

BAB IV

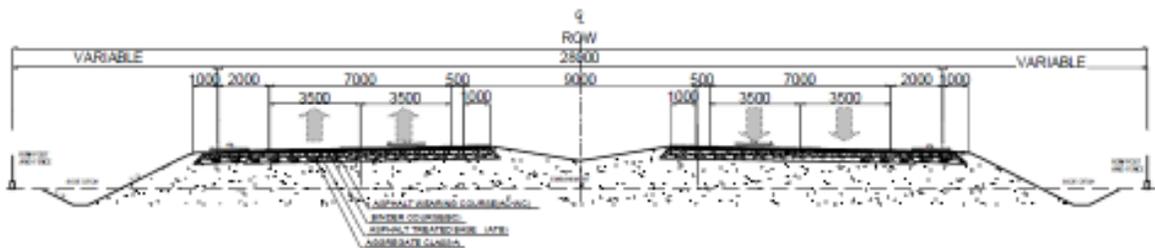
PEMBAHASAN

4.1 Profil Proyek

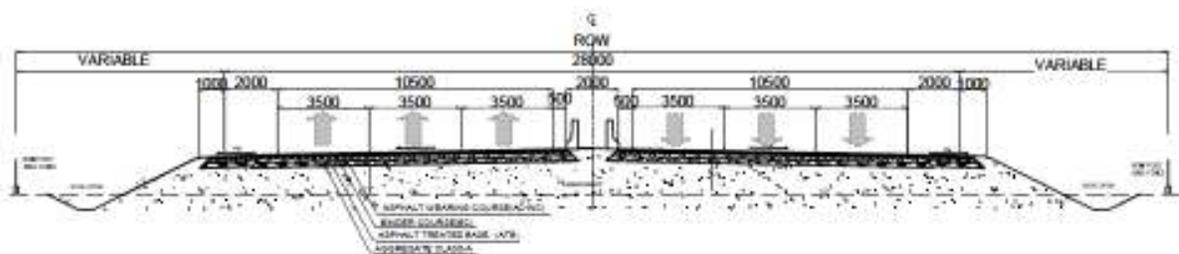
Jalan ini akan menghubungkan Bandara Internasional Juanda Surabaya di bagian selatan dengan pelabuhan tanjung perak pada bagian utara dengan melewati daerah timur surabaya

4.1.1 Aspek Teknis

Jalan ini memiliki panjang 23,1 km, jumlah jalur adalah empat lajur dan tahap kedua adalah enam lajur. Luas masing-masing saluran adalah 3,5 m. Ukuran untuk di dalam bahu jalan lebar 0,5 m dan di luar bahu jalan adalah 2m. Jalan ini direncanakan untuk menampung lebih dari 8 ton, dengan struktur kongkret. Tingkat kecepatan kendaraan diperkirakan untuk 80 km / jam Kita bisa melihat ditetapkan sebagai berikut:



Gambar 4.1 Potongan Transversal pada tahap awal (2 jalur-4 lines)



Gambar 4.2 Potongan Transversal pada tahap akhir (2 jalur-6 lines)

Sumber : (F/S) Surabaya East Ring Road "Bantuan Teknis Evaluasi Penerusan Proyek Jalan Tol", PT. Perentjana Jaya, DGH, March 2006), March 2006

4.1.2 Bagian Selatan

Jalan ini dibangun pada dua fitur geografis utama yang berbeda. Bagian selatan jalan yang terdapat di bidang pertanian yang diwakili oleh akuakultur di daerah pesisir

