

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. KONDISI EKSISTING KOTA SURABAYA

##### 2.1.1 Kondisi Geografis

Surabaya, ibukota Jawa Timur adalah kota besar kedua di Indonesia setelah Jakarta. Luas 374,36 km<sup>2</sup> dan Surabaya terletak antara 07 ° 21 ' Lintang Selatan dan 112 ° 36' sampai 112 ° 54 'Bujur Timur. Luas wilayah Surabaya (80%) merupakan dataran dengan ketinggian 3-6 meter di atas permukaan laut, sedangkan di selatan dengan ketinggian 25-50 meter di atas permukaan laut

Surabaya terletak pada pantai utara di propinsi Jawa Timur. Berbatasan dengan selat Madura di utara dan timur, kabupaten Sidoarjo di bagian timur, dan daerah berbatasan dengan kabupaten Gresik di selatan. Di Surabaya dilewati oleh sungai Brantas. Luas wilayah kota Surabaya, 52.087 ha, dengan 63,45 persen atau 33,048 ha dari total luas lahan dan sisanya 36,55 persen atau sekitar 19.039 ha wilayah laut yang dikelola oleh Pemerintah Surabaya.

Surabaya dan sekitarnya juga disebut *Great Surabaya Metropolitan Area* (GSMA), atau Indonesia dikenal sebagai GERBANGKERTOSUSILO, akronim dari Kabupaten di sekitar Surabaya (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo dan Lamongan).

##### 2.1.2 Kondisi Penduduk

Atas dasar data pada kantor catatan sipil, sampai Desember 2007, jumlah penduduk kota Surabaya sampai Desember 2007 adalah 2.861.928 jiwa. Susunan penduduk Surabaya, pada tahun 2007 menurut jenis kelamin sebanyak 1.437.682 laki-laki (50,23%) dan 1.424.246 (49,77%) perempuan. Dilihat dari komposisi struktur kelompok menurut umur / tahun pada tahun 2007, penduduk Surabaya dapat dijelaskan bahwa

proporsi terbesar di kelompok usia 36-45 tahun (524.829 jiwa) dan 46-59 tahun (464.205 jiwa).

Hasil dari Sensus penduduk pada tahun 2000 menunjukkan bahwa populasi GSMA adalah 8,2 juta di kotamadya Surabaya (kota Surabaya 2,6 Juta ). Jawa Timur menyumbang 17% dari populasi total Indonesia dan 24% dari populasi Jawa Timur terkonsentrasi pada GSMA dan Surabaya sendiri mempunyai populasi 32% dari GSMA.

Table 2.1. Populasi GSMA

1)	Daerah	Populasi	Persentase (%)	Keterangan
2)	<b>Indonesia</b>	<b>208,600,000</b>		
3)	<b>Propinsi Jawa Timur</b>	<b>34,765,998</b>	16.7%	2)/1)
4)	<b>Greater Surabaya (GSMA)</b>	<b>8,171,906</b>	23.5%	3)/2)
5)	Kotamadya Surabaya	2,599,796	31.8%	4)/3)
6)	Kabupaten Gresik	1,005,445		
7)	Kabupaten Sidoarjo	1,563,015		
8)	Kabupaten Mojokerto	908,004		
9)	Kotamadya Mojokerto	108,938		
10)	Kabupaten Lamongan	1,181,660		
11)	Kabupaten Bangkalan	805,048		

Sumber : Populasi Jawa Timur (Hasil Sensus Penduduk : seri :12.2.14, Badan Pusat Statistics.)

### 2.1.3 Kondisi Ekonomi

Surabaya adalah pusat kegiatan ekonomi di Jawa Timur, terdapat banyak perusahaan di daerah tersebut seperti perusahaan pembuatan kapal elektronik alat berat dan pertanian dan kerajinan.

