

Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2021

# **PENINGKATAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA**

IMPROVING GOVERNANCE IN  
THE PROVISION OF TOLLROAD IN INDONESIA



Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2021

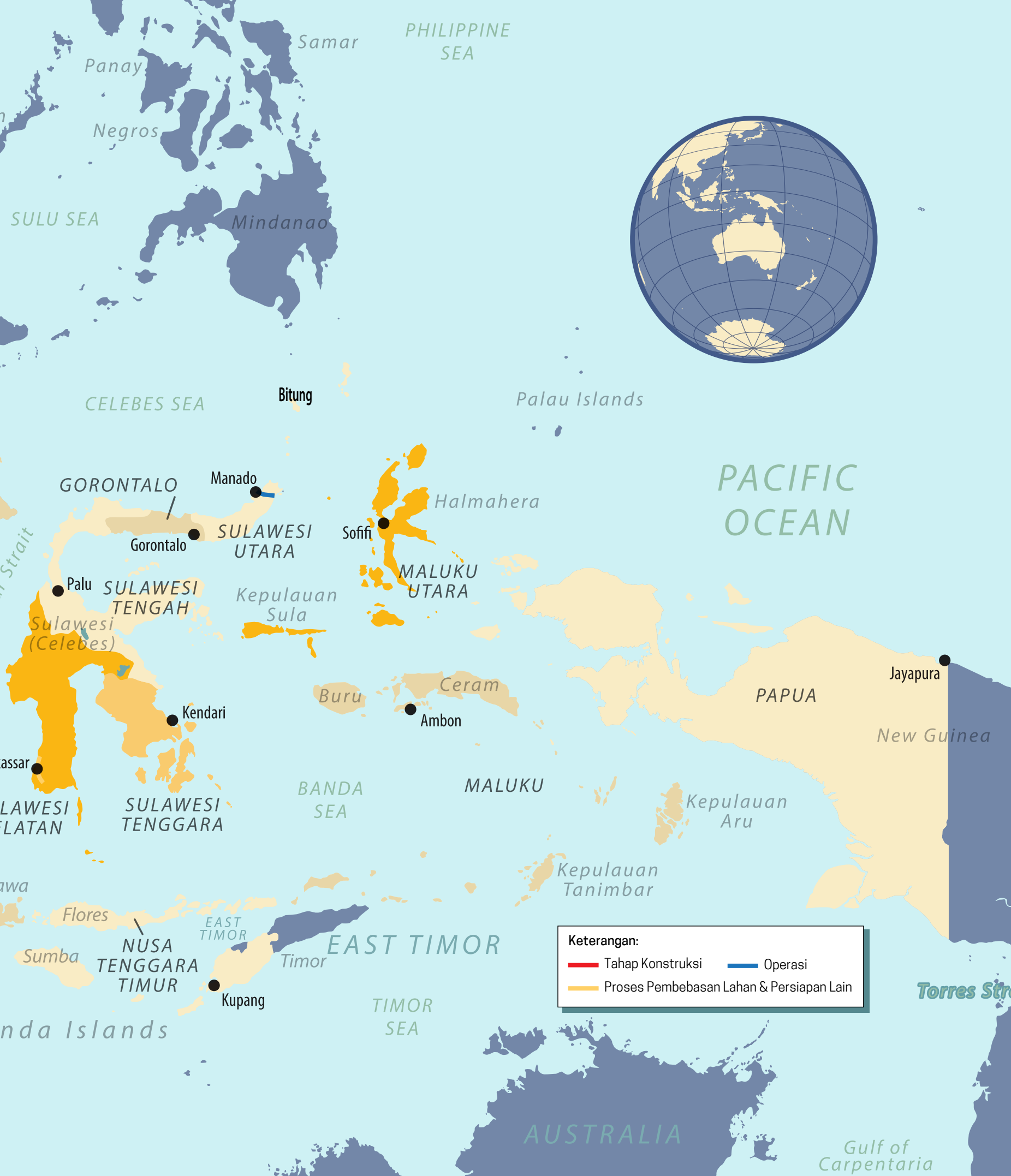
# **PENINGKATAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA**

IMPROVING GOVERNANCE IN  
THE PROVISION OF TOLLROAD IN INDONESIA









Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2021  
**PENINGKATAN TATA KELOLA  
DALAM PENYELENGGARAAN  
JALAN TOL DI INDONESIA**

IMPROVING GOVERNANCE IN  
THE PROVISION OF TOLLROAD IN INDONESIA

**Sanksi Pelanggaran Pasal  
Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2014 tentang Hak Cipta**

1. Setiap Orang yang dengan tanpa hak melakukan pelanggaran hak ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf i untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 100.000.000 (seratus juta rupiah).
2. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf c, huruf d, huruf f, dan/atau huruf h untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 500.000.000,00 (lima ratus juta rupiah).
3. Setiap Orang yang dengan tanpa hak dan/atau tanpa izin Pencipta atau pemegang Hak Cipta melakukan pelanggaran hak ekonomi Pencipta sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1) huruf a, huruf b, huruf e, dan/atau huruf g untuk Penggunaan Secara Komersial dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).
4. Setiap Orang yang memenuhi unsur sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang dilakukan dalam bentuk pembajakan, dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau pidana denda paling banyak Rp 4.000.000.000,00 (empat miliar rupiah).



Jembatan Ogan di Tol Kayuagung-Palembang-Betung

# DAFTAR ISI (CONTENTS)

<b>8-9</b> <b>Daftar Isi</b> (Contents)	<b>40-53</b> <b>Identitas dan Profil BPJT</b> (ITRA Identity and Profile)	<b>106-149</b> <b>Fokus Utama</b> (Main Focus)
<b>12-15</b> <b>Sambutan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat</b> (Welcoming Remarks from the Minister of Public Works and Housing)	42-43 Sekilas tentang BPJT (ITRA Overview)	108-111 Tata Kelola Jalan Tol yang Berkelanjutan (Sustainable Toll Road Governance)
<b>16-21</b> <b>Laporan Eksekutif Kepala BPJT</b> (Head of ITRA Executive Report)	44-45 Struktur Organisasi BPJT 2021 (Organizational Structure of ITRA 2021)	112-115 Tingkatkan Manajemen Mutu, BPJT Raih Sertifikasi ISO 9001:2015 (Improved Quality Management Leads ITRA to Attain the ISO 9001:2015 Certification)
<b>22-39</b> <b>Ringkasan Kinerja BPJT 2021</b> (ITRA Performance Summary 2021)	46-49 Profil Kepala dan Anggota BPJT (Profile of ITRA Leaders and Members)	116-121 Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015, Dalam Meningkatkan Kinerja BPJT (An ISO 9001:2015 Quality Management System for Boosting the Performance of ITRA)
28-35 Kinerja Badan Usaha Jalan Tol (Performance of Toll Road Business Entities)	50 Profil Sekretaris BPJT (Profile of ITRA Secretary)	122-125 Wewenang dalam Penyelenggaraan Jalan Tol (Authority over Toll Road Administration)
36-39 Liabilitas dan Rasio (Liabilities and Ratios)	52-53 Profil Kepala Bidang/Bagian Sekretariat BPJT (Profile of ITRA Head of Division/Secretariat)	126-133 Stimulus Pemerintah bagi Badan Usaha Jalan Tol (Government Stimuli for Toll Road Business Entities)
	<b>54-105</b> <b>Market Update BUJT</b> (TRBE Market Update)	134-139 Tempat Istirahat dan Pelayanan Berkelanjutan, Bukan Sekadar Tempat Melepas Lelah (Sustainable Rest and Service Areas, More Than Just a Place to Rest)
	56-81 Jalan Tol Operasi (Operation Toll Road)	140-143 Amendemen UU Jalan (Amendment to the Law on Roads)
	82-85 Penyesuaian Tarif Jalan Tol Tahun 2021 (2021 Toll Road Tariff Adjustment)	
	86-91 Lelang Jalan Tol (Toll Road Tender)	
	92-99 Jalan Tol Berkelanjutan (Sustainable Toll Roads)	
	100-105 Teknologi Terkini untuk Jalan Tol Berkelanjutan (Advanced Technology for Sustainable Toll Roads)	

