,7 km jika dihitung sekaligus antara jalan dan jembatan. Panjang bentangan ini melebihi Jembatan Suramadu yang membelah Selat Madura dan terbentang dari Surabaya ke Bangkalan, Madura, sepanjang 5,43 km.

Berdasarkan rencana, JTBB akan dibagi menjadi 5 bagian yaitu jalan di Pulau Batam, jembatan Batam-Pulau Tanjung Sauh, jalan tol di Tanjung Sauh, jembatan Pulau Tanjung Sauh-Pulau Bintan, dan jalan di Pulau Bintan.

“Jalan tol di Pulau Tanjung Sauh menggunakan skema *user payment* dengan satu *exit* baik dari arah Batam ke Bintan atau Bintan ke Batam. Dari Tanjung Sauh ke Bintan, itu bentang yang terpanjang lebih dari 5,5 km untuk jembatan tol tanpa *exit*. Akan ada salah satu kakinya nanti di satu pulau kecil namanya Pulau Buau, tapi kaki jembatan bukan untuk *exit* tol,” terang Reni.

Bentangan JTBB ini menyebabkan naiknya jumlah investasi yang diperlukan sejak dicanangkan tahun 2019. Rancangannya membutuhkan studi dan kajian mendalam, termasuk *soil investigation*. Melalui skema KPBU, pembangunan JTBB ini membutuhkan total investasi Rp18,10 triliun. Hingga saat ini, sudah ada 18 investor yang telah mengajukan ketertarikan melalui *Letter of Interest*.





■
Reni Ahiantini, ST, M.Sc

Karena biaya konstruksi dan investasi yang tinggi, secara finansial proyek ini butuh dukungan Pemerintah. Desain dan pembangunan jembatan dan jalan tol dari Pulau Batam ke Pulau Tanjung Sauh akan menjadi bagian Pemerintah. Sedangkan, pengoperasiannya dilakukan oleh badan usaha yang sama untuk keseluruhan jembatan dan tol dari Pulau Tanjung Sauh ke Pulau Bintan.

Kehadiran JTBB juga mendukung rencana pembangunan pelabuhan peti kemas di Pulau Tanjung Sauh dan *shelter* di Pulau Bintan. Diharapkan dukungan ini dapat memacu pertumbuhan ekonomi wilayah serta meningkatkan konektivitas di Kepri. Terutama dengan berkurangnya waktu tempuh dan biaya transportasi orang maupun barang.

“Kalau visi Pak Gubernur, jembatan tol tidak hanya menjadi sarana mobilitas tapi juga untuk koneksi prasarana. Salah satunya untuk air baku. Tapi kalau ada penambahan prasarana air baku bebannya bertambah (pada struktur jembatan) jadi harus dikaji ulang,” terang Reni.

Selain air baku, Gubernur Kepri, Ansar Ahmad juga menyampaikan tentang kemungkinan memanfaatkan jembatan untuk koneksi saluran listrik, *fibre optic* (jaringan telekomunikasi), dan gas.

Saat ini, proyek JTBB masih dalam penyusunan FBC dan *Basic Design*. Harapannya, pada kuartal ke-3 tahun 2021, proses bisa berlanjut ke tahap transaksi untuk penyiapan pengadaan Badan Usaha Pelaksana (BUP). Sehingga, tahap konstruksi bisa mulai tahun 2022 dan JTBB diharapkan bisa beroperasi pada tahun 2024.■

Profil Jembatan Tol Batam-Bintan

Proyek ini akan diberikan dukungan Pemerintah berupa konstruksi jalan dan jembatan ruas Pulau Batam-Pulau Tanjung Sauh termasuk jalan di Pulau Tanjung Sauh (total panjang 6,76 km) dan diusulkan untuk mendapatkan penjaminan infrastruktur. Proyek telah tercantum di dalam *Public-Private Partnership (PPP) Book 2020*.



Konstruksi
2022



Operasi
2025



Masa Konsesi
50 Tahun

Aspek Pembiayaan



Biaya Investasi
BUJT

Rp13,66 T



Biaya
Konstruksi

Rp9,78 T



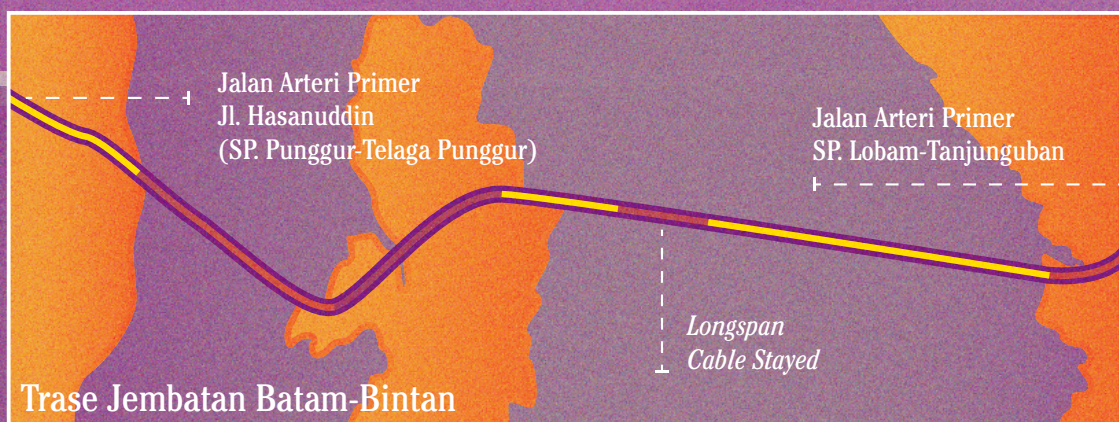
Dukungan Pemerintah
(termasuk PPN)

Rp4,44 T



Biaya Pengadaan Tanah
(Pemprov Kepri)

Rp558,5 M



Aspek Teknis

Total Panjang

14,763 km
(jembatan+jalan)