Berdasarkan data dari BPS Surabaya, kota Surabaya periode pembangunan ekonomi (2002-2004), menunjukkan tingkat pertumbuhan yang sangat positif, masing-masing sebesar 3,80% (2002), 4,22% (2003) dan 5,45% (2004). Pengembangan sektor-sektor ekonomi secara langsung mempengaruhi peningkatan PDB dan PDB per kapita adalah nilai yang

menunjukkan kemampuan daya beli masyarakat. Sekilas dari PDB dan PDB per kapita nilai di Surabaya selama tiga periode terakhir (2002-2004) dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Ini mungkin bahwa GRDP Jawa Timur pada tahun 2004 adalah 242.227.000.000 rupiah (14,6% secara keseluruhan di Indonesia) dan GRDP Surabaya 48794000000 rupiah.(2,9% kontribusi GDRP kontribusi Indonesia dan 20,1% adalah propinsi Jawa). Manufaktur dan perdagangan (perdagangan, hotel dan restoran) dan saham industri persentase tinggi (31,4% dan 35%).

Table 2.2 Gross Regional Domestic Product pada Constant 2000 Prices (2004)

No	Hasil Industrial	Indonésia	Persentase (%)	Jawa Timur	Persentase (%)	Surabaya	Persentase (%)
1.	Pertanian, kehutanan dan Perikanan	252,953	15.2	43,331	17.9	87	0.2
2.	Pertambangan dan penggalan	160,655	9.7	4,596	1.9	2	0.0
3.	Perindustrian/ Pabrik	469,118	28.3	67,520	27.9	15,345	<b>31.4</b>
4.	Pasokan listrik, gas dan air	11,066	0.7	4,172	1.7	1,386	2.8
5.	Konstruksi	97,467	5.9	8,604	3.6	4,575	9.4
6.	Perdagangan, Hotel & Restoran	271,177	16.3	68,296	28.2	17,098	<b>35.0</b>
7.	Transportasi dan Komunikasi	95,772	5.8	13,830	5.7	4,933	10.1
8.	Keuangan dan Bisnis	150,936	9.1	11,783	4.9	3,099	6.4
9.	Pelayanan/servis	151,435	9.1	20,095	8.3	2,269	4.7
	GRDP	1,660,579	100	242,227	100	48,794	100
10	Peran Indonesia			14.6%		2.9%	
11	Peran Jawa Timur					20.1%	

Sumbere: *Java Timur in Figure 2006*, Statistik BPS Jawa Timur

*Surabaya in Focus 2004*, /Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya (BAPPEKO) Surabaya

Berdasarkan data dari Bank ASEAN (ADB), Jawa Timur dan Surabaya pada Angka 2006 Fokus pada tahun 2004 dan mencatat bahwa dengan habitat PRDG adalah terus meningkat antara tahun 2001 dan 2004, Surabaya, Jawa Timur dan meningkat 12,8% dan 12,2%

## **2.1.4 Infrastruktur Transportasi**

### **2.1.4.1 Angkutan Darat**

Surabaya merupakan pusat transportasi darat di provinsi Jawa Timur, yaitu pertemuan dari sejumlah jalan yang menghubungkan Surabaya dengan kota-kota lain di sekitar Surabaya atau di dalam Surabaya. Untuk menghubungkan Surabaya dengan Pulau Madura telah dibangun jembatan tol Suramadu, yang merupakan jembatan terpanjang di Indonesia. Jalan Surabaya terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi dan jalan-jalan kota.

Jaringan jalan di kota Surabaya pada tahun 2004 memiliki jalan sepanjang kurang lebih 1.082,44 km jalan lokal yang belum disampaikan oleh sponsor (investor), sedangkan untuk jalan yang panjang kota Surabaya untuk + 983 km. Sistem jaringan jalan wilayah metropolitan Surabaya saat ini didominasi oleh gerakan lalu lintas ke arah utara - selatan kota Sidoarjo dan timur - barat pusat kota Gresik. Pergerakan dilayani langsung dengan arah arah Gempol - Surabaya. Sementara gerakan menuju Timur - Barat dilayani oleh Jalan tol Manyar - Gresik - Surabaya.

Ada dua terminal bus besar yang melayani bus-bus yang menghubungkan Surabaya dengan kota-kota lain, yaitu terminal utama (Bungurasih) dan Osowilangun. Terminal Bungurasih adalah terminal bus tersibuk di Indonesia (dengan jumlah penumpang hingga 120.000 per hari), dan terminal bus terbesar di Asia Selatan.