# DAFTAR ISI (CONTENTS)

144-147 Karakteristik Proyek Strategis Nasional  
*(Characteristics of National Strategic Projects)*

148-153 Pendanaan Syariah Dukung Tata Kelola Industri Jalan Tol  
*(Sharia Funding Supports Toll Road Industry Management)*

## 154-185

### Bahasan Khusus

*(Special Discussion)*

156-159 Lalu Lintas Jalan Tol di Masa Pandemi  
*(Toll Road Traffic during the Pandemic)*

160-169 Upaya untuk Meningkatkan Keselamatan Jalan Tol  
*(Measures to Improve Safety on Toll Roads)*

170-173 Implementasi BIM dalam Perencanaan dan Konstruksi Jalan Tol  
*(w of BIM in Toll Road Planning and Construction)*

174-177 *Tone at the Top* Jadi Kunci Keselamatan Konstruksi  
*(Tone at the Top as the Key to Construction Safety)*

178-181 Aplikasi BPJT Info Tol, Jalan Tol dalam Genggaman  
*(Easy Access to Toll Information through the ITRA Application)*

182-185 Profil CEO-Tata Kelola Menambah Daya Pikat Bisnis Jalan Tol  
*(Good Governance Makes the Toll Road Business a More Attractive Investment)*

## 186-189

### Ucapan Terima Kasih

*(Acknowledgments)*

## 190-193

### Penutup

*(Conclusion)*

## 194

### Tim Penyusun

*(Drafting Team)*

## 195

### Sarana Komunikasi

*(Means of Communication)*

## 196-204

### Daftar 56 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)

*(List of 56 Toll Road Business Entities/TRBE)*



Jalan Tol 6 Ruas, Jalan Tol Dalam Kota Segmen Kelapa Gading-Pulogebang



Jalan Tol Bogor Ring Road (BORR)



Pekerjaan konstruksi di Jalan Tol Serpong-Balaraja



# SAMBUTAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

---

*Welcoming Remarks from the Minister of Public  
Works and Housing*





## M. BASUKI HADIMULJONO

MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT

### Kata Pengantar

Pembangunan infrastruktur masih menjadi program prioritas pemerintahan Presiden Joko Widodo pada periode Tahun 2020-2024. Pembangunan infrastruktur terus dilanjutkan untuk menghubungkan kawasan produksi dengan kawasan distribusi, mempermudah akses ke kawasan wisata, kawasan industri, kawasan ekonomi khusus sehingga berkontribusi pada penambahan lapangan kerja baru dan pertumbuhan ekonomi.

Salah satu program prioritas Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah pembangunan jalan tol yang bertujuan meningkatkan mobilitas, dan memangkas biaya logistik di Indonesia. Dengan demikian pembangunan jalan tol diharapkan akan bermuara pada peningkatan daya saing nasional.

Pada periode Tahun 2015-2019, Pemerintah berhasil menyelesaikan pembangunan jalan tol sepanjang 1.298 Km termasuk tersambungannya Tol Trans Jawa yang merupakan tulang punggung perekonomian nasional. Pada periode Tahun 2020-2024, Pemerintah menargetkan jalan tol baru sepanjang 2.800 Km.

Tahun 2020 dan 2021 menjadi tahun yang cukup berat bagi kita semua karena menghadapi Pandemi COVID-19. Dengan kerja keras Pemerintah, Badan Usaha Jalan Tol, Konsultan, Kontraktor dan lainnya, sejumlah ruas jalan tol dapat dirampungkan dan telah beroperasi. Tahun 2020 telah berhasil dioperasikan 8 ruas tol sepanjang 246 Km dan Tahun 2021 sepanjang 123 Km.

Semakin bertambahnya panjang jalan tol yang dibangun, maka badan usaha jalan tol dan lembaga keuangan yang terlibat semakin banyak. Hal ini menjadi kekuatan sekaligus tantangan. Disamping itu harapan dan tuntutan publik juga semakin meningkat. Oleh karenanya peningkatan tata kelola penyelenggaraan jalan tol perlu terus dilakukan.

Untuk itu, penerapan sistem manajemen mutu berbasis ISO 9001 oleh Badan Pengatur Jalan Tol merupakan sebuah keharusan. Dengan demikian, setiap langkah organisasi dijalankan berdasarkan pedoman yang terstandar, mulai dari perencanaan, pelaksanaan sampai evaluasi.

Dengan kinerja organisasi yang semakin efektif dan efisien, tata kelola jalan tol pun akan semakin baik dan berdampak pada peningkatan kualitas pelayanan

dan keselamatan di jalan tol, sekaligus meningkatkan kepercayaan banyak pihak, khususnya swasta untuk berperan lebih besar dalam pembangunan jalan tol di Indonesia.

Salah satu upaya peningkatan kualitas pelayanan jalan tol adalah penerapan Sistem Transaksi Tol Nontunai Nirsentuh berbasis *Multi Lane Free Flow* yang akan dimulai pada akhir Tahun 2022. Hal ini akan memberikan pengalaman bagi pengguna jalan dalam melakukan transaksi tol yang lebih cepat dan aman.

Saya menyambut baik penyusunan Buku Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) 2021 dengan tema "PENINGKATAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA". Buku ini sangat bermanfaat sebagai informasi kepada publik mengenai capaian Pemerintah dalam pembangunan jalan tol sekaligus memberikan informasi peluang investasi kepada para investor.

Saya berharap BPJT dapat terus meningkatkan kinerjanya, bertransformasi menjadi organisasi yang dinamis dalam rangka mewujudkan penyelenggaraan jalan tol yang efisien serta memanfaatkan teknologi terkini. Akhir kata, saya menyampaikan terima kasih dan apresiasi setinggi-tingginya kepada seluruh pihak yang telah ikut berkontribusi dalam pembangunan tol yang berkualitas.

Jakarta, Mei 2022

M. Basuki Hadimuljono  
Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan  
Rakyat Republik Indonesia



Salah satu program prioritas Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah pembangunan jalan tol yang bertujuan meningkatkan mobilitas, dan memangkas biaya logistik di Indonesia.

Priority programs of the Ministry of Public Works and Housing include construction of toll roads, which intends to increase mobility and cut down spending on logistics across Indonesia.