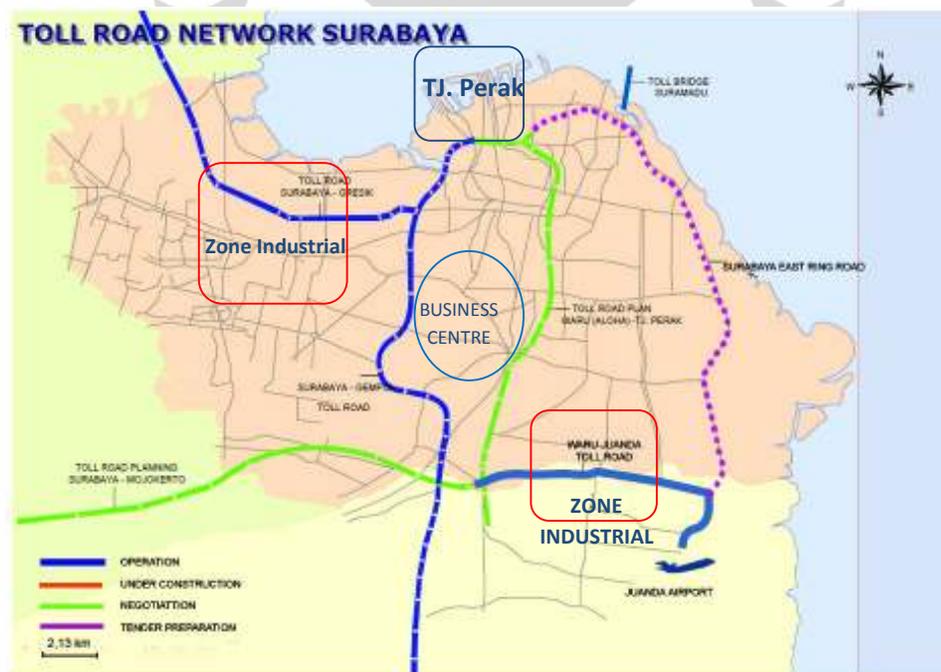
timur. Bagian selatan di sektor pertanian diharapkan untuk kelas dengan rata-rata 3 meter tinggi tanggul. Bagian selatan disediakan di perbatasan antara daerah pemukiman dan pertanian karena sebagian besar wilayah pesisir disebut sebagai kawasan konservasi.

4.1.3 Bagian Utara

Bagian utara jalan akan belajar di daerah perkotaan setelah pertukaran Suramadu, daerah urban diharapkan sebagai jembatan beton tinggi 25 meter.

Dalam kasus bagian utara, garis tengah setelah Suramadu terjadi sepanjang kanal bernama Pegilikan mempertimbangkan potensi lokasi dermaga hanya untuk jembatan. Tempat pertemuan dan jangka waktu pertukaran studi juga meliputi dua sambungan (link antara jalan tol) dan empat simpang susun (link antara jalan tol dan rute biasa). Kedua simpang disediakan dalam keluaran 3-kaki dan terletak di jalan menuju link studi Waru - Juanda bagian dan Waru (Aloha) - Wonokromo - Tj Perak masing-masing bagian. Lokasi simpang susun adalah Kedung Baruk, Laguna, dan Kenjeran. Suramadu. Lokasi simpang susun yang direncanakan mengingat sambungan ke jalan biasa, yang merupakan jalan akses utama ke pusat kota timur daerah.