Untuk transportasi ke tingkat regional, ada kereta komuter yang menghubungkan Surabaya – Sidoarjo - Porong, Lamongan-Surabaya, Mojokerto dan Surabaya jalur tengah dipersiapkan di kota Benowo - Kalimas (Perak) - Waru. Surabaya terhubung ke beberapa kota di Jawa melalui jalur kereta api. Surabaya memiliki empat stasiun utama: Wonokromo, Gubeng, Surabaya Kota, dan Surabaya Pasar Turi.

#### 2.1.4.2 Transportasi Udara

Bandar Udara Internasional Juanda merupakan sebuah bandar udara internasional yang melayani penerbangan dari Surabaya ke Jawa Timur dan daerah lainnya, Bandara Juanda terletak di daerah Sedati, Kabupaten Sidoarjo, 20 km sebelah selatan Surabaya. Bandara Internasional Juanda dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I (salah satu badan usaha milik negara (BUMN), Departemen Komunikasi, yang aktif dalam pengelolaan dan melakukan pelayanan bandara di Indonesia).

Bandar udara ini memiliki landasan pacu 3.000 meter panjang, luas permukaan 51.500m. Bandara baru ini juga dilengkapi dengan tempat parkir seluas 28.900 meter persegi yang dapat menampung lebih dari 3.000 kendaraan. Bandara harus dapat mengakomodasi 6 - 8 juta penumpang per tahun dan 120.000 ton kargo per tahun. Setiap hari kerja pesawat yang melalui Bandara Juanda adalah 320 kali, tujuannya adalah nasional dan internasional penumpang memiliki lebih dari sepuluh ribu, mayoritas transportasi udara adalah tujuan ke Jakarta.

Bandar udara ini juga dilengkapi dengan 4 tangki pasokan bahan bakar, dengan kapasitas 2.000 KL. Seluruh dana pembangunan dibantu oleh Pemerintah Jepang melalui program bantuan pembangunan resmi dari lembaga Japan Bank International Corporation (JBIC).

Pengembangan lalu lintas udara Bandar Udara Juanda tahun 2009 telah mengalami pertumbuhan positif. Penurunan terjadi pada jumlah penumpang di dunia penerbangan terjadi karena krisis ekonomi global namun hal ini tidak berdampak pada penerbangan di Indonesia, termasuk Bandara Juanda.

Pergerakan penumpang tahun 2009 sebesar 10.633.725 orang telah meningkat 19,76% dibandingkan dengan 2008 yang sebesar 8.879.296. Rata-rata 29.133 penumpang sehari, setiap penumpang telah tiba di rumah 12.689 orang, meninggalkan 11.687 orang dan 1.583 penumpang transit, penumpang internasional adalah 1.631 orang, dan transit 1488 56 orang / hari. Pergerakan Pesawat oleh Bandara Juanda naik 8,83%. Dari 86.343 di tahun 2008 menjadi 94.066 gerakan pada tahun

2009 gerakan ini. Mutasi per hari rata-rata pada tahun 2008 terdapat 236.258 gerakan ke dalam gerakan pada tahun 2009. Gerakan barang (cargo dan surat) % meningkat 13:20, dari 59.370 ton pada tahun 2008 untuk 67.204 ton pada tahun 2009. Non-minyak ekspor ke wilayah Asia adalah jumlah terbesar berturut-turut Singapura, Malaysia, Jepang, Hong Kong dan yang kelima di Australia adalah untuk mengirim berbagai jenis ikan segar, ikan segar sebesar 47% dari ekspor non-migas melalui Bandara Juanda.

### 2. 1.4.3 Transportasi Laut

Ada tiga pelabuhan di wilayah metropolitan Surabaya: yaitu pelabuhan Tanjung Perak, pelabuhan Gresik, dan pelabuhan Kamal. Pelabuhan Tanjung Perak adalah pelabuhan terminal penumpang dan pelabuhan kontainer. Tanjung Perak adalah pelabuhan terbesar kedua di Indonesia setelah Tanjung Priok Jakarta. Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya menghubungkan penumpang dengan kota-kota pelabuhan lain di Indonesia. Pelabuhan Gresik melayani material khusus seperti pertambangan batubara dan kayu. Sementara pelabuhan Kamal itu terletak di seberang Kota Surabaya dan pintu masuk ke Pulau Madura untuk penumpang feri. Pelabuhan ini tidak terlalu aktif setelah dibangun jembatan Suramadu yang menghubungkan Surabaya dan Madura.