M. Basuki Hadimuljono

Minister of Public Works and Housing of the Republic of Indonesia

Infrastructure development programs remain taking priority during the administration of President Joko Widodo for the period of 2020-2024. The Government continue these programs in an effort to connect production areas and distribution areas as well as to provide easy access to tourism areas, industrial parks, and special economic zones, which eventually contribute to increasing employment opportunities and economic development.

Priority programs of the Ministry of Public Works and Housing include construction of toll roads, which intends to increase mobility and cut down spending on logistics across Indonesia. Ultimately, toll road construction is expected to result in increasing economic competitiveness of the nation.

During the previous term, i.e. from 2015 to 2019, the Government managed to complete 1,298 km-long toll road construction, including connecting the Trans Java Toll Road that plays a pivotal role in the economy of the nation. For the period of 2020-2024, the Government aim to build new toll roads of 2,800 km in length.

The COVID-19 pandemic made 2020 and 2021 a challenging time for us all. Nevertheless, thanks to hard work done by the Government, Toll Road Business Entities, consultants, contractors, and many more, construction of several toll roads has been successfully completed and currently they have come into operation as well. A total of 8 toll roads as long as 246 km and 123 km-long toll roads began operation in 2020 and 2021, respectively.

Construction of a longer toll road involves a greater number of toll road business entities and financial institutions. This serves as strengths on the one hand and challenges on the other hand. On top of that, there are increasing public expectations and demands. This calls for continuous improvement in the governance of toll road administration.

To this end, the Indonesia Toll Road Authority must implement a quality management system that meets the requirements of ISO 9001. Such a system can ensure that every step taken by the organization, including planning, implementation, and evaluation, complies with standardized guidelines.

More effective and more efficient performance of the organization will lead to better toll road governance and, eventually, increased quality of service and safety on toll roads as well as greater confidence among various parties, especially private parties, to take on a bigger role in Indonesian toll road development.

To improve toll road service quality, various attempts have been made, including

implementation of Multi Lane Free Flow, a contactless and cashless toll transaction system. Implementation of this system will start at the end of 2022. This system will offer new experience to toll road users on how to complete transactions in a faster and more secure way.

I respond positively to preparation of the 2021 Annual Report of the Indonesia Toll Road Authority (ITRA) with the theme of "IMPROVING THE GOVERNANCE OF TOLL ROAD ADMINISTRATION IN INDONESIA". This annual report provides a lot of useful information to the public regarding the Government's achievements in toll road development as well as provides information about investment opportunities to investors.

I hope that ITRA can always improve its performance, transform into a dynamic organization with a view to realizing efficient administration of toll roads, and make use of state-of-the-art technology. To conclude, I would like to extend heartfelt gratitude and appreciation to all parties that have contributed to development of quality toll roads.

Jakarta, May 2022

M. Basuki Hadimuljono  
Minister of Public Works and Housing of the Republic of Indonesia

# LAPORAN EKSEKUTIF KEPALA BPJT

---

*ITRA Head of Executive Report*





## DANANG PARIKESIT

KEPALA BADAN PENGATURAN JALAN TOL

# PERBAIKAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA

**S**ebuah lompatan besar terdiri dari langkah-langkah kecil yang bertahap dan konsisten. Di industri jalan tol, penambahan panjang jalan tol dari tahun ke tahun merupakan buah penyelenggaraan jalan tol yang berkelanjutan. Hingga akhir 2021, panjang jalan tol beroperasi bertambah 112 kilometer yang berada di 10 ruas jalan tol. Sehingga, total panjang jalan tol di Indonesia menjadi 2.457 km.

Masih terkait dengan pembangunan jalan tol, hingga akhir 2021, nilai investasi tercatat sebesar Rp 736,37 triliun. Nilai investasi tersebut terdiri dari investasi langsung luar negeri (FDI), pembiayaan internasional, pembiayaan dari bank Badan Usaha Milik Negara (BUMN) maupun dari non-Bank BUMN.

### Tata Kelola

Di balik kemajuan tersebut, diperlukan kerja keras untuk menjadikan penyelenggaraan jalan tol semakin mumpuni. Badan Pengatur Jalan Tol sebagai lembaga pemerintah di bawah kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat berupaya untuk menyempurnakan tata kelola penyelenggaraan jalan tol berdasarkan peraturan perundang-undangan sesuai tugas dan kewenangannya.

Secara lebih detail, tugas dan kewenangan itu telah diatur di dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 20 Tahun 2020 tentang Tugas dan Wewenang Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum

dan Perumahan Rakyat (PUPR), Badan Pengatur Jalan Tol, dan Badan Usaha Jalan Tol dalam Penyelenggaraan Jalan Tol. Regulasi tersebut disusun agar penyelenggaraan jalan tol menjadi semakin efektif karena rincian tugas dan wewenang telah dijabarkan secara detail.

Dalam menjalankan tugas dan dan kewenangannya itu, Badan Pengatur Jalan Tol telah menerapkan ISO 9001 yang merupakan sistem pedoman mutu bagi organisasi. Dengan proses bisnis yang terstandarisasi, disertai evaluasi terhadap manajemen mutu dan kinerja organisasi secara berkelanjutan, hal itu diharapkan semakin meningkatkan kepercayaan para pemangku kepentingan di industri jalan tol terhadap Badan Pengatur Jalan Tol.

Sejalan dengan itu, dalam mewujudkan keberpihakan pemerintah terhadap ekonomi kerakyatan, telah disusun Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol. Di dalam regulasi tersebut, tempat istirahat dan pelayanan (TIP/*rest area*) tidak hanya menjadi tempat singgah atau istirahat, tetapi juga menjadi etalase produk lokal. Hingga akhir 2021 secara total terdapat 1.409 gerai Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) atau sekitar 76 persen dari total gerai usaha yang terdapat di TIP.

Meskipun demikian, sepanjang 2021 masih diselimuti oleh pandemi Covid-19. Maka tidak bisa dipungkiri bahwa banyak pemangku kepentingan di industri jalan tol terkena dampaknya. Meski, di sisi lain, optimisme muncul karena program

# RECONSTRUCTING THE GOVERNANCE OF TOLL ROAD ADMINISTRATION IN INDONESIA

Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit,  
M.Sc. (Eng)

Head of the Indonesia Toll Road Authority

**A** big leap always consists of gradual and consistent small steps. In the toll road industry, the extension of toll roads every year is the result of sustainable toll road administration. By the end of 2021, the length of toll roads in operation has increased by 112 kilometers over 10 toll road sections. The total length of toll roads in Indonesia is now 2,457 km.



Regulasi disusun agar penyelenggaraan jalan tol menjadi semakin efektif karena rincian tugas dan wewenang telah dijabarkan secara detail.

*This regulation was created to increase the effectiveness of the toll road administration since the duties and authorities of the organization in charge have been laid out in detail.*

Still concerning toll road construction, by the end of 2021, the total investment value reached Rp736.37 trillion. Such total value consists of foreign direct investment, international financing, financing from State-Owned Enterprise (SOE) banks, and financing from non-SOE banks.

## Governance

Behind this progress, it takes a good amount of effort to accomplish excellent toll road administration. The Indonesia Toll Road Authority, that acts as a government body under the Ministry of Public Works and Housing, is committed to improving the governance of toll road administration under the applicable laws and regulations, in accordance with its duties and authorities.