Kecepatan Maksimal

80 km/jam

Jumlah Lajur

4/2 D

Dedicated lane motor



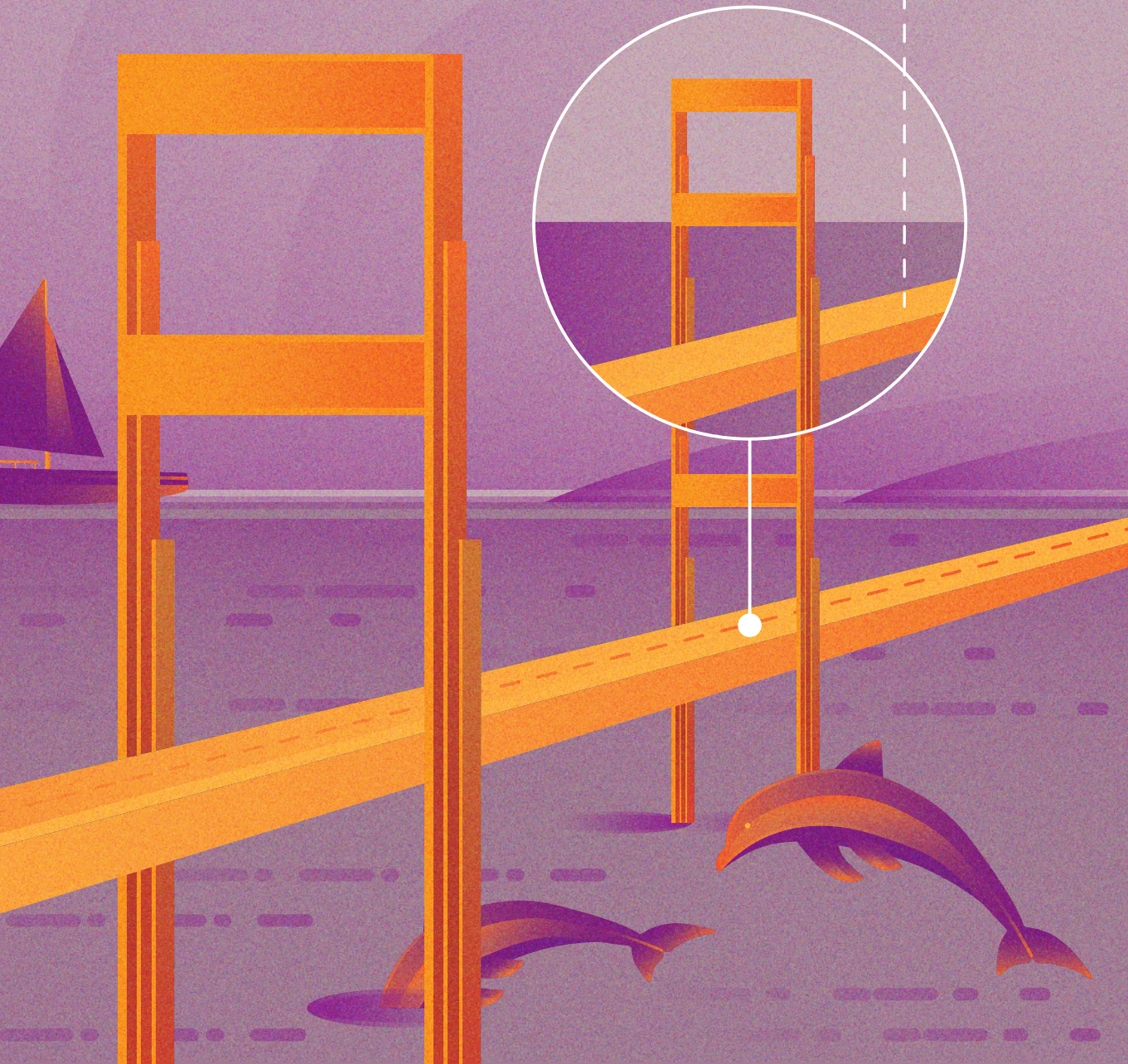
Jumlah On/Off ramp

1 Tanjung Sauh

Vertical Clearance

27 Batam → Tanjung Sauh

40 Tanjung Sauh → Bintan



SIMPUL KPBU

Rute Ekonomi Baru melalui Jalan Tol Trans Sumatera

Kita kehilangan kesempatan mengejar pertumbuhannya.
Pilihannya, pertumbuhan mau ditunggu atau diciptakan?

Pernyataan sekaligus pertanyaan tersebut tepat terlontar dari Herry Trisaputra Zuna untuk menggambarkan inisiasi Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Herry selaku Direktur Pengembangan Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Pembiayaan, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur (DJPI) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan (PUPR) menjabarkan perbedaan proyek JTTS dengan saudaranya Tol Trans Jawa. Perbedaan ini berpengaruh pada skema pembiayaan pembangunan JTTS yang dimulai tahun 2015.

Di Jawa, pembangunan jalan tol menganut skenario *'Ship Follow The Trade'*. Dalam dunia transportasi, skenario tersebut berarti transportasi yang mengikuti kemajuan dan perkembangan kegiatan perdagangan di daerah. Contohnya, industri batik Cirebon yang sudah mapan malah semakin terdukung dengan kehadiran Tol Cipali-Palimanan. Lokawisata Tawangmangu di Karanganyar pun semakin ramai dengan akses melalui ruas Tol Solo-Ngawi.



Dok. Resmi Biro Komunikasi Publik PUPR

Sejatinya, suatu daerah mengalami pertumbuhan secara alami. Herry mengungkapkan, biaya dan kompleksitas pembangunan juga akan bertambah mengikuti pertumbuhan daerah. Contohnya, Tol Kanci-Pejagan yang dibangun tahun 2000-an menghabiskan alokasi dana pembelian tanah sebesar puluhan milyar sepanjang 46 km. Alokasi dana melonjak ke angka Rp7 triliun untuk tol sepanjang 75 km di ruas Semarang-Batang.

Sebaliknya di Sumatera, skenario *'Trade Follow The Ship'* berlaku dengan perkembangan suatu wilayah bergantung pada perkembangan transportasi. Saat ini, Sumatera menempati urutan kedua setelah Jawa dalam hal kontribusi ekonomi nasional.

“Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat kontribusi ekonomi Indonesia didominasi oleh Jawa dan Sumatera masing-masing sekitar 60% dan 20% setiap tahunnya. Selain itu, BPS juga mencatat perbandingan dengan jumlah persentase yang sama pada sebaran penduduk Indonesia untuk wilayah Jawa dan Sumatera,” ujar Herry.

“Sekarang tantangannya bagaimana angka 20% itu bergerak supaya lebih berkembang. Apalagi backbone JTTS hampir 2 kali lipat panjangnya dari Tol Trans Jawa.”





■
Dr. Ir. Herry Trisaputra Zuna, S.E., M.T.

“Sekarang tantangannya bagaimana angka 20% itu bergerak supaya lebih berkembang. Apalagi *backbone* JTTS hampir 2 kali lipat panjangnya dari Tol Trans Jawa,” lanjut Herry.

Kondisi ekonomi Sumatera yang berada di bawah Jawa mewujudkan tantangan pada sektor pembiayaan. JTTS dirancang membentang sepanjang 3.000 km tapi volume lalu lintasnya masih sedikit. Volume kendaraan berkisar 5.000 kendaraan per hari atau 500 kendaraan per jam. Hasilnya, pendapatan tidak bisa menutup investasi atau tarif yang digunakan masih tidak melunasi pembiayaan karena sangat mahal. Di sisi lain, Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Indonesia (APBN) sangat terbatas. Titik terang muncul saat Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera terbit. Perpres tersebut kemudian direvisi oleh Presiden Joko Widodo melalui Perpres Nomor 117 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 100 Tahun 2014 tentang Percepatan Pembangunan Jalan Tol di Sumatera.

Pemerintah menugaskan PT Utama Karya (Persero) sebagai BUMN pelaksana atau Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk JTTS. Pada skema penugasan ini diberikan penjaminan atas pinjaman yang diberikan oleh BUMN, sehingga suku bunganya bisa lebih murah dan tenornya panjang.

“Apabila *equity* pada skema KPBU berasal dari pemegang saham badan usaha, *equity* pada skema penugasan BUMN didapat melalui Penyertaan Modal Negara (PMN) atau upaya lain yang sesuai dengan aturan perundang-undangan yang berlaku,” terang Herry.

Skema pembiayaan pada umumnya memiliki 70% porsi utang dan 30% ekuitas (modal dari perusahaan sponsor). Utang bersifat *senior debt* yaitu prioritas utama sebelum pembayaran *junior debt* dan ekuitas. Agar sejalan dengan pendapatan jalan tol yang masih sangat rendah, skema pembiayaan JTTS membalikkan besaran porsi menjadi 30% utang dan 70% ekuitas. Pembayaran utang menggunakan pendapatan dari jalan tol. Bilamana lalu lintasnya tidak sesuai target pembayaran, disediakan *Cash Deficiency Support* (CDS) sebagai *junior loan*. Dengan cara ini, ada kepastian pembiayaan perbankan dan masa pengembalian pinjaman menjadi lebih panjang sesuai dengan pengembangan lalu lintas/pendapatan jalan tol.

Sedangkan untuk ekuitas, pemenuhan porsi ekuitas diperoleh dari PMN dan penerbitan obligasi dari proyek jalan tol di Pulau Jawa, yaitu JORR-S untuk Bakauheni–Terbanggi Besar dan akses Tanjung Priok untuk Pekanbaru Dumai. Kondisi lalu lintas yang rendah mengharuskan penerbitan obligasi baru secara *revolving* (berulang) untuk menutup obligasi yang jatuh tempo hingga pendapatan bisa terpenuhi. Konsep lainnya memberi subsidi silang dari hasil pelelangan jalan tol di Pulau Jawa. Proyek Jalan Tol Terbanggi Besar–Pematang Panggang–Kayuagung mendapatkan fasilitas lebih dari 80 km yang dibangun BUJT di Pulau Jawa antara lain Japek Elevated, Japek Selatan, Cisumdawu, Semarang Batang dan Krian–Legundi–Bunder.