4.2. Penggunaan Lahan

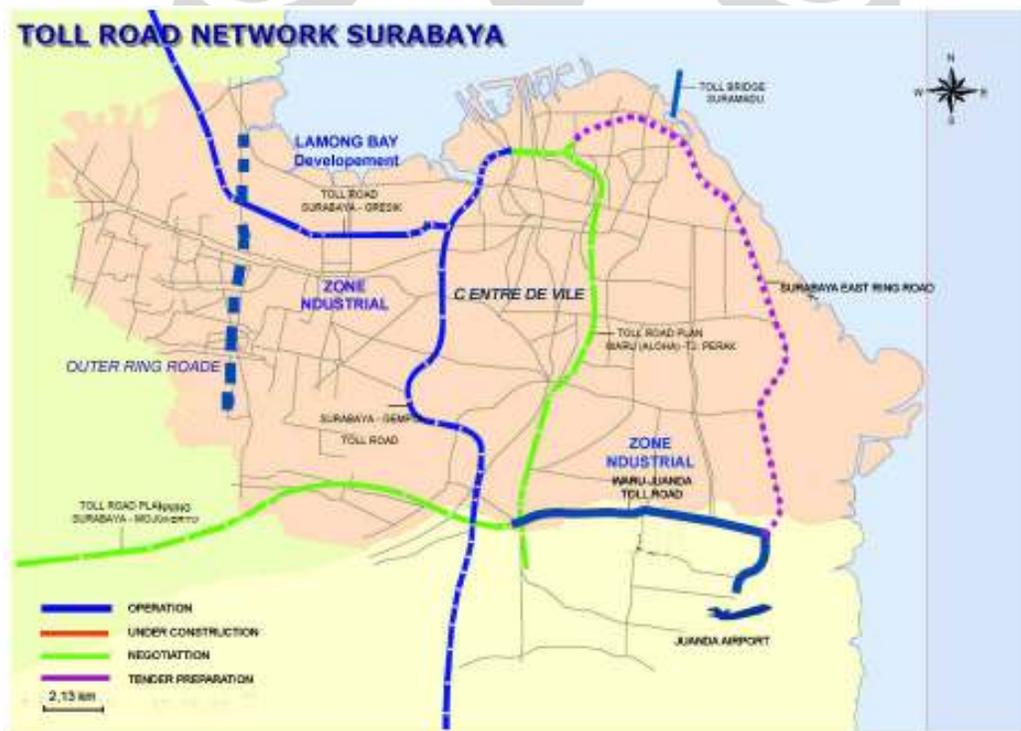


Gambar 4.3 Penggunaan lahan eksisting di Surabaya

Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum, 2010, et BAPPEDA Kota Surabaya

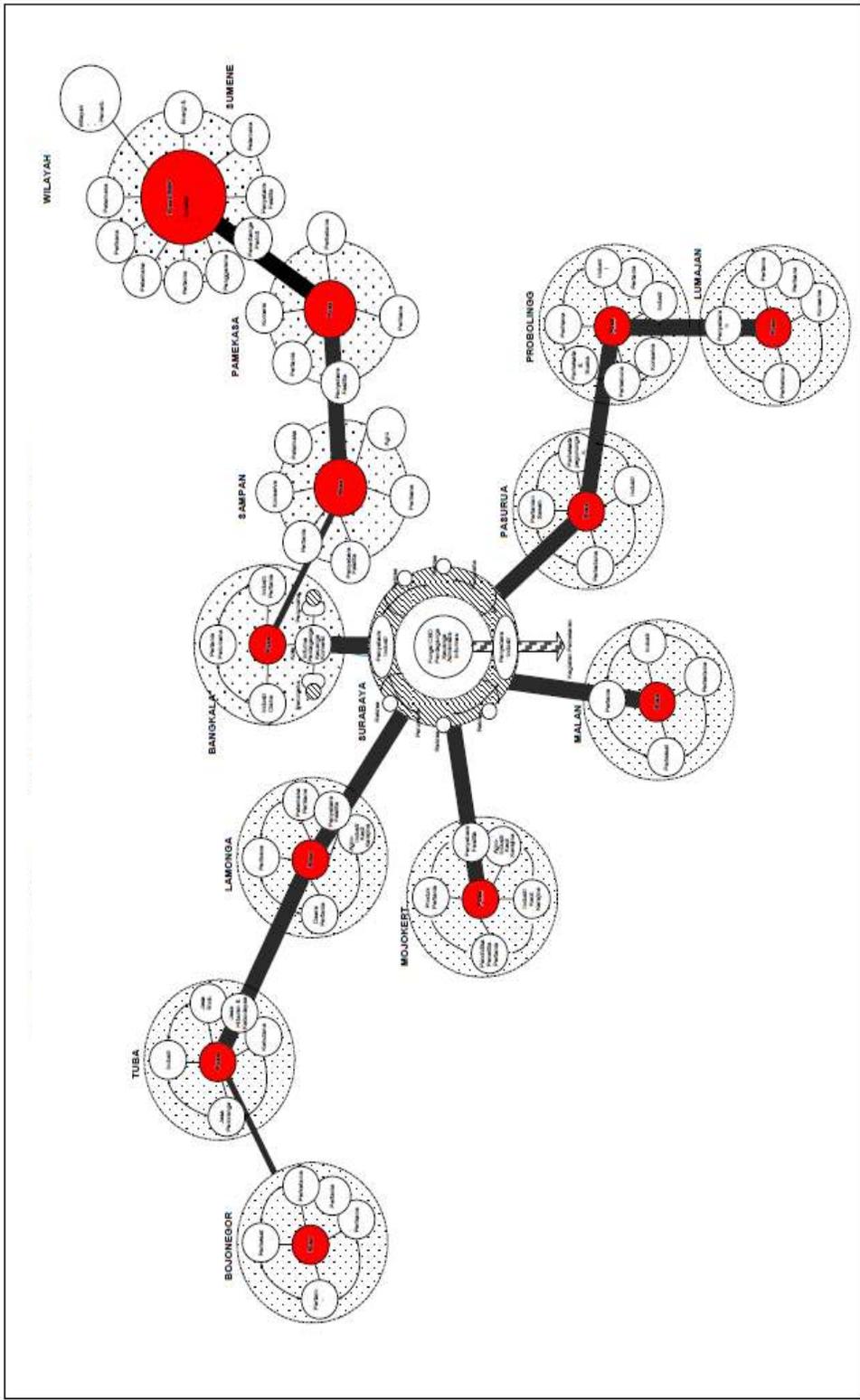
Gambar ini menunjukkan penggunaan lahan saat ini di Kota Surabaya. Kegiatan Ekonomi utama perusahaan / terkonsentrasi di utara, dekat pelabuhan Tanjung Perak, dan tidak ada daerah lain di dasar dan khusus, kecuali untuk zona industri berdekatan dengan pelabuhan. Selain itu, tidak ada hirarki jalan yang jelas diberikan kepada jaringan jalan yang ada. Karena alasan di atas, daerah pusat kota yang sangat padat selama waktu puncak.