These duties and authorities are set out under Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 20 of 2020 concerning the Duties and Authorities of the Directorate General of Highways, the Directorate General of Infrastructure Financing for Public Works and Housing, the Indonesia Toll Road Authority, and Toll Road Business Entity in Toll Road Administration. This regulation was issued to increase the effectiveness of toll road administration

since the duties and authorities of the organization in charge have been laid out in detail.

In carrying out its duties and authorities, the Indonesia Toll Road Authority has implemented ISO 9001, a system of quality control for the organization. With a standardized business process, along with evaluation over its quality management and the sustainable performance of the organization, this system is expected to boost the confidence of the stakeholders in the toll road industry towards the Indonesia Toll Road Authority.

In this regard, Regulation of the Minister of Public Works and Housing Number 28 of 2021 on Rest and Service Areas on Toll Roads was issued in order to establish the government's alignment with the people's economy. In this regulation, rest and service areas do not only serve as a place for stopping or resting, but also as a storefront for local products. By the end of 2021, there were a total of 1,409 outlets of Micro, Small, and Medium Enterprises (MSMEs), or around 76% of the total business outlets in the rest areas.

However, the Covid-19 pandemic was still quite widespread in 2021. As such, many

vaksinasi yang digalakkan pemerintah dengan menggandeng banyak pihak, termasuk badan usaha jalan tol.

Dampak dari pandemi Covid-19, termasuk adanya pembatasan perjalanan tampak pada jumlah transaksi harian. Hingga akhir 2021, tercatat 3,59 juta transaksi harian, naik dari tahun 2020 sebesar 3,53 juta transaksi. Seiring dengan itu, volume transaksi sepanjang 2021 juga bertambah menjadi Rp 23,757 triliun.

Untuk memperkecil dampak pandemi Covid-19 bagi badan usaha jalan tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memberikan stimulus bagi badan usaha jalan tol dan Badan Usaha Milik Negara yang mendapatkan penugasan pemerintah untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol. Stimulus itu tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 22 Tahun 2020 tentang Stimulus dalam Pengusahaan Jalan Tol yang Terdampak Pandemi Corona Virus Disease 2019. Stimulus tersebut direspons positif dengan adanya 28 badan usaha jalan tol yang mengajukan permohonan.

## Pelayanan dan Keselamatan

Sebagai bentuk pelayanan yang berorientasi pada konsumen, salah satu program yang dilaksanakan secara bertahap adalah rencana penerapan pembayaran nirsentuh dengan menggunakan teknologi GNSS atau *Global Navigation Satellite System*. Pada 2021, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akhirnya menetapkan Roatex Zrt dari Hungaria sebagai pemenang lelang sekaligus sebagai badan usaha pelaksana (BUP) dengan target pengoperasian penuh pada 2023.

Seiring dengan itu, Badan Pengatur Jalan Tol berkomitmen untuk menempatkan keselamatan sebagai aspek terpenting di jalan tol. *Zero fatality* atau seminimal mungkin adanya korban jiwa menjadi target. Jika pada 2020, rata-rata jumlah kejadian kecelakaan per kilometer adalah 2,52, maka pada 2021 menjadi 1,62. Memang diperlukan kerja keras dan keterlibatan semua pihak untuk menekan jumlah kecelakaan ini.

Salah satu faktor penyebab terjadinya kecelakaan di jalan tol adalah kecepatan yang terlalu tinggi maupun terlalu rendah. Perhatian diberikan khususnya terhadap kendaraan niaga dengan dimensi dan beban melebihi kapasitas (*over dimension over load/ODOL*). Sebab, kendaraan semacam itu sulit memenuhi ketentuan batas kecepatan minimal di jalan tol serta memiliki daya rusak yang besar terhadap konstruksi jalan.

Untuk itu, Badan Pengatur Jalan Tol bersama para pemangku kepentingan lainnya telah berkomitmen agar menjadikan jalan tol, maupun jalan raya, bebas dari kendaraan ODOL yang disepakati akan dimulai pada 1 Januari 2023. BPJT juga

mendorong penggunaan teknologi *Weight In Motion (WIM)* atau sensor pengukur beban kendaraan bergerak di jalan tol untuk mendeteksi dan mencegah kendaraan atau truk ODOL melewati jalan tol.

Program dan pencapaian yang dipaparkan secara singkat di atas memperlihatkan bahwa penyelenggaraan jalan tol berkelanjutan merupakan wujud dari tata kelola yang baik, akuntabel dan transparan. Dengan demikian, kepentingan pemerintah untuk menyediakan infrastruktur publik yang andal dapat tercapai sementara badan usaha jalan tol juga mendapatkan imbal hasil yang wajar atas investasi yang ditanam di dalam industri jalan tol yang berkelanjutan.

Jakarta, Mei 2022



Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit,  
M.Sc. (Eng)  
Kepala Badan Pengatur Jalan Tol

stakeholders of the toll road industry were impacted. On the other hand, there is a resurgence in public optimism as the government pushed for a vaccination program in cooperation with many parties, including toll road business entities.

The Covid-19 pandemic impacted the number of daily transaction due to travel restrictions. By the end of 2021, there were 3.59 million daily transactions. This number increased from 2020 which recorded 3.53 million transactions. In line with that, the volume of transaction throughout 2021 also went up to Rp23.757 trillion.

To minimize the impact of the Covid-19 pandemic on toll road business entities, the Ministry of Works and Housing provided a stimulus package for the toll road business entities and State-Owned Enterprises that were assigned by the government to run the toll road concession. Such stimulus is set out under Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 22 of 2020 concerning the Stimuli for Toll Road Concession impacted by the 2019 Corona Virus Pandemic. The stimuli were met with a positive response, with 28 business entities filing their application.

## Service and Safety

As a form of consumer-oriented service, one program that is gradually rolled out is the plan to implement contactless payment system using GNSS technology or Global Navigation Satellite System. In 2021, the Ministry of Public Works and Housing finally elected Roatex Zrt from Hungary as the winner of the tender and as the Executing Business Entity with a target of being fully operational by 2023.

In line with that, the Indonesia Toll Road Authority is committed to making safety the most important aspect of toll roads. They also aim to achieve zero fatality rate or the minimal number of casualties. In 2020, the average number of accidents per kilometer was 2.52, and in 2021, it decreased to 1.62. It took great effort and involvement from all parties to decrease the number of accidents.

One of the causes of accidents on toll roads is when vehicles move either too fast or too slow. Commercial vehicles that are over dimension and over load (ODOL)

should receive special attention. It is difficult for this kind of vehicle to comply with the minimum speed limit requirement on toll roads, and they are more damaging to road construction.

For that reason, the Indonesia Toll Road Authority and other stakeholders have committed to ensuring that toll roads will be free from ODOL vehicles starting from 1 January 2023. The Indonesia Toll Road Authority also implemented the use of Weight in Motion (WIM) technology, which is a type of sensor that measures the load of moving vehicles on toll roads for detecting ODOL vehicles or trucks that pass through.

The programs and achievements laid out above show that sustainable toll road administration results from good, accountable, and transparent governance of the business. As such, the government's interest in providing a reliable public infrastructure can be achieved while the toll road business entities receive a worthwhile return on their investment in the sustainable toll road industry.