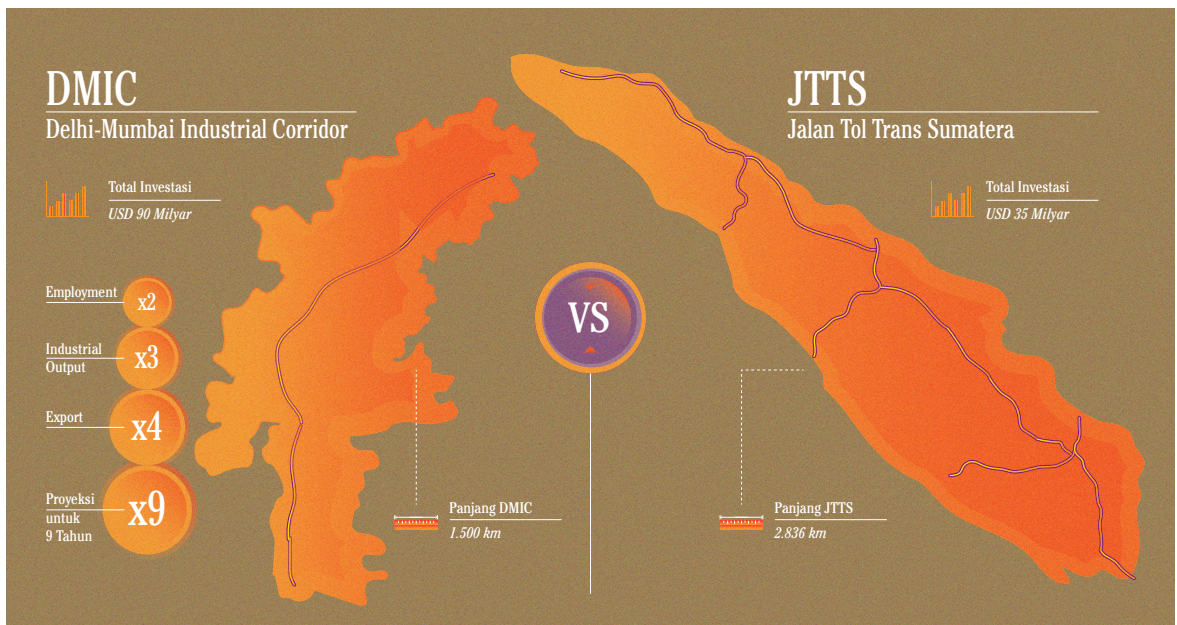


■
Dok. Resmi Utama Karya

Dalam rangka mendukung JTTS, ada 3 fokus Pemerintah, pertama mengoptimalkan jalan tol yang telah terbangun dan beroperasi terutama dari sisi manfaat agar bisa meningkatkan volume lalu lintas dalam rangka pemulihan investasi. Kedua, menuntaskan proyek jalan tol yang sedang konstruksi sepanjang ± 600 km melalui kepastian pengadaan tanah dan PMN sebesar Rp66,7 triliun sampai dengan tahun 2024. Ketiga, menghubungkan Aceh hingga Bakauheni sebagaimana diamanatkan oleh RPJMN 2020–2024 dengan memperhatikan kapasitas fiskal dan potensi alternatif pembiayaan yang sesuai.

Dari 8 ruas prioritas, 6 diantaranya sudah beroperasi, yaitu Medan–Binjai, Palembang–Indralaya, Pekanbaru–Dumai, Bakauheni–Terbanggi Besar, Terbanggi Besar–Pematang Panggang, dan Pematang Panggang–Kayuagung. Sementara itu, ruas Kisaran–Tebing Tinggi masih tahap konstruksi dan ruas Palembang–Tanjung Api-api ditunda. Ada pula ruas tambahan, yaitu ruas Aceh–Sigli dan Rengat–Pekanbaru.

Ilustrasi
DMIC vs JTTS



“Pembangunan JTTS di atas ‘kertas kosong’ diharapkan akan melahirkan sekaligus mengembangkan berbagai industri, dari agrobisnis, pariwisata, sampai industri berat. Arahnya seperti Delhi-Mumbai Industrial Corridor (DMIC) yang dibuat rancangan pengembangan ekonomi pada koridor wilayahnya.”

DMIC digadang-gadang menjadi salah satu proyek infrastruktur terbesar di dunia. DMIC terintegrasi dari ibukota Delhi hingga pusat keuangan India di Mumbai sejauh 1.500 km. Proyek pengembangan industri terencana tersebut meliputi 24 kawasan industri, 8 kota cerdas, 2 bandara internasional, 5 proyek pembangkit listrik, 2 *Mass Rapid Transit* (MRT), dan 2 pusat logistik. Herry menyampaikan, DMIC juga membangun koridor pengangkutan barang oleh kereta api listrik, yaitu *Western Dedicated Freight Corridor* (WDFC) sebagai *pride corridor*. Nah, jika India saja berani menumbuhkan DMIC, Indonesia juga harus fokus pada pembenahan infrastruktur JTTS demi eksistensi koridor ekonomi baru. ■

SUDUT PANDANG

Proyek KPBU Terapkan Manajemen Risiko Sejak Awal

Selain penjaminan pembiayaan, Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) juga mengantisipasi risiko dalam pembangunan infrastruktur. Membuat minat investor semakin kuat dalam menjajaki sejumlah proyek KPBU.



Jika ada hal yang paling menenangkan bagi para investor infrastruktur, maka penjaminan pembiayaan akan masuk dalam daftar teratas. Kementerian Keuangan melihat poin tersebut dan segera membentuk PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PII) di tahun 2009.

PII berperan sebagai *single window* terutama membantu Kementerian Keuangan dalam memagari (*ring-fence*) kewajiban kontijensi Pemerintah dan meminimalisir dampak langsung (*sudden shock*) kepada APBN atas penyediaan proyek-proyek infrastruktur pemerintah. Sebelumnya, fungsi penjaminan pembiayaan infrastruktur dilaksanakan Kementerian Keuangan saja.

Kehadiran PII dan skema penjaminan pembiayaan terbukti berbuah baik bagi proyek infrastruktur. Sampai awal Mei 2021, 28 proyek KPBU dari 34 proyek infrastruktur telah menyumbang nilai investasi sebesar Rp251,25 triliun dengan cakupan penjaminan sebesar Rp66,86 triliun. Bahkan, nilai ini belum mengakomodir proyek ke-34, Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Karian-Serpong.

Pembangunan infrastruktur melalui skema KPBU semakin tinggi peminat. Hal tersebut terlihat dari berkembangnya inisiatif *unsolicited*, seperti pada Proyek SPAM Regional Karian-Serpong.

“Kian hari, KPBU kian berkembang. Baik dari jumlah, kualitas proyek, maupun nilai investasi. Kalangan investor juga semakin beragam dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN), swasta dalam negeri, sampai swasta luar negeri. SPAM Regional Karian-Serpong adalah contoh proyek yang menarik Korea Water Resources Corporation (K-Water) dari Korea,” tutur Direktur Utama PII Muhammad Wahid Soetopo.



Proyek SPAM Regional Karian-Serpong merupakan salah satu contoh proyek KPBU menggunakan skema *unsolicited* atau pemrakarsa dari swasta. Pemenang lelang proyek ini adalah konsorsium K-Water, PT Adhi Karya (Persero) Tbk, dan LG International.

Proyek KPBU SPAM Regional Karian-Serpong beserta 33 proyek infrastruktur lainnya telah memperoleh penjaminan pemerintah melalui PII. Enam proyek di antaranya adalah Non-KPBU yang bersifat penugasan khusus oleh Pemerintah. PII sebagai BUMN di bawah naungan Kementerian Keuangan memiliki mandat untuk melaksanakan penjaminan atas proyek infrastruktur pemerintah melalui skema KPBU mengacu kepada Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Salah satu kenyamanan KPBU yang didukung oleh PII adalah alokasi risiko dini. Alokasi risiko dipetakan sejak tahap perencanaan. Rencana Mitigasi Risiko (RMR) dan *Monitoring* Pemantauan Bersama (MPB) dilakukan sebelum proyek berlangsung. Proses ini dilakukan oleh tim *monitoring* yang merupakan perwakilan Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK), Badan Usaha, dan PII.