Basis kebijakan utama dari rencana pembangunan adalah untuk mendesentralisasikan kegiatan komersial atas area pusat ke barat, timur dan selatan kota untuk mengurangi kemacetan di daerah pusat dan mencapai pertumbuhan yang seimbang di seluruh kota. Dalam rencana pengembangan, wilayah kota dibagi menjadi dua belas (12) unit perencanaan dan jaringan jalan dirancang untuk menghubungkan setiap unit perencanaan. Pembangunan proyek-proyek dalam dan luar kota secara singkat dijelaskan di bawah ini (Bahkan jika proyek luar kota tidak termasuk dalam Rencana Tata Ruang Kota).



Gambar 4.4 Denah teritorial kota Surabaya (2015)

Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum dan, 2010, dan BAPPEDA Kota Surabaya



Gambar 4.5 Konsep hubungan Surabaya dengan daerah lain

Sumber: Direktorat Pusat Perencanaan Wilayah, Direktorat Jenderal Perencanaan Wilayah, Kementerian Pekerjaan Umum, Agustus 2003

Dari gambar di atas terlihat peran penting Surabaya dengan kota lainnya Kita bisa melihat bahwa pengembangan kota Surabaya dan sistem transportasi sangat berhubungan, baik kota dekat di sekitarnya baik yang ada di sebuah pulau Jawa dan pulau Madura. Kota - kota di pulau Jawa antara lain Bojonegoro, Tuban, Lamongan, Mojokerto, Malang, Pasuruan, Probolinggo Lumajang. Kota-kota di Pulau Madura: Bangkalan, Sampang, Pamekasan Sumenep

4.2.1 Alasan Pemilihan wilayah

Rencana pembangunan di daerah ini karena memiliki beberapa alasan:

- Penggunaan tanah, pembangunan jalan tol lingkaran timur diharapkan untuk merangsang pembangunan daerah Surabaya timur yang masih kurang standar.
- Perbaikan kondisi lingkungan, polusi udara dan kebisingan di kawasan pusat akan berkurang karena lalu lintas yang ada di tengah akan berkurang.
- Peningkatan lalu lintas kota, jalan raya ini akan menjadi bypass di utara dan selatan, kepadatan lalu lintas yang diharapkan pada area pusat akan berkurang. Selain itu, diharapkan bisa menjadi alternatif untuk memasuki atau meninggalkan kota.
- Jalan ini akan menghubungkan beberapa infrastruktur strategis: Bandar Udara Juanda, Pelabuhan Tanjung Perak, Kawasan Industri SIER (Surabaya Industrial Estate Rungkut) dan kawasan perumahan PIER (Pasuruan Industrial Estate Rembang (PIER)