Jakarta, May 2022



Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit,  
M.Sc. (Eng)  
Head of the Indonesia Toll Road Authority



Jalan Tol Kayu Agung-Palembang (Keramasan)

# RINGKASAN KINERJA BPJT 2021

---

*ITRA Performance Summary 2021  
(Year on Year 2020)*



# RINGKASAN KINERJA BPJT 2021 (2021 TOLL ROAD ADMINISTRATION OVERVIEW)



Hingga akhir 2021, panjang jalan tol di Indonesia mencapai

**2.457 KM**



Panjang lajur tol menjadi

**11.140 KM**



Panjang jalan tol bertambah

**122,9 KM**



Jalan tol yang beroperasi pada 2020 tersebut berada di Pulau Jawa, Pulau Sumatera, dan Pulau Kalimantan.



Aspek Keselamatan di Jalan Tol  
Jumlah kecelakaan sepanjang 2021:

**3.988 KEJADIAN** atau  
**1,62 PER KILOMETER**



Tingkat fatalitas dengan korban meninggal adalah

**1,383 PER 100 JUTA KENDARAAN PER KILOMETER**

Jumlah meninggal dunia:

**377 ORANG**



Jumlah transaksi harian hingga akhir 2021

**3,59 JUTA TRANSAKSI**



Total volume transaksi

**RP 23,757 TRILIUN**



Dalam aspek pelayanan kepada pengguna jalan tol, hingga akhir 2021 terdapat

**116 TEMPAT ISTIRAHAT & PELAYANAN (TIP)**

tipe A maupun B.



Waktu tempuh kendaraan di jalan tol:

Di jalan tol dalam kota, kecepatan rata-rata adalah

**68 KM PER JAM**



Di jalan tol luar kota, kecepatan rata-rata adalah

**88 KM PER JAM**



Tersedia

**16 KANTONG PARKIR (parking bay)**, sementara

**13 KANTONG PARKIR** sedang tahap konstruksi.



TIP KM 88 Tol Cipularang

# ITRA PERFORMANCE SUMMARY 2021 (2021 TOLL ROAD ADMINISTRATION OVERVIEW)



By the end of 2021, the length of toll roads in Indonesia reached

**2,457 KILOMETERS (KM)**



length of toll lanes reached

**11,140 KM**



length of toll roads increased

by **122.9 KM**



The toll roads operating in 2021 were located across Java, Sumatra, and Kalimantan Islands.



The aspect of safety on toll roads

The number of accidents throughout 2021 was

**3,988** accidents, or **1.62** accidents per kilometer



The fatality rate with casualties was

**1.383 PER 100 MILLION VEHICLES PER KILOMETER** with **377 DEATHS**



Foto Jalan Tol Cengkareng-Batuceper-Kunciran



The number of daily transactions by the end of 2021 reached

**3.59 MILLION** transactions



The total volume of transactions reached

**RP23.757 TRILLION**



In terms of services to toll road users, by the end of 2021, there were

**116 REST AND SERVICE AREAS (TIP)**, both type A and type B



Vehicle travel time on toll roads, on innercity toll roads, the average speed was

**68 KM PER HOUR**



on intercity toll roads, the average speed was

**88 KM PER HOUR**



There were

**16 PARKING BAYS** available

Meanwhile, **13 OTHER PARKING BAYS** were under construction

# RINGKASAN KINERJA BPJT 2021 (2021 TOLL ROAD ADMINISTRATION OVERVIEW)



Pekerja konstruksi Jalan Tol Cijago Seksi 3



Hingga Tahun 2021, nilai investasi di jalan tol

**RP 736,37 TRILIUN**



Pembiayaan dari investasi langsung asing (*foreign direct investment/FDI*) sebesar

**RP 9,90 TRILIUN**



Pembiayaan internasional sebesar

**RP 3,89 TRILIUN**



Pembiayaan yang berasal dari bank badan usaha milik negara (BUMN) sebesar

**RP 67,89 TRILIUN**



Pembiayaan yang bersumber dari non bank BUMN sebesar

**RP 97,65 TRILIUN**



Pada 2021 terdapat

**10 RUAS TOL BARU SEPANJANG 122,9 KM**

yang resmi beroperasi. Dari kesepuluh ruas tersebut, sebanyak enam ruas berada di Pulau Jawa, tiga ruas berada di Pulau Sumatera, dan satu ruas di Pulau Kalimantan.



Beberapa kegiatan untuk keberlanjutan pembangunan jalan tol, adalah prakualifikasi pelelangan perusahaan Jalan Tol Gilimanuk - Mengwi

**SEPANJANG 96,21 KM.**



Penjajakan minat pasar (*market sounding*) melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) untuk proyek Jalan Tol Akses Patimban.



Penandatanganan Pekerjaan *Design and Build* Pembangunan Jalan Tol Ancol Timur.



Penandatanganan Kontrak Pekerjaan Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu Seksi 6B.



Pemasangan patok perdana trase Jalan Tol Yogyakarta-Bawen di Desa Banyurejo, Sleman.



Lelang perusahaan Jalan Tol Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap dengan nilai investasi

**RP 58,05 TRILIUN**



Pengumuman lelang investasi *Multi Lane Free Flow (MLFF)* yang menyatakan Roatex Zrt dari Hungaria sebagai pemenang lelang.



*Groundbreaking* jalan tol Cinere-Jagorawi Seksi 3 (Limo-Kukusan).



Pengeboran pertama pembangunan jalan tol Ancol Timur-Pluit (*Harbour Road II*).



Panjang JORR *Elevated* Cikunir-Ulujami sepanjang

**21,5 KM**

dengan nilai investasi

**21,56 TRILIUN**



Panjang Tol Kamal-Teluk Naga-Rajeg sepanjang

**36,6 KM**

dengan nilai investasi

**18,62 TRILIUN**

# RINGKASAN KINERJA BPJT 2021 (2021 TOLL ROAD ADMINISTRATION OVERVIEW)



Jalan Tol JORR-S



Throughout 2021, the investment value on toll roads reached

**RP736.37 TRILLION**



funding from foreign direct investment (FDI) amounted to **RP9.90 TRILLION,**



and international funding amounted to

**RP3.89 TRILLION**



funding from State-Owned Enterprise (SOE) banks amounted to

**RP67.89 TRILLION**



funding from non-SOE banks amounted to

**RP97.65 TRILLION**



In 2021,

**10 NEW TOLL ROADS WITH A LENGTH OF 122.9 KM**

officially started operating. Of these ten new toll roads, six are situated in Java, three are situated in Sumatra, and one is situated in Kalimantan.