“PIL bertugas menjamin kewajiban alokasi risiko pemerintah. Pengalaman yang pernah terjadi antara lain risiko keterlambatan penyediaan tanah dan penetapan tarif. Berkat mitigasi risiko, badan usaha mendapat kompensasi, sehingga tidak berdampak negatif akibat penyesuaian tarif,” terang Soetopo.

Soetopo mengatakan, alokasi risiko Pemerintah bisa terkait terminasi seperti pengakhiran proyek secara sepihak. Alasan lain seperti keterlambatan penyediaan lahan, pembayaran layanan, persetujuan anggaran, dan penyesuaian tarif termasuk pada risiko non-terminasi. Pihak badan usaha juga tak luput dari alokasi risiko. Mulai dari risiko desain, pembiayaan, konstruksi, hingga pemeliharaan menjadi tanggungan badan usaha.



■ **Muhammad Wahid Soetopo**
Direktur Utama PIL

“PIL bertugas menjamin kewajiban alokasi risiko Pemerintah. Pengalaman yang pernah terjadi antara lain risiko keterlambatan penyediaan tanah dan penetapan tarif. Berkat mitigasi risiko, badan usaha mendapat kompensasi, sehingga tidak berdampak negatif akibat penyesuaian tarif.”

Kurangnya kompetensi dan kapasitas berbagai pihak dalam penerapan KPBU menjadi tantangan khusus. PIL bersama 8 lembaga yang tergabung dalam Kantor Bersama KPBU (PPP *Joint Office*) dapat melaksanakan pengembangan kapasitas (*Capacity Building*). Kementerian Keuangan juga menyediakan Fasilitas Penyiapan Proyek (PDF) bagi PJKP untuk menyusun kajian prastudi kelayakan, dokumen lelang, dan mendampingi PJKP dalam transaksi proyek KPBU hingga mencapai kepastian pembiayaan.

Bagaimana dengan keterbatasan fiskal? Bisa pakai Skema Penjaminan Bersama (SPB) antara PIL dan Kementerian Keuangan. Skema tersebut dimanfaatkan 34 proyek infrastruktur dalam penjaminan PIL karena termasuk proyek berskala besar yang melebihi Rp11 triliun. Alternatif lainnya, PIL menggandeng lembaga internasional seperti Multilateral Investment Guarantee Agency (MIGA) dan Asian Development Bank (ADB). Kemunculan Lembaga Pengelola Investasi (LPI) dan Kementerian Investasi diharapkan dapat meningkatkan minat KPBU. Kedua lembaga tersebut dapat berpartisipasi pada pembiayaan badan usaha ketika proyek berlangsung.



Tol Trans Jawa

Foto Oleh: Ferganata Indra

Soetopo mengapresiasi Kementerian PUPR sebagai lembaga paling progresif dalam mempraktikkan skema KPBU di antara lembaga lainnya. Visi dan komitmen dari Menteri Basuki Hadimuljono tercermin dari berbagai capaian infrastruktur. Pada sektor jalan, contohnya Jalintim Riau, Tol Jogja-Bawean, dan Tol Solo-Jogja-Kulonprogo dengan nilai investasi masing-masing Rp650 milyar, Rp17,75 triliun, dan Rp28,60 triliun.

“Beliau yakin, infrastruktur membawa dampak positif bagi masyarakat dan selalu mengedepankan pentingnya peran Badan Usaha. Kehadiran Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan (DJPI) juga bukti komitmennya sebagai bagian dari struktur organisasi pengembangan kapasitas,” tutup Soetopo.■



Foto Oleh: Azka Rayhansyah

CERITA MEREKA

Jalur Protokol yang Ramah Kendaraan

Jakarta mungkin terkesan sebagai kota yang macet bagi warga luar Jabodetabek. Tapi kesan itu baru bisa terbukti setelah merasakannya langsung di ibukota.

Aufar baru mencoba lalu lintas Jakarta selama satu bulan. “*Jakarta bendino mesti macet. Polusi tok....*,” batin Aufar. Pemuda Solo ini sedikit was-was sebelum merantau ke Jakarta, tapi juga antusias. Selama ikut program magang di Jalan Grinting, kawasan Jakarta Selatan, ia bisa pelesiran sambil menjajal riuhnya mobilitas ibukota.

Ternyata dugaan Aufar ini tidak sepenuhnya benar. Tidak setiap detik lalu lintas di Jakarta tersendat sampai muncul pencemaran udara hebat. Setelah sebulan menetap di Jakarta, Aufar hanya mengalami kemacetan di jalan raya ketika berangkat dan pulang kerja, serta di akhir pekan.

“Hmmm.... asumsiku tentang kemacetan kota Jakarta terbukti sekitar 70%. Sisanya ternyata nggak begitu padat kok. Mungkin karena belum terlalu berkeliling menjajah Ibukota,” tutur pelaku desainer grafis ini. Saban hari, Aufar melintasi jalanan Jakarta mengendarai motor. Jalanan kota Jakarta menurutnya termasuk ramah kendaraan. Sebab terdapat klasifikasi jalur cepat untuk kendaraan roda empat dan jalur lambat untuk motor. Ada kesan khusus setelah melewati Jalan Jenderal Sudirman, Jalan M.H. Thamrin, dan Jalan Gatot Subroto.

“Wah, selama ini aku nda kebayang kerjaannya PUPR tuh apa. Ternyata pekerjaan mereka sangat strategis sekali ya.”

Aufar bercerita bahwa Jalan Jenderal Sudirman punya banyak fasilitas prima untuk kenyamanan mobilitas masyarakat. Halte Transjakarta pun terlihat apik dan sekeliling jalan tersebut tampak bersih terawat. Sementara pengalamannya di Jalan Gatot Subroto cukup berbeda karena sempat melihat kendaraan berdesakan di jalan tersebut sekitar pukul 12.30 WIB.

“Aku baru pertama kali lewat Jalan Gatot Subroto pas makan siang. Ternyata macet sekali, aku kira hanya macet ketika waktu berangkat atau pulang kerja,” imbuhnya.