4.3 Biaya Proyek

Berdasarkan hasil perhitungan studi kelayakan menunjukkan bahwa total biaya konstruksi 5.028.821 juta rupiah. Jika Anda mencari harga, diketahui bahwa item yang terbesar adalah untuk pembangunan kebutuhan sebagian besar anggaran digunakan untuk sampai tanah dan struktur beton.

Tabel 4.1. Biaya keseluruhan proyek

No.	Pekerjaan	Harga (Juta Rupiah.)
1.	Biaya Pengadaan Tanah	728,628
2.	Biaya konstruksi	2,665,062
3.	Biaya Operasi	25,277

4.	Peralatan	6,775
5.	Desain dan biaya pengawasan	35,040
6.	Imprévus	134,517
7.	Eskalasi	420,384
8.	PPN dan biaya terkait lainnya	411,806
9.	Bunga	420,384
10.	Biaya Total Proyek	5,028,821

Sumber : (F/S) Surabaya East Ring Road "Bantuan Teknis Evaluasi Penerusan Proyek Jalan Tol", PT. Perentjana Jaya, DGH, March 2006), March 2006

4.4. Evaluasi Ekonomi dan Keuangan

Laporan penelitian menunjukkan fissibilit  proyek ini secara ekonomi layak dengan IRR (internal rate of return Ekonomi) 25,8%, tetapi mengingat analisis proyek ini tidak cukup menarik secara finansial bagi investor (TRI Keuangan 13,4% dan 15,7% ROE), sehingga analisis lebih lanjut diperlukan untuk mendapatkan sistem yang memadai untuk pembangunan seperti Kemitraan Publik Swasta atau skema lain yang didukung oleh pemerintah.

4.5 Dampak Pembangunan Jalan Tol

Penggunaan jalan sebagai kontrol jalur akses, seperti jalan tol yang diusulkan, dan banyak memiliki berbagai efek pada berbagai sektor ekonomi dan orang-orang dan tidak hanya pada daerah pembangunannya, tetapi juga pada bagian lain seluruh wilayah atau negara. Dampak sosio-ekonomi yang diakibatkan oleh pembangunan jalan dapat secara luas diklasifikasikan ke dalam dua kategori besar, efek langsung dan tidak langsung. Efek langsung untuk pengguna jalan mendapatkan manfaat langsung berupa menghemat waktu dan biaya perjalanan dan dapat dievaluasi terutama pada basis moneter sampai batas tertentu, sedangkan efek tidak langsung yang paling sering direpresentasikan sebagai dampak terhadap pembangunan daerah dan nasional.

Indonesia mempunyai tujuan untuk pembangunan nasional dan regional, penekanan yang lebih besar harus ditempatkan pada pembangunan daerah atau efek tidak

langsung daripada efek langsung dan biaya pelaksanaan di jalan tol. Pembangunan Daerah membawa berbagai manfaat bagi seluruh bangsa, dan jika kebijakan yang tepat dan mendukung rencana investasi pembangunan jalan, pembangunan daerah dapat diatasi secara efektif dan adil.