Several activities were carried out to ensure continuous development of toll roads, including tender prequalification for the concession of the

**96.21 KM**-long Gilimanuk - Mengwi Toll Road

Market sounding through the Public-Private Partnership (KPBPU) scheme for the Patimban Access Toll Road project



Signing of the Design and Build Project for East Ancol Toll Road Construction



Signing of the Cisumdawu Toll Road Section 6B Construction Work Contract



Initial wedge installation for the Yogyakarta-Bawen Toll Road in Banyurejo Village, Sleman



Tender of the concession of Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap Toll Road with an investment value of

**RP58.05 TRILLION**



Announcement of Multi Lane Free Flow (MLFF) investment tender declaring that Roatex Zrt from Hungary as the winner



Groundbreaking of Cinere-Jagorawi Toll Road Section 3 (Limo-Kukusan)



Initial drilling for the construction of East Ancol-Pluit (Harbour Road II) Toll Road



Tender of the **21.5 KM**-long Elevated Cikunir-Ulujami JORR with an investment value of

**RP21.56 TRILLION**



Tender of the **38.6 KM**-long Kamal-Teluk Naga-Rajeg Toll Road with an investment

value of **RP18.2 TRILLION**

# KINERJA BADAN USAHA JALAN TOL

## Aset dan Pendapatan

Industri jalan tol di Indonesia mencatatkan aset senilai Rp 472,05 triliun sampai dengan Juni 2021. Angka ini berasal dari 53 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang menyampaikan laporan keuangannya ke Badan Pengatur Jalan Tol.

Jumlah aset paling besar dicatat oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk. yang secara konsolidasi mencapai Rp 103,04 triliun. Jumlah ini terdiri dari 13 ruas tol yang dikelola langsung oleh Jasa Marga dan ruas-ruas lain di bawah BUJT yang mayoritas sahamnya dimiliki oleh Jasa Marga.

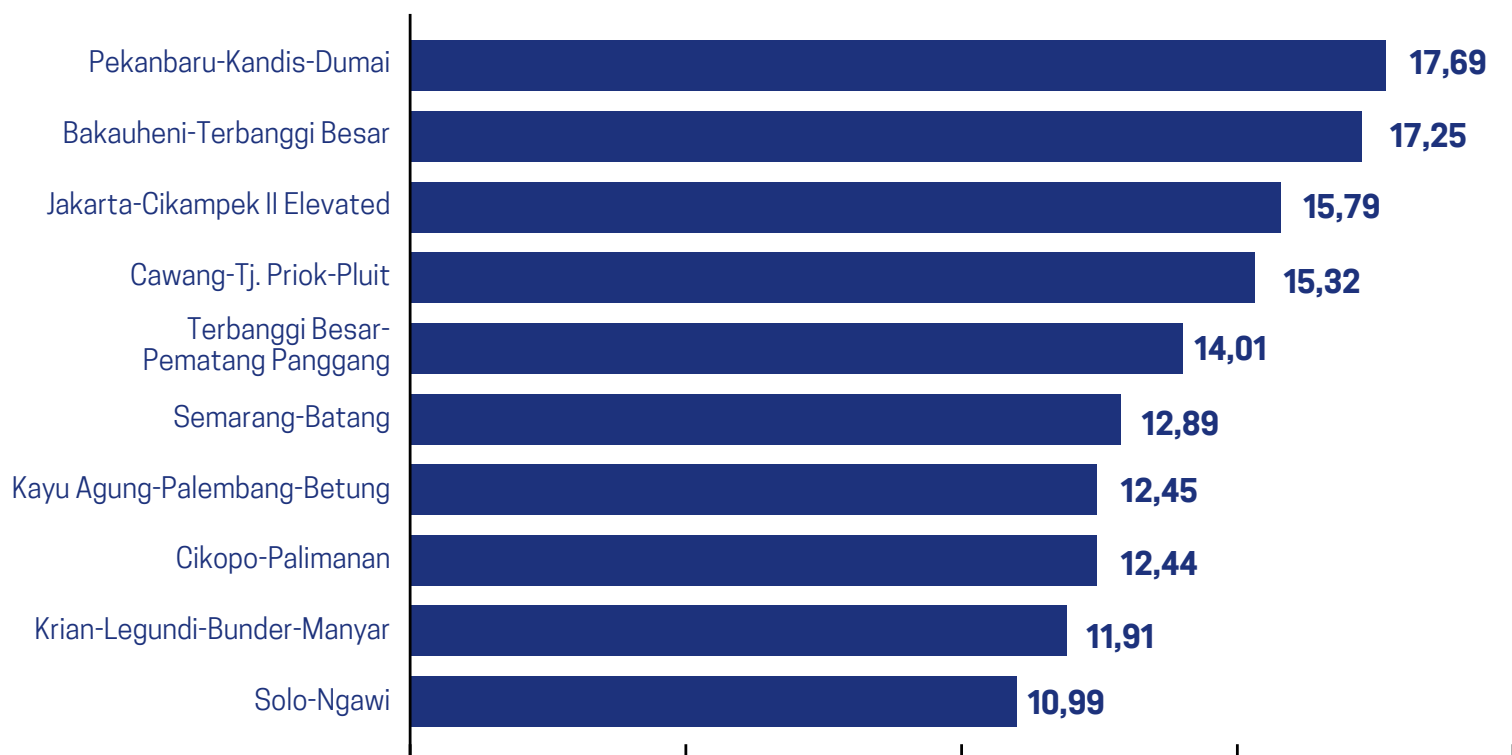
PT Utama Karya (Persero) Tbk. yang mengelola ruas jalan tol Trans Sumatera mencatat aset kedua terbesar setelah Jasa Marga. Total aset jalan tol Utama Karya dari 14 konsesi yang dimiliki mencapai Rp 98,57 triliun.

Berdasarkan ruas, nilai aset paling besar dicatat oleh jalan tol Pekanbaru - Dumai yang mencapai Rp 17,69 triliun. Dari data yang terkumpul, sedikitnya ada 10 ruas yang memiliki aset di atas Rp 10 triliun, 17 ruas tol dengan aset Rp 5 triliun - Rp 10 Triliun, dan 39 ruas tol dengan aset di bawah Rp 5 triliun.



## Ruas Tol dengan Aset di Atas Rp 10 Triliun - Juni 2021 (Toll Sections with Assets above Rp10 Trillion - June 2021)

Angka dalam Rp miliar (Figure in Rp trillion)



# THE PERFORMANCE OF TOLL ROAD BUSINESS ENTITIES



Pekerja kontruksi pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 2



Pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing

## Assets and Revenues

The toll road industry in Indonesia has recorded assets of Rp472.05 trillion as of June 2021. This amount was obtained from the 53 Toll Road Business Entities (TRBE) that submitted their financial reports to the Indonesia Toll Road Authority.

The largest number of assets was recorded by PT Jasa Marga (Persero) Tbk that reached Rp103.04 trillion on a consolidated basis. This amount consists of 13 toll road sections that were directly managed by Jasa Marga and other sections under TRBEs whose majority shares were owned by Jasa Marga.

PT Hutama Karya (Persero) Tbk that managed the Trans Sumatra toll road recorded the second largest number of assets after Jasa Marga. The total toll road assets of Hutama Karya from its 14 concessions reached Rp98.57 trillion.

The largest asset value was from the Pekanbaru-Dumai toll road section that reached Rp17.69 trillion. From the data collected, there were at least 10 sections that had assets of more than Rp10 trillion; 17 toll sections with an asset value of between Rp5 trillion - Rp10 trillion; and 39 toll sections with an asset value of Rp1 trillion - Rp5 trillion.

Dari aset yang dimiliki BUJT mampu mengumpulkan pendapatan usaha sebesar Rp 17,47 triliun sampai dengan Juni 2021. Jumlah ini berasal dari 79 ruas jalan tol yang sebagian besar sudah beroperasi.