Aufar mengaku baru mengenal beberapa jalan besar di Jakarta. Jalan Gatot Subroto merupakan salah satu jalan yang membuatnya terkesan saat memandangi luapan kendaraan di Jakarta tertumpah menjadi satu di jalan tersebut.

“Kalau Jalan Gatot Subroto ki menurutku penting e keberadaannya. Akeh tenan yang lewat, mesti iki jalan penting untuk banyak orang. Seperti melengkapi jalan protokol menurutku,” sambung Aufar.

Sebelumnya pemuda berkelahiran tahun 1997 ini juga tidak pernah mengetahui bahwa Undang-Undang yang mengatur penyelenggaraan dan pembangunan jalan tersebut diatur oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR). Saat ini pengelolaan Jalan Gatot Subroto dan 37 ruas jalan nasional lainnya, telah diserahkan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Setelah mengetahuinya, Aufar kembali merasa terkesan.

“Wah, selama ini aku nda kebayang kerjaannya PUPR tuh apa. Ternyata pekerjaan mereka sangat strategis sekali ya,” tutup Aufar.■



JELAJAH

Tol Bali Mandara, Menikmati Sunset tanpa Macet





Sebagai *Tour Executive* di destinasi populer seperti Bali, Lia sangat memperhatikan ketepatan waktu bagi para klien wisatawan. Tol Bali Mandara banyak membantunya.

Lia menjadi saksi rekan kerjanya di perusahaan *The Driver*, yang selalu terburu-buru mengantar wisatawan ke Bandara I Gusti Ngurah Rai di pagi hari. Penerbangan pagi hari bisa jadi begitu menegangkan ketika berhadapan dengan kemacetan. Lia Resty Anggraeni yang bekerja sebagai *Tour Executive* di Pulau Dewata hafal betul dengan situasi itu.

“Kalau pagi itu rawan banget macet, jadi kalau dari arah Ubud pasti lewat tol itu, yang dari Nusa Dua,” kisah Lia sambil terkekeh mengingat nasib para supirnya mengejar penerbangan pagi. Tol yang Lia maksud adalah Tol Bali Mandara yang dibangun tahun 2012.

Itu baru sekeping pengalaman dengan kemacetan di Bali. Untuk predikat sebagai *Most Popular Destination in 2021* versi TripAdvisor, kemacetan justru akan jadi hambatan untuk Bali. Maka, dukungan infrastruktur memang jadi tuntutan mutlak, apalagi untuk Bali daerah selatan. Lalu lintas padat selalu membebani *bypass* Ngurah Rai dan Uluwatu.

“Sekarang kan ngga ada kendaraan umum sama sekali, jadi volume kendaraan pribadi itu banyak banget. Ada *Trans Metro* Bali (Dewata), itu juga baru sedikit rutenya,” ujar Lia.

Untuk menyiasati kemacetan, Pemerintah Daerah Bali membangun Tol Bali Mandara. Jalan tol ini menghubungkan tiga wilayah strategis yaitu kawasan Denpasar Kota ke Nusa Dua, Bandara Internasional Ngurah Rai, dan Pelabuhan Benoa. Lalu lintas segera dialihkan jauh sebelum mencapai titik jenuh *bypass* Ngurah Rai dan Uluwatu.

“Kalau misalnya lagi normal (bukan saat pandemi), membantu banget itu (Tol Bali Mandara) kan *highway* nggak ada lampu merah sedangkan kalau dari Sanur, Nusa Dua, atau Denpasar banyak banget lampu merah,” ujar Lia yang bolak-balik Jakarta-Bali dalam setahun terakhir. Menurut Lia, waktu tempuh lewat jalur tol lebih cepat 10-15 menit dari jalur non tol dalam kondisi lancar.

Tapi ternyata buat Lia, melewati jalur Tol Bali Mandara bukan hanya perkara ‘cepat sampai tujuan’. Tol Bali Mandara yang dibangun di atas laut memberikan pemandangan indah saat dilewati. Jika melintas di sore hari, Lia bisa melihat matahari terbenam. Deru pesawat lalu-lalang di atas kepala juga memberikan sensasi berbeda. Tentu saja, pengendara tidak boleh berhenti di bahu jalan untuk menikmati pemandangan.

“Nggak boleh banget. Bagian bahu jalan juga ditutup sama Jasa Marga. Paling pelan-pelan hahaha,” ujar Lia. Jalan Tol Bali Mandara merupakan jalan tol yang dikelola oleh PT Jasamarga Bali Tol. Tersedianya jalur untuk sepeda motor adalah salah satu keuntungan tol ini. Tapi menurut Lia, motor sebaiknya melintas di siang dan sore hari. Saat malam hari, angin bisa bertiup begitu kencang dan penerangan di beberapa titik masih kurang.



■
Dok. Resmi Bina Marga



“Kalau misalnya lagi normal (bukan saat pandemi), membantu banget itu (Tol Bali Mandara) kan highway ngga ada lampu merah sedangkan kalau dari Sanur, Nusa Dua, atau Denpasar banyak banget lampu merah.”

Jalan Tol Bali Mandara melintasi Kota Denpasar dan Kabupaten Badung serta sebagian besar konstruksinya berdiri dan melintas di atas laut Teluk Benoa. Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meresmikannya pada tanggal 23 September 2013 menjelang Konferensi Tingkat Tinggi *Asia Pacific Economic Cooperation* yang berlangsung dari tanggal 5-7 Oktober 2013 di Nusa Dua. Jalan Tol Bali Mandara juga menjadi sebab meningkatnya aktivitas wisata di sekitar area luar jalan tol tersebut seperti kuliner, memancing, lokasi pemotretan, tur dengan perahu tradisional, dan lainnya. Hal ini juga meningkatkan perekonomian masyarakat sekaligus pendapatan daerah.

PT Jasamarga Bali Tol sebagai pihak operator dalam pengoperasian Jalan Tol Bali Mandara juga turut andil dalam rangka menjaga keseimbangan ekosistem lingkungan. Hal tersebut dapat dilihat melalui aktivitas yang dilaksanakan oleh perusahaan tersebut melalui penanaman bibit bakau di koridor jalan tol.