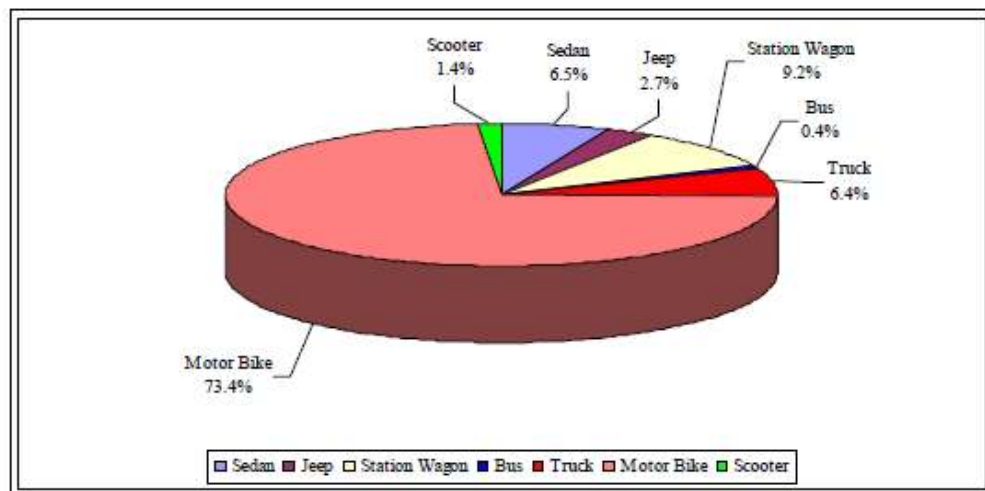
Pelabuhan Tanjung Perak mempunyai jumlah nilai ekspor dan impor terbesar ke dua di seluruh Indonesia, mendekati pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta, dengan pangsa persentase sebesar 8,3% dan 10,5 % untuk ekspor dan impor. Perlu dicatat bahwa kedua pelabuhan strategis, Tanjung Priok dan Tanjung Perak mendominasi sekitar 40% dari ekspor dan 60% dari nilai impor dari seluruh negara.

Ekspor utama produk-produk dari Pelabuhan Tanjung Perak adalah produk industri, kayu, furnitur, dan bahan kimia. Di sisi lain, komoditi gandum diimpor, residu minyak kelapa, bahan bakar halus, beras. Indonesia adalah

negara ekspor bensin, minyak dan gas sebelumnya namun sekarang, Indonesia berubah menjadi sebuah negara pengimpor minyak.

#### 2. 1.4.4 Jumlah Kendaraan ke Surabaya

Motor di kota Surabaya telah tumbuh selama 5 tahun terakhir 2000-2004 dengan peningkatan rata-rata sebesar 0,7% termasuk dua roda (2,1% tidak termasuk sepeda motor). Jumlah kendaraan bermotor di kota Surabaya adalah sekitar 924.500 kendaraan dan 34,4 per 100 orang pada tahun 2004. Tingkat pertumbuhan tertinggi diamati pada bus dengan 21,9% per tahun selama periode sama. Mengenai komposisi kendaraan pada tahun 2004, motor roda dua lebih dari 70%, diikuti oleh station wagon dengan 9,2%. Namun, jika sepeda tidak termasuk, berbagi adalah 25,8% sedan, kendaraan station 36,4% dan 25,3% dari truk. Jumlah mobil per 100 orang menunjukkan tren menurun karena laju pertumbuhan penduduk lebih tinggi (3,35%) dibandingkan tingkat terendah kenaikan kendaraan (0,7%).