Pada ruas tol yang sudah beroperasi, pendapatan usaha terbesar dicatat oleh badan usaha yang mengelola jalan tol antarkota. Namun, pendapatan usaha per kilometer didominasi oleh ruas-ruas metropolitan di Jabodetabek.

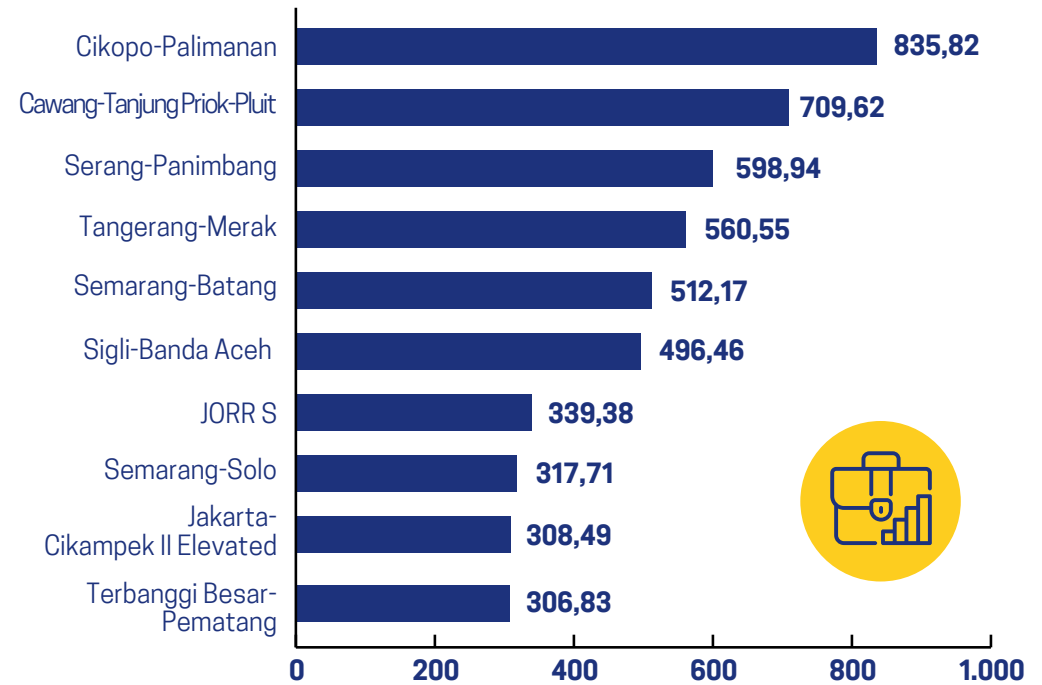
Dari data 79 ruas jalan tol baik yang sudah beroperasi maupun tahap konstruksi, sebanyak sebanyak 52 ruas mampu mencetak laba usaha sebesar Rp 4,91 triliun. Adapun 17 ruas masih mencetak rugi usaha yang bila digabungkan mencapai Rp 989,32 miliar.

Dari ruas BUJT yang mencetak rugi usaha seluruhnya merupakan BUJT baru yang belum beroperasi maupun sudah memulai operasi di bawah 10 tahun. Karakteristik bisnis jalan tol yang padat modal dengan tingkat pengembalian yang panjang membuat BUJT masih mencetak defisit, terutama di awal masa operasi.

Namun demikian, beberapa ruas yang beroperasi kurang dari 5 tahun tetap mampu menunjukkan kinerja yang baik dengan mencatat laba usaha. Ruas Batang - Semarang yang mulai beroperasi 2018 mampu mendulang laba usaha Rp 512 miliar, terpaut tipis dari perolehan laba usaha ruas Tangerang - Merak yang sudah beroperasi sejak 1992 sebesar Rp 560 miliar.

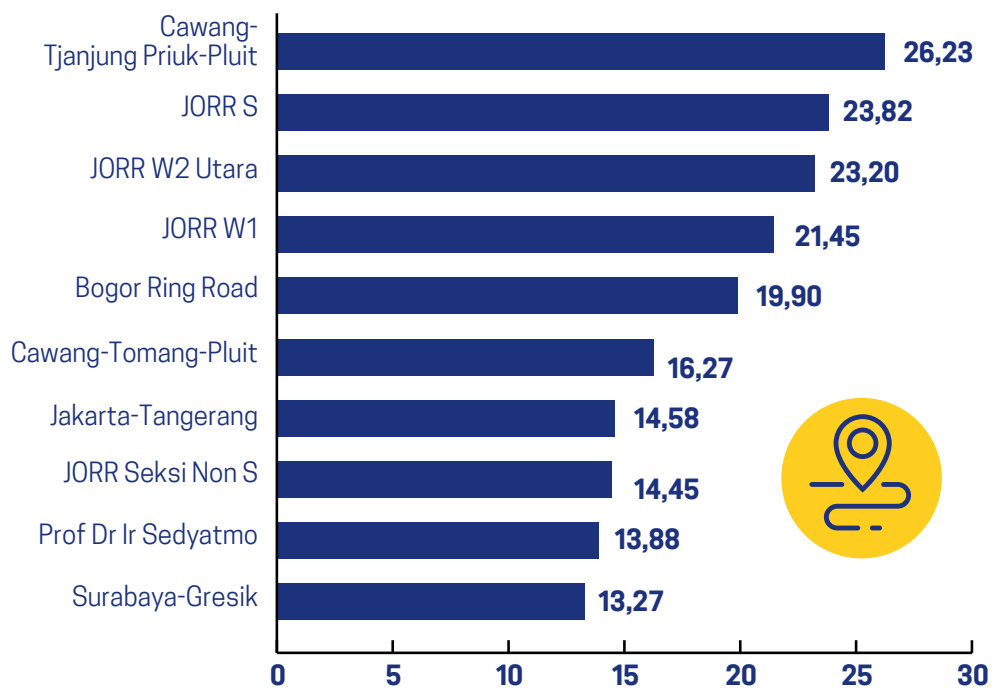
## 10 Ruas Jalan Tol dengan Pendapatan Usaha Tertinggi (10 Toll Road Sections Highest Revenues)

Angka dalam Rp miliar (Figures in Rp billion)



## 10 Ruas Jalan Tol dengan Pendapatan per KM Tertinggi (10 Toll Road Sections Highest Revenue per KM)

Angka dalam Rp miliar (Figures in Rp billion)



**Keterangan:**

JORR W2 Utara: Kebon Jeruk-Ulujami  
 JORR W1: Kebon Jeruk-Penjarangan

JORR S: Pondok Indah-Kampung Rambutan  
 JORR non S terdiri dari: Seksi E1 (Taman Mini-Cikunir),  
 Seksi E2 (Cikunir-Cakung), Seksi E3 (Cakung-Rorotan)

In terms of revenue, the TRBE recorded a revenue of Rp17.47 trillion as of June 2021. This amount was accumulated from 79 toll road sections, some of which were already operating.

On toll roads that were already operating, the largest revenue was recorded by business entities that managed intercity toll roads. However, revenue per kilometer was dominated by metropolitan sections in Jabodetabek.

From the data of 79 toll road segments, 52 TRBEs were able to record a profit of Rp4.91 trillion. Meanwhile, 17 TRBEs still recorded losses that reached Rp989.32 billion if combined.