Aktivitas ini dilakukan untuk mengembalikan ekosistem yang mungkin terdampak saat proses pembangunan infrastruktur. Dimana sebagian dari hutan bakau harus mengalami pembersihan, sehingga mengakibatkan berkurangnya biota laut. Namun demikian, seiring dengan telah selesainya pembangunan Jalan Tol Bali Mandara, restorasi lingkungan menjadi aktivitas rutin. Biota laut yang tadinya sulit ditemui kini sudah mulai muncul kembali seperti sedia kala. ■

SALING BICARA

Bagaimana Jika Rumah Bersubsidi Tidak Ditempati, Apakah Fasilitas KPR Bersubsidi Akan Dicabut?

Ratri
Jakarta

Selamat pagi, saya mau bertanya apakah betul jika rumah subsidi wajib ditempati setelah serah terima kunci? Bila melanggar aturan KPR bersubsidi maka bantuan akan dicabut dan angsuran akan naik?

T

erima kasih atas pertanyaan yang telah disampaikan. Dapat kami jelaskan beberapa hal sebagai berikut:

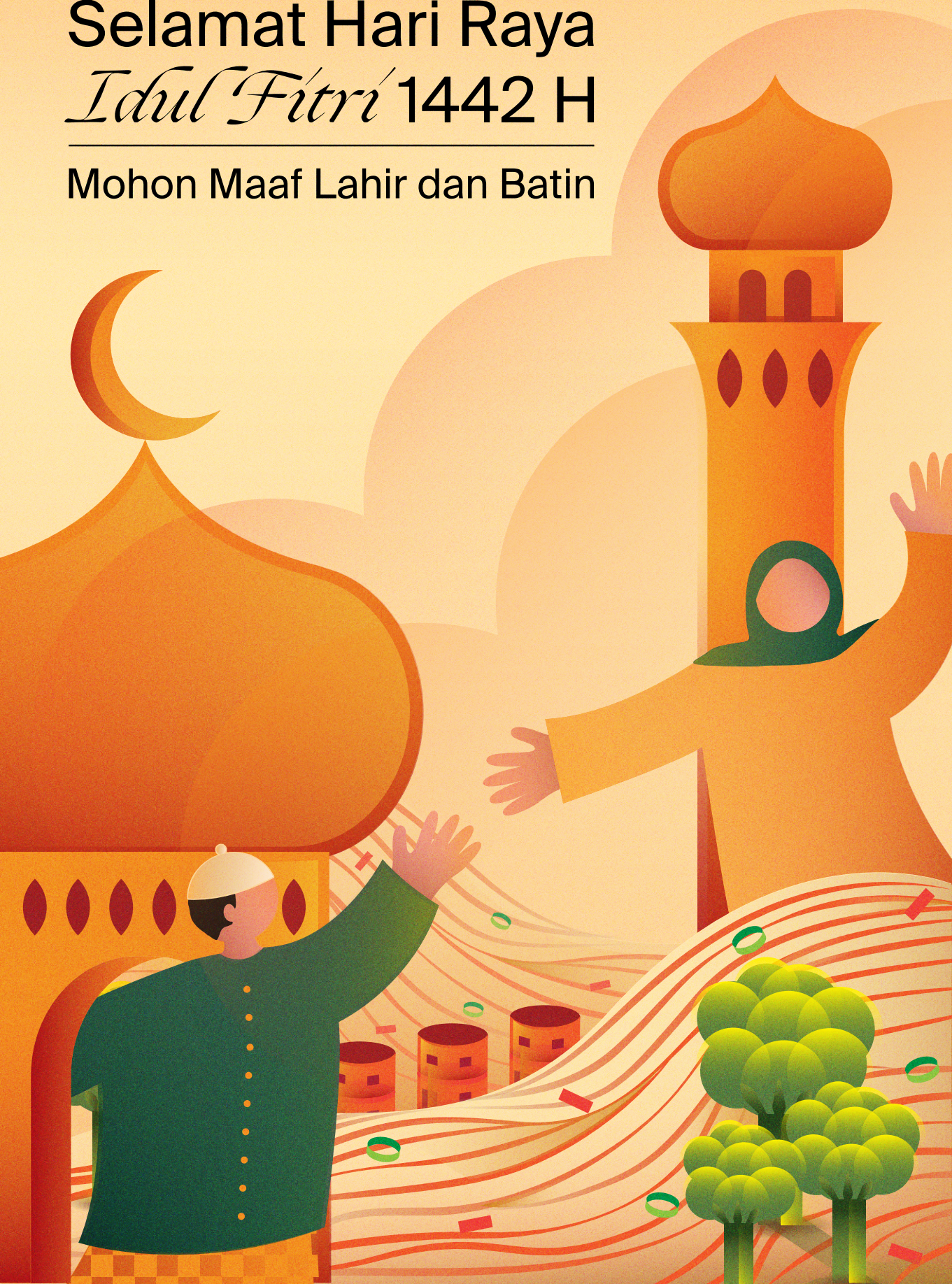
Benar, ketentuannya memang demikian sesuai Peraturan Menteri PUPR Nomor 20 Tahun 2019 tentang Kemudahan dan Bantuan Pemilikan Rumah bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah. Hal ini diatur untuk memastikan bahwa KPR bersubsidi dimanfaatkan MBR untuk mendapatkan hunian yang layak dan terjangkau. Pada Pasal 29 juga dijelaskan bahwa Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) membuat surat pernyataan akan menempati rumah sebagai tempat tinggal dalam jangka waktu paling lambat 1 (satu) tahun setelah serah terima rumah yang kemudian dibuktikan dengan berita acara serah terima sebagai salah satu persyaratan untuk dapat membeli rumah subsidi.