4.5.1 Dampak Langsung

- Pengurangan waktu perjalanan: ini adalah pengaruh yang paling signifikan dari jalan baru yang akan didapatkan dengan mengurangi jarak tempuh dan waktu karena kecepatan dan tingkat pelayanan dibandingkan dengan jalan biasa lainnya .
- Penghematan biaya operasi kendaraan: kontribusi terhadap penghematan energi termasuk bahan bakar dan konsumsi pelumas dan tabungannya kendaraan di ban, suku cadang, pemeliharaan dan layanan pasokan pada konsumsi modal dasar, serta di tingkat nasional.
- Meningkatkan keamanan: lebih aman untuk lalu lintas jalan merupakan hal penting bagi pengguna jalan dan untuk masyarakat secara keseluruhan. Manfaat ini mungkin sebagian dinyatakan dalam basis moneter, tapi dampak sosial lebih berpengaruh .
- Lebih nyaman dan aman berkendara: Dengan instalasi pelayanan yang tinggi lalu lintas tidak terganggu, diharapkan bahwa perjalanan di jalan akan lebih nyaman dan aman bagi pengguna jalan dengan kelelahan sopir berkurang dan efek lainnya.
- Mengurangi kemacetan di jalan biasa: manfaat ini bukan untuk pengguna fasilitas baru, tapi untuk driver pada rute yang ada. Dengan mengalihkan sebagian volume lalu lintas di jalan biasa ke fasilitas pelayanan tingkat tinggi baru, diharapkan kemacetan di jalan biasa akan dikurangi. Selain itu, fasilitas jalan baru memiliki fungsi daerah bypass built-up, melalui lalu lintas

4.5.2 Dampak Regional

- Peningkatan pembangunan nasional: Promosi kegiatan ekonomi di pedesaan dan lokal, termasuk industri, manufaktur, pertanian, pariwisata dan kegiatan komersial merupakan tugas penting dalam proses perencanaan pembangunan nasional. Jalan tol memainkan peran penting untuk mencapai tujuan ini, mengakibatkan kegiatan redistribusi berlebihan berkerumun di daerah

metropolitan. Ini merupakan lanjutan penciptaan permintaan melalui investasi di jalan, meningkatkan produktivitas, meningkatkan kegiatan distribusi ekonomi, meningkatkan pendapatan pajak, meningkatkan ekspor, meningkatkan populasi dan pendapatan di daerah pedesaan dan memperkuat identitas nasional.

- Peningkatan Taraf Hidup: fasilitas infrastruktur jalan yang lebih baik akan menghasilkan pembesaran hidup dan kesempatan kerja, penyediaan layanan regional, seperti perawatan kesehatan dan sistem pendidikan dan efisien dalam hal pemulihan bencana alam

4.6. Pengadaan Tanah

Pengadaan tanah menjadi permasalahan yang cukup rumit dan mengganggu dalam proyek-proyek pemerintah yang memerlukan tanah yang luas. Umumnya permasalahan tanah adalah berkaitan dengan :Sertifikasi tanah, Konflik antar antar pewaris, keengganan pemilik tanah menjual tanah, batas tanah, harga belum sesuai. Menurut Hasundungan (2010), setidaknya ada 6 penyebab ketidاكلancaran pengadaan tanah :

1. Lamanya Surat Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan (SP2LP) dari Bupati /Walikota atau Gubernur
2. Waktu pengukuran dan penerbitan peta bidang tanah oleh kantor BPN membutuhkan waktu lama , kadang ada spekulasi yang mendirikan bangunan semi permanen setelah inventarisasi selesai.
3. Waktu pelaksanaan musyawarah yang cukup lama (120 hari)
4. Ketersediaan petugas panitia pengadaan tanah sangat terbatas
5. Ketersediaan dana untuk pembebasan lahan
6. Pelepasan tanah sesuai peraturan instansi

Dengan adanya hal hal tersebut maka pemerintah mengeluarkan Perpres No. 36 tahun 2005, jo perpres no. 25 tahun 2006. Yang mengatur ketersediaan tanah untuk fasilitas public, termasuk infrastruktur, mempercepat proses pembebasan tanah untuk guna kepentingan publik.

Disamping hal tersebut diberlakukan pula kebijakan *land capping* yaitu kepastian beban biaya yang harus ditanggung oleh investor. Jika terjadi kenaikan harga tanah yang melewati batas maksimum yang ditanggung oleh investor akan ditanggung oleh pemerintah.