The TRBEs that recorded losses were all new TRBEs that were either not yet operational or had been operating for less than 10 years. The characteristics of the toll road business that was capital-intensive with a long-term rate of return made TRBEs record deficits, especially early in operation.

Nonetheless, there were some sections that had only been operating for less than 5 years that managed to perform well and record profits. The Batang - Semarang section that started operating in 2018 was able to obtain a profit of Rp512 billion, which was slightly lower than the Tangerang - Merak section that had been operating since 1992, that is Rp560 billion.

”

Dari data 79 ruas jalan tol baik yang sudah beroperasi maupun tahap konstruksi, sebanyak 52 ruas mampu mencetak laba usaha sebesar Rp 4,91 triliun.

From the data of 79 toll road segments, 52 TRBEs were able to record a profit of Rp4.91 trillion.



Jembatan Ogan di Jalan Tol Kayu Agung-Palembang (Keramasan)

**Tabel Pendapatan Usaha dan Laba Usaha 79 Ruas Jalan Tol - Juni 2021**  
*(Table of Business Revenue and Business Profit of 79 TRBEs - June 2021)*

BUJT (TRBE)	Ruas Jalan Tol (Section)	Pendapatan Usaha (Business Revenue)	Labas Usaha (Business Profit)
1. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Cikampek	661.337.000.000	
2. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Cikampek-Padalarang	479.490.000.000	
3. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Bogor-Ciawi	452.520.000.000	
4. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	JORR Seksi Non S	450.897.000.000	
5. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Jakarta-Tangerang	393.701.000,000	
6. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Cawang-Tomang-Pluit	383.158.000.000	2.135.433.000.000
7. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Surabaya-Gempol	343.594.000.000	
8. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Prof. Dr. Ir. Sedyatmo	198.524.000.000	
9. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Padalarang-Cileunyi	185.602.000.000	
10. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Palimanan-Kunci	116.538.000.000	
11. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Semarang Seksi A,B,C	96.532.000.000	
12. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Belawan-Medan-Tanjung Morawa	70.714.000.000	
13. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	Pondok Aren-Bintaro Viaduct-Ulujami	69,662,000,000	
14. PT Jasamarga Surabaya Mojokerto	Surabaya-Mojokerto	214.534.139.239	149.218.241.440
15. PT Marga Sarana Jabar	Bogor Ring Road	156.243.550.513	102.420.282.091
16. PT Jasamarga Bali Tol	Nusa Dua Ngurah Rai	19.108.211.485	(9.431.995.002)
17. PT Jasamarga Pandaan Tol	Gempol-Pandaan	69.246.483.813	43.674.145.907
18. PT Jasamarga Kualanamu Tol	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	195.822.805.832	114.833.247.640
19. PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	Ngawi-Kertosono	239.630.884.500	153.132.026.051
20. PT Jasamarga Semarang Batang	Semarang-Batang	512.167.735.000	358.496.216.966
21. PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo-Ngawi	265.115.470.000	164.733.941.530
22. PT Jasamarga Jalanlayang Cikampek	Jakarta-Cikampek II Elevated	308.487.171.430	155.711.072.876
23. PT Jasamarga Pandaan Malang	Pandaan-Malang	123.241.198.450	37.231.378.389
24. PT Jasa Marga Kunciran Cengkareng	Cengkareng-Kunciran	NA	(10.470.433.434)
25. PT Jasamarga Manado Bitung	Manado-Bitung	17.094.870.500	(9.982.044.300)
26. PT Jasamarga Balikpapan-Samarinda	Balikpapan-Samarinda	51.406.177.905	(38.848.176.235)
27. PT Jasamarga Japek Selatan	Jakarta-Cikampek Sisi Selatan	NA	(129.536.697)
28. PT Jasamarga Probolinggo Banyuwangi	Probolinggo-Banyuwangi	NA	(2.533.930.540)
29. PT Jasamarga Jogja Bawen	Jogja-Bawen	NA	(4.340.214.456)
30. PT PP Semarang Demak	Semarang-Demak	NA	11.464.077.097
31. PT Trans Marga Jateng	Semarang-Solo	317.711.382.549	86.175.357.657
32. PT Makassar Metro Network	Ujung Pandang Tahap I dan II	48.547.789.500	(2.767.849.398)
33. PT Cinere Serpong Jaya	Cinere-Serpong	3.204.630.000	(10.605.526.020)
34. PT Bintaro Serpong Damai	Pondok Aren-Serpong	48.437.847.378	25.742.079.236
35. PT Trans Bumi Serabaraja	Serpong-Balaraja	357.213.899.366	21.863.245.548
36. PT Jalan Tol Seksi Empat	Makassar Seksi IV	49,874,746,000	16,211,704,237
37. PT Jakarta Lingkar Baratsatu	JORR W1	211.271.865.073	99.483.222.060
38. PT Translingkar Kita Jaya	Cinere-Jagorawi	72.208.226.500	37.534.766.971
39. PT Marga MandalaSakti	Tangerang-Merak	560.553.500.000	392.527.700.000
40. PT Marga Lingkar Jakarta	Jorr W2 Utara	132.721.042.000	63.608.288.000

**Tabel Pendapatan Usaha dan Laba Usaha 79 Ruas Jalan Tol - Juni 2021**  
*(Table of Business Revenue and Business Profit of 79 TRBEs - June 2021)*

BUJT (TRBE)	Ruas Jalan Tol (Section)	Pendapatan Usaha (Business Revenue)	Labas Usaha (Business Profit)
41. PT Marga Harjaya Infrastruktur	Kertosono-Mojokerto	32.803.077.500	9.545.831.921
42. PT Lintas Marga Sedaya	Cikopo-Palimanan	835.824.935.382	116.899.936.783
43. PT Marga Trans Nusantara	Kunciran-Serpong	50.536.322.000	4.926.607.707
44. PT Kresna Kusuma Dyandra	Bekasi-Cawang-Kp. Melayu	34.011.341.000	(212.041.573.127)
45. PT Semesta Marga Raya	Kanci-Pejagan	171.576.621.848	(10.287.449.064)
46. PT Pejagan Pemalang Toll Road	Pejagan-Pemalang	244.161.440.477	187.441.908.372
47. PT Pemalang Batang Toll Road	Pemalang-Batang	173.995.360.501	(154.306.803.947)
48. PT Trans Jabar Tol	Ciawi-Sukabumi	41.610.837.500	12.817.557.176
49. PT Trans Jawa Paspro Jalan Tol	Pasuruan-Probolinggo	48.511.609.501	(159.281.625.908)
50. PT Waskita Bumi Wira	Krian-Legundi-Bunder-Manyar	23.275.591.000	(332.032.512.137)
51. PT Waskita Sriwijaya Toll	Kayu Agung-Palembang-Betung	87.121.401.500	66.387.946.775
52. PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	Cibitung-Cilincing	NA	NA
53. PT Cimanggis Cibitung Tollways	Cimanggis-Cibitung	25.105.455.500	7.413.847.818
54. PT Hutama Karya (Persero)	Palembang-Indralaya	22.968.000.000	(21.051.000.000)
55. PT Hutama Karya (Persero)	Medan-