Adapun pelanggaran terhadap hal-hal yang sudah dilarang sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri PUPR Nomor 20 Tahun 2019 menyebabkan bantuan berupa fasilitas KPR Bersubsidi dicabut dan subsidi yang diterima harus dikembalikan. Pencabutan subsidi akan berdampak pada berubahnya skema pembiayaan dari KPR Bersubsidi menjadi KPR komersial. Perubahan tersebut menyebabkan terjadi kenaikan angsuran, karena menjadi angsuran komersial dengan mengikuti bunga pasar yang berlaku di bank penerbit kredit.■

Selamat Hari Raya *Idul Fitri* 1442 H

Mohon Maaf Lahir dan Batin



Fasilitas dan Dukungan Pemerintah untuk KPBU

① Fasilitas Penyiapan dan Pendampingan Transaksi

Project Development Facility (PDF)

Fasilitas dalam menyiapkan proyek (termasuk penyusunan kajian final pra-FS) dan pendampingan transaksi / lelang.

Dasar hukum PMK 180/PMK.08/2020

②

Dukungan Kelayakan

Viability Gap Fund (VGF)

Fasilitas dalam bentuk kontribusi tunai atas sebagian biaya konstruksi.

*Dasar hukum PMK 223/PMK.011/2012,
PMK 170/PMK.08/2018*





3

Penjaminan Infrastruktur

Penjaminan atas kewajiban finansial RJKP.
Dilaksanakan oleh PT PII (persero).

*Dasar hukum Perpres 78/2010, PMK 260/PMK.011/2010,
PMK 8/PMK 08/2016*

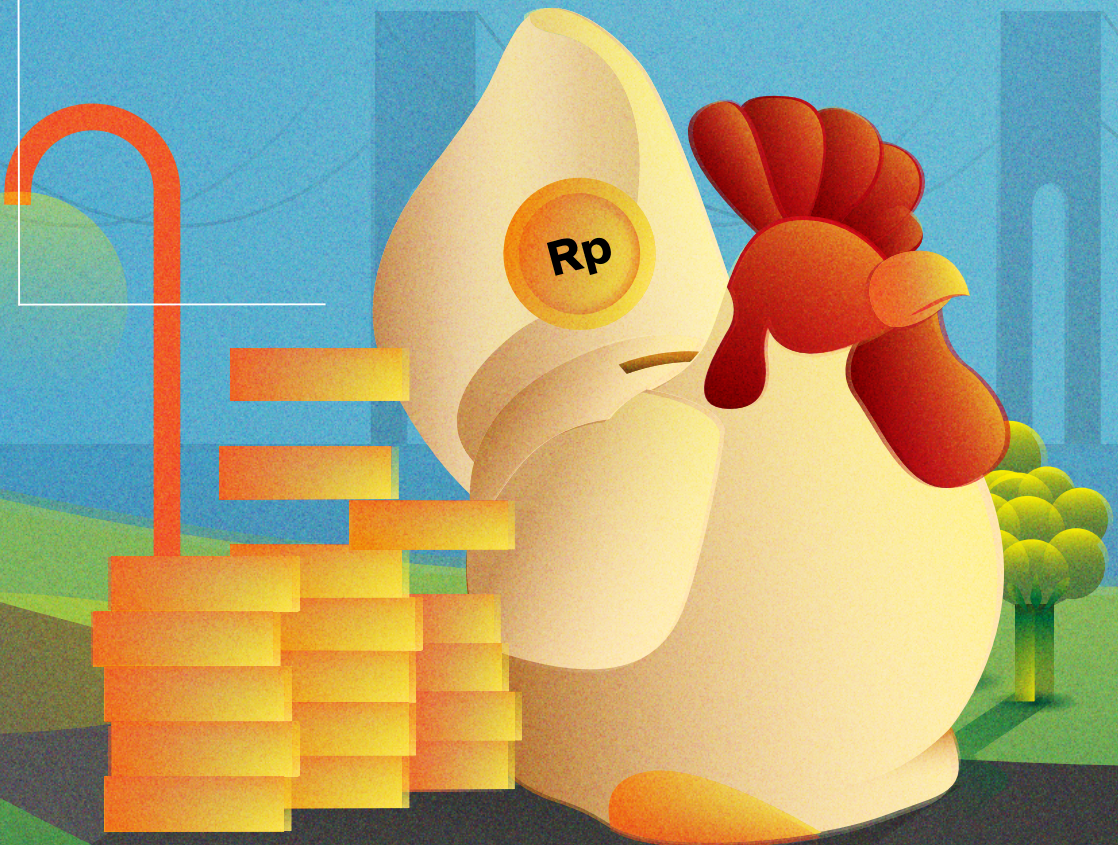
4

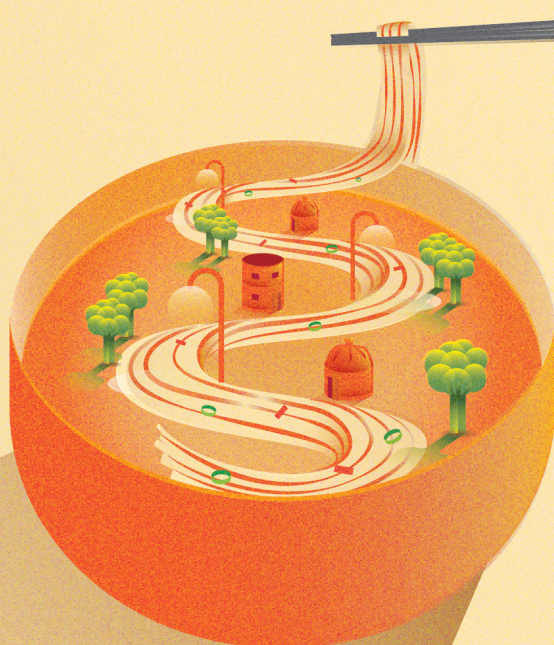
Pembayaran Ketersediaan Layanan

Availability Payment (AP)

Bentuk pengembalian investasi berupa pembayaran secara berkala oleh Menteri /Kepala Lembaga atau Kepala Daerah kepada Badan Usaha.

*Dasar hukum PMK 260/PMK.08/2016 (KPBU Pusat),
Permendagri No. 96/2016 (KPBU Daerah)*





VFM

Edisi 2 April–Juni 2021

Website

pembiayaan.pu.go.id

Twitter

@Pemb_InfraPUPR

Facebook

Djpi Pupr

Instagram

@Pembiayaan_Infrastruktur

YouTube

Pembiayaan Infrastruktur PUPR