4.7 Tipe dan Resiko dalam skema PPP :

Selain risiko di atas juga terdapat beberapa risiko lainnya, seperti politik dan risiko hukum, risiko desain, dan risiko force majeure. Jika dilihat dari risiko yang mungkin terjadi dalam beberapa skema pendanaan di atas, tabel alokasi risiko yang diperoleh sebagai berikut:

Tabel 4.2 Jenis Resiko yang dihadapi dalam proyek PPP

No.	GRUP RISIKO	RISIKO-RISIKO
1.	Risiko Politik dan Hukum	<ul style="list-style-type: none"> a. Gangguan stabilitas politik dan keamanan regional b. Pemutusan atau pembatalan kontrak c. Expropriation d. Penegakan kebijakan dan peraturan lingkungan e. Perubahan hukum dan peraturan yang terkait dengan proyek f. Perubahan hukum dan peraturan yang berhubungan dengan bisnis (termasuk kebijakan pajak dan tata cara akuntansi) g. Penundaan dan proses yang lama dalam pembuatan keputusan, perijinan, dan persetujuan oleh pemerintah h. Pembatalan perijinan dan persetujuan yang telah diberikan oleh pemerintah i. Kegagalan koordinasi antara Departemen Pekerjaan Umum dan Pemerintah j. Ketidakmampuan pemerintah untuk melaksanakan kewajiban-

		kewajiban yang telah tertuang dalam kontrak
2.	Risiko Ekonomi dan Keuangan	<ul style="list-style-type: none"> a. Pembatasan transaksi modal b. Risiko nilai tukar (termasuk devaluasi nilai mata uang local, fluktuasi nilai tukar asing) c. Perubahan biaya konstruksi terhadap fluktuasi mata uang d. Perubahan biaya impor peralatan operasional dan material terhadap fluktuasi mata uang e. Perubahan <i>finance cost increase</i> terhadap fluktuasi mata uang f. Fluktuasi suku bunga g. Biaya konstruksi yang meningkat akibat inflasi h. Kenaikan biaya operasional dan perawatan terhadap inflasi i. Penerimaan dari masyarakat j. Ketidakmampuan untuk membayar yang dialami oleh subkontraktor atau anggota
3.	Risiko Desain	<ul style="list-style-type: none"> a. Kesalahan spesifikasi tender b. Inovasi c. Kesalahan desain kontraktor d. Perubahan desain atas permintaan pemerintah e. Ketidaktepatan asumsi-asumsi geoteknik pada tahap desain berdasarkan informasi yang diberikan oleh Departemen Pekerjaan Umum f. Penundaan persetujuan

		<p>mengakibatkan kenaikan biaya</p> <p>g. Mengikuti regulasi atau aturan pemerintah</p>
4.	Risiko Land Acquisition	<p>a. Penundaan proses land acquisition</p> <p>b. Penundaan untuk memindahkan warga yang tergusur</p> <p>c. Klaim dan protes dari warga terhadap proses <i>land acquisition</i></p>
5	Risiko Konstruksi	<p>a. Risiko penyelesaian yang tidak sesuai dengan spesifikasi dan persyaratan desain atas permintaan salah satu pihak</p> <p>b. Risiko penyelesaian dengan permintaan salah satu untuk menunda konstruksi</p> <p>c. Peningkatan biaya terhadap kesalahan kontraktor</p> <p>d. Kenaikan biaya konstruksi akibat perubahan spesifikasi keselamatan yang dikehendaki</p> <p>e. Kenaikan biaya terhadap perubahan regulasi yang berhubungan dengan lingkungan</p> <p>f. Permasalahan yang berkaitan dengan kualitas pekerja, material, dan jalan untuk memenuhi kriteria kinerja</p> <p>g. Permasalahan dengan subkontraktor</p> <p>h. Cacat kewajiban</p> <p>i. Perubahan kondisi cuaca</p> <p>j. Permasalahan pekerja</p> <p>k. Kematian atau kecelakaan pada proyek</p>