Gambar 2.1 Komposisi kendaraan di Surabaya

Sumber : Surabaya in Focus 2004, /Badan Perencanaan Pembangunan Kota Surabaya (BAPPEKO)  
Surabaya

Pertumbuhan ekonomi di Surabaya, yang terus meningkat akan disertai dengan peningkatan jumlah kendaraan yang melewati jalan raya, sehingga

pertumbuhan ekonomi harus disertai dengan peningkatan infrastruktur baik jalan tol dan non tol yang baik. Pembangunan jalan tol diperlukan untuk mendorong mobilitas arus barang dan jasa, serta sebagai alat pemersatu untuk menyederhanakan keamanan dan ketahanan pangan di suatu wilayah. Salah satu rute yang sudah direncanakan akan dibangun adalah jalan lingkar luar Surabaya.

#### **2.1.5. Jalan Tol Trans Jawa**

Pulau Jawa merupakan pusat aktifitas ekonomi dan sosial Indonesia pusat pengembangan industri prospektif dan investasi dalam ekonomi beragam. Kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh perusahaan domestik dan asing terus meningkat menyebabkan perkembangan yang luar biasa dari jaringan jalan di Jawa.

Karena perkembangan pesat kegiatan ekonomi, tingkat kemacetan jalan telah mencapai batas kritis dalam hal kapasitas fisik dan fungsi jaringan, dan dengan demikian muncul, peningkatan kapasitas jalan sebagaimana mestinya diperlukan. Untuk mengatasi situasi ini dan mendukung pengembangan pembangunan sosio-ekonomi dan juga pulau Jawa, proyek jalan banyak diterapkan untuk mencapai peningkatan substansial dalam sistem transportasi jalan masyarakat.

Jalan Tol Trans Jawa akan menghubungkan Merak di bagian barat dan Surabaya di timur, dengan total panjang 863,7 km, menghubungkan pusat-pusat kegiatan sosial-ekonomi di Pulau Jawa. Kondisinya masih jauh dari memuaskan, dengan hanya bagian kecil yang digunakan sebagai jalan tol dan sebagian besar wilayah masih ditandai sebagai kondisi jalan yang buruk.

Jalan tol Trans Jawa sangat penting untuk pulau Jawa pada perkembangan sosial, ekonomi dan komersial. Ini merupakan urat nadi transportasi darat yang digunakan di pulau 5-70 unit kendaraan setiap hari dan lebih penting jalur kereta api dan laut.





Gambar 2. 2 Pembangunan Jalan di Pulau Jawa

Sumber : BPJT 2007.

Sambungan yang signifikan antara Jakarta dan Tangerang Barat, sebagai segmen jalan tersebut selesai pada tahun 1984. Di Jawa Timur, segmen lain selesai pada tahun 1986, menghubungkan Surabaya dan Gempol. Jalan tol Jakarta Cikampek, melalui Jakarta timur, selesai pada tahun 1988 menjadi sebuah jalan yang sibuk di pantai utara Jawa.



Gambar 2. 3. Jalan Tol di Surabaya Metropolitan Area

Sumber : Formation Study Surabaya East Ring Road, Mars 2007

Sambungan yang signifikan antara Jakarta dan Tangerang, Barat, sebagai segmen jalan tersebut selesai pada tahun 1984. Di Jawa Timur, segmen lain selesai pada tahun 1986, menghubungkan Surabaya dan Gempol. Jalan tol Jakarta Cikampek, pergi ke timur Jakarta, selesai pada tahun 1988 menjadi sebuah jalan yang sibuk di pantai utara Jawa.

## **2.1.6 Jalan Tol di Surabaya Metropolitan Area**

Proyek jalan tol Surabaya merupakan bagian dari tol Trans Jawa, jaringan tol dibangun untuk memenuhi kebutuhan yang besar akan jalan tol seiring dengan pertumbuhan ekonomi. Lokasi kondisi jalan tol di wilayah metropolitan Surabaya ada yang masih dalam tahap persiapan, fase konstruksi atau sudah beroperasi. Profil dan data status dapat dianggap sebagai berikut:

### **2.1.6.1 Lajur Tol Eksisting**

Bagian ini sudah dibangun oleh pemerintah dalam skema BOT, pihak pekerjaan ruas ini adalah untuk jalan toll: Surabaya-gempol, Rute Gresik - Surabaya, Jembatan Suramadu dan Jalan Tol SS.Waru - Juanda.

#### **2.1.6.1.1. Jalan tol Surabaya – Gempol**

Jalan Surabaya - Gempol Jalan Tol adalah jalan pertama ke area metropolitan Surabaya. Dan itu menjadi hubungan antara daerah Gempol., Polonga, Sidoarjo, dan Waru Tj.Perak. Selain itu, koridor ini bisa menjadi cara alternatif untuk mendukung efisiensi transportasi ke dan dari wilayah utara pelabuhan. Bagian ini dibangun dengan menggunakan dana asing pada tahun 1986 dan sekarang dikelola oleh PT. Jasa Marga.

#### **2.1.6.1.2. Rute Gresik - Surabaya**

Bagian Jalan Tol Gresik - Surabaya menghubungkan antara kawasan industri Gresik dan kota Surabaya. Bagian ini dibangun oleh PT. Marga Bumi Matra Raya dengan pemegang saham PT. Jasa Marga dan Adya PT.Tirtobumi tunggal dan selesai pada tahun 1996. Artikel ini telah diimplementasikan dengan aplikasi konvensional BOT dengan masa konsesi 25 tahun (1991 -2016).

### 2.1.6.1.3. Jembatan Tol Suramadu



Gambar. 2.4. Jembatan Tol Suramadu

*Sumber : id.wikipedia.org*

Jembatan Suramadu melalui Selat Madura dan menghubungkan pulau Jawa dan Madura. Dengan panjang 5.438 m, jembatan ini adalah jembatan terpanjang di Indonesia saat ini. Jembatan Suramadu ini ditujukan untuk pengembangan industri dan perumahan sesuai dengan rencana induk Provinsi Jawa Timur dan juga mempercepat pembangunan di Pulau Madura, termasuk infrastruktur dan bidang ekonomi di Madura, yang relatif terlambat dibandingkan dengan daerah lain di Jawa Timur.

Anggaran untuk jembatan dan jalan-jalan pendekatan keduanya didukung oleh APBN dan APBD. Anggaran utama diperoleh dari pinjaman dari Cina. Perkiraan biaya pembangunan jembatan ini adalah 4,5 trilyoon rupiah. Jembatan itu mulai beroperasi 10 Juni 2009, operator PT Jasa Marga. Menurut Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Jembatan Suramadu adalah jembatan pertama di Indonesia, yang memungkinkan sepeda motor untuk melewatinya.

### 2.1.6.1.4. SS.Waru - Juanda

Jalan ini sedang dibangun di bagian yang terdekat untuk antara Waru SIER, dan Bagian pada sub Rungkut. Panjang jalan ini adalah 12,8 km,

jalan raya dioperasikan dari April 27, 2008 oleh operator swasta (PT Citra Marga Surabaya / CMS). Jalan raya ini dirancang sebagai alternatif untuk akses lalu lintas ke dan dari Pelabuhan Udara Internasional Juanda dan untuk meningkatkan aksesibilitas di bagian timur Surabaya dan Sidoarjo. Rute yang dari Waru dan berakhir di terminal bandara Juanda Surabaya.

### **2.1.6.2 Lajur Tol dalam Tahap Konstruksi**

#### **2.1.6.2 .1. Waru (Aloha) - Wonokromo - Tj.Perak**

Rute ini melewati pusat kota Surabaya, yang memiliki potensi besar untuk sirkulasi. jalan raya Waru (Aloha) – Wonokromo- Tanjung Perak memiliki panjang 18,6 km. Jalan ini membutuhkan investor baru, karena PT Margaraya Jawa Tanpa (MJT) mengalami kesulitan keuangan. JT mengadakan manajemen daya (BPT) dengan Jasa Marga sejak 1991, tetapi karena krisis mata uang, rencana untuk pembangunan jalan ketika ia ditangkap. Setelah due diligence dan dinyatakan layak, PT. Jasa Marga berencana untuk mendapatkan jalan. Selain itu, PT Jasa Marga akan melanjutkan pembangunan jalan tol ini bekerja dengan PT. Pembangunan Perumahan Tbk (PT PP).