		<p>1. Intervensi dari pihak ketiga seperti: pendemo, NGO terhadap rute rencana dan konstruksi</p>
6.	Risiko <i>Traffic Demand</i> dan <i>Revenue</i>	<p>a. Volume trafik lebih rendah dari yang diharapkan</p> <p>b. Kesalahan dalam mensosialisasikan sistem tarif</p> <p>c. Kenaikan tarif tidak terjadi</p> <p>d. Adanya penolakan terhadap kenaikan tarif berdasarkan volume trafik</p> <p>e. Kesalahan dalam meningkatkan akses jalan lokal sehingga menghalangi kenaikan trafik</p> <p>f. Pengembangan pada jalan yang lain mengakibatkan penurunan trafik</p> <p>g. Pengembangan pada moda transportasi yang lain mengakibatkan penurunan trafik</p> <p>h. Perubahan terhadap rencana pengembangan jaringan</p> <p>i. Pengguna yang tidak membayar penggunaan jalan tol</p>
7.	<i>Operation and Maintenance Risk</i>	<p>a. Kebaikan upah pekerja</p> <p>b. Kenaikan biaya operasi</p> <p>c. Kenaikan biaya impor</p> <p>d. Perubahan terhadap level of service yang ditentukan oleh pemerintah</p> <p>e. Permintaan yang turun dan kenaikan biaya akibat perubahan cuaca yang tidak diharapkan</p> <p>f. Ketidaksesuain dengan persyaratan operasional dan perawatan pihak</p>

		swasta g. Dampak negatif lingkungan terhadap operasional
8.	<i>Force Majeure</i>	

Jika beberapa jenis resiko di atas dialokasikan maka didapatkan tabel sebagai berikut :

Table 4.3 Alokasi Resiko Untuk Proyek PPP

No.	Model Pembiayaan	Resiko Keuangan	Resiko kepemilikan	Resiko Pasar	Resiko Konstruksi	Resiko Operasi
1	Murni Publik	Publik	Publik	Publik	Publik	Publik
2.	Contrat du O & M	Publik	Publik	Publik	Publik	Swasta
3.	DBO.	Publik	Publik	Publik	Swasta	Swasta
4.	DBL	Publik	Publik	Swasta	Swasta	Swasta
5.	Inversée BOO	Publik	Swasta	Swasta	Swasta	Swasta
6.	BOT	Swasta	Swasta	Swasta	Swasta	Swasta

Sumber : Formation Study Surabaya East Ring Road, Mars 2007

4.8 PPP Untuk Jalan Tol Lingkar Luar Kota Surabaya

Dalam mempertimbangkan pembagian risiko pada Tabel di atas, kita dapat melakukan analisis sebagai berikut:

- Sistem BOT, semua resiko ditanggung oleh sektor swasta dalam perhitungan F / S (komputasi Keuangan) dalam hal proyek ini tidak menarik bagi swasta. (Keuangan IRR Finansial 13,4% dan 15,7% ROE), proyek ini sangat beresiko untuk dikerjakan sendiri oleh pihak swasta.
- Seperti terlalu banyak tanggung jawab dan kewajiban disebabkan oleh sektor publik, Murni Layanan dan O & M model kontrak atau opsi prioritas

- Pengembalian model BOO, yang sejauh ini tidak cukup menguatkan bukti, tidak dapat direkomendasikan sangat.
- Oleh karena itu, model PPP yang kemungkinan dapat diterapkan untuk proyek DBL (Design-Build-Lease) atau DBO (Design-Build-Operate). Perbedaan terbesar antara DBL dan DBO adalah siapa yang mengambil risiko pasar selama operasi. Jika risiko tersebut terutama dilakukan oleh sektor swasta, sering kasus DBL. Jika diambil di 100% oleh sektor publik, dapat menjadi DBO
- Dengan DBL dan DBO, hubungan kontrak antara publik dan swasta sangat mirip. Sektor kedua peran yang persis sama dengan DBL dan DBO jika tahap proposal sebelum perdagangan, sektor publik sebagai majikan dan sektor swasta sebagai kontraktor konstruksi.

Menurut pendapat saya, lebih menarik untuk sektor swasta untuk bekerja sama dan memastikan proyek berjalan sesuai jadwal, pemerintah dapat menggunakan skema DBO, pemerintah bertanggung jawab jika ada risiko pasar.

Pemerintah akan membiayai desain dan konstruksi jalan, sedangkan untuk operasi dan pemeliharaan akan diberikan kepada sektor swasta dan perusahaan publik. Menurut hasil operasi dan pemeliharaan dilakukan, biaya operator.