#### **2.1.6.2 .2. Surabaya - Mojokerto**

Jalan tol Surabaya - Mojokerto menghubungkan Kabupaten Mojokerto yang terletak di barat daya kota Surabaya dan Waru Surabaya. Jalan ini menjadi bagian dari jaringan tol Trans Jawa jalan adalah di sisi barat Pulau Jawa, Merak dan ujung timur pulau Jawa, Banyuwangi. Investor dari rute ini adalah PT.Marga Nujyasumo Agung meninjau berikut hasil tender pada tahun 1997. pembebasan tanah dimulai pada akhir Desember 2005 dan konstruksi dimulai pada Agustus 2006. Tahun ini, jalan tol Surabaya-Mojokerto (Sumo), terutama bagian 1A Waru-panjang (4,5 km), dapat digunakan. Hampir 15 persen proyek-proyek jalan tol Sumo telah selesai. Dia mengatakan pembangunan di sepanjang 37 km Sumo yang melewati empat kabupaten, yaitu Kota Surabaya dan Sidoarjo, Gresik, Mojokerto dan mulai tahun 2006 dengan

investasi sebesar US \$ 2953 triliun. PT Marga Nujyasumo konstruksi dilakukan dengan bekerja sama dengan Grand Sumo Grup dan PT Wika Moeladl.

### 2.1.6.2 .3. Juanda - Tj.Perak

Fungsi dalam jalur ini tidak hanya menghubungkan dari utara wilayah bandara Juanda namun lalu lintas darurat di tengah kepadatan kota Surabaya dalam cincin. Dalam wawancara BPJT dan DGH, jalan ini adalah dalam penyusunan proyek saat ini. Mereka berusaha tidak hanya kepada investor swasta, tetapi juga dukungan dari pinjaman luar negeri termasuk bagaimana menerapkan sistem seperti PPP. Selama survei situs kami, BAPPENAS DGH diminta untuk memulai negosiasi dengan pinjaman Bank Dunia untuk meminta dukungan.

Studi Kelayakan jalan selesai pada tahun 2006 dan secara paralel, studi mengenai dampak lingkungan juga dilakukan dan selesai pada paruh pertama tahun 2007.

## 2.2 Kemitraan Pemerintah Swasta (*Public Private Partnership*)

### 2.2.1 Definisi PPP

Ada berbagai definisi untuk PPP di dunia yang ada. Isi dan tujuan dapat beragam, tergantung pada konteks negara tertentu dan kepentingan tertentu dari penulis individu. Sebagai contoh, definisi resmi dari PPP oleh "Federal Laporan Umum PPP di Real Estate, Bagian I: Pedoman", yang ditugaskan oleh Pemerintah Federal Jerman Departemen Transportasi, Konstruksi dan Real Estate (BMVBW) pada tahun 2003, adalah sebagai berikut:

"Istilah" PPP "mengacu pada kontrak jangka panjang perusahaan diatur antara sektor publik dan swasta untuk pelaksanaan tugas publik yang efektif dengan menggabungkan sumber daya (misalnya keahlian, dana operasional, modal, personil) dan risiko mitra distribusi untuk proyek-proyek yang ada sehingga tepat berdasarkan kompetensi manajemen risiko mitra proyek.

Istilah Kemitraan "publik-swasta (" PPP ") dalam penggunaan umum sejak tahun 1990. Namun, tidak diakui secara luas definisi yang tunggal atau model PPP.

Istilah PPP mencakup berbagai struktur yang berbeda di mana sektor swasta menyediakan proyek atau servis. Layanan transportasi publik berbasis konsesi dan proyek ada di negara-negara anggota Uni Eropa selama bertahun-tahun, terutama di Perancis, Italia dan Spanyol, dengan pendapatan yang berasal dari pembayaran oleh pengguna akhir, misalnya, jalan tol. Britania Raya's Private Finance Initiative (PFI) telah memperluas konsep ini ke beberapa jenis infrastruktur publik dan dikombinasikan dengan pengenalan layanan yang dibayar oleh sektor publik daripada pengguna akhir.

Penggunaan PPP telah dilaksanakan di negara-negara Uni Eropa paling dan menurut negara dan politik pada waktu itu, istilah ini dapat mencakup berbagai model. Mungkin manajemen kontrak jangka pendek (dengan belanja modal yang rendah atau sebaliknya), melalui kontrak konsesi (yang mungkin meliputi desain dan konstruksi berbagai pelayanan dan pembiayaan dari setiap konstruksi dan operasi), usaha patungan dan privatisasi parsial di mana ada pembagian kepemilikan antara sektor publik dan swasta.

Ada empat karakteristik utama PPP:

- Efisiensi keuntungan melalui berbagi risiko dan sesuai tanggung jawab orang untuk pelaksanaan;
- Sektor publik tetap tugas dasarnya berdaulat dan dikenakan swasta
- Siklus hidup dan investasi swasta sebagai elemen kunci dari struktur insentif PPP, hubungan kontrak jangka panjang, dan inovasi, khususnya melalui output spesifikasi tingkat pelayanan,
- Mekanisme pembayaran, seperti cara baru untuk menggambarkan layanan disediakan.

## 2.2.2 Jenis PPP Untuk Jalan Tol

Ada beberapa jenis proyek PPP dapat Terapkan di Proyek Jalan Tol.

### 2.2.2.1.DBO:

- Sebuah kontrak tunggal diberikan kepada sebuah perusahaan swasta untuk desain, konstruksi dan pengoperasian suatu peningkatan modal. Pemilik fasilitas tetap dengan sektor publik.
- Sebuah pendekatan sederhana *desain – build* membuat suatu titik tunggal dari tanggung jawab untuk desain dan konstruksi dan dapat mempercepat penyelesaian proyek dengan memfasilitasi tumpang tindih dari tahap desain dan konstruksi proyek. Tahap operasi biasanya disediakan oleh sektor publik di bawah operasi terpisah dan / atau kontrak pemeliharaan.
- Campurkan semua tiga assist dalam pendekatan DBO mempertahankan kelangsungan sektor swasta dan dapat memfasilitasi sektor swasta pembiayaan proyek-proyek publik yang didanai oleh biaya yang dihasilkan oleh pengguna selama fase operasional.

### 2.2.2.2.DBL:

- Pada tipe ini perusahaan swasta melakukan desain konstruksi dan merawat/memelihara. Sektor publik menyediakan dana untuk desain dan konstruksi. Kepemilikan fasilitas tetap dengan sektor publik.
- Setelah konstruksi selesai, perusahaan swasta menghubungkan pelanggan ke jaringan dan selama sisa kontrak, mengumpulkan ongkos. Bagian dari biaya tersebut akan dibayarkan sebagai biaya sewa di sektor publik untuk membayar kembali pinjaman untuk membangun aset, dan sisanya akan disimpan oleh sektor swasta untuk menutupi biaya operasional mereka dan keuntungan.

- Jika tingkat sewa meliputi pelayanan utang sektor publik, dan pemulihan biaya penuh mungkin.

#### 2.2.2.3. BOO terbalik

- Juga disebut sebagai BBO atau Build-Buy-Operate. BOO Reverse pendekatan yang disebut awal pendanaan sektor publik, diikuti dengan pembangunan dan pengoperasian perusahaan swasta, yang mengarah ke akuisisi utama fasilitas swasta penuh melalui pembayaran berkala.
- Dibandingkan dengan proyek-proyek konvensional BOO, pendekatan BOO invers memiliki keuntungan dari resiko yang lebih rendah, biaya konstruksi kecil dan asuransi, produk harga rendah dan operasional yang lebih efisien.
- Namun, skema ini relatif baru dan kami tidak akan punya cukup bukti yang menguatkan.

#### 2.2.2.4. BOT:

- Menurut kontrak BOT, otoritas publik diberikan untuk kontrak konsesi swasta jangka panjang, di mana pemerintah memiliki peran dalam mengatur dan pemantauan, untuk membiayai, membangun dan mengoperasikan bekerja.
- Setelah masa konsesi, semua fasilitas proyek biasanya ditransfer kepada pemerintah tanpa biaya.
- BOT kadang-kadang disebut sebagai BOOT (*build, Own, Operate Transfer*) atau BOMT (*Build, Operate, maintain, transfer*). Jika BOT tidak fungsi transfer, itu bisa disebut waralaba abadi atau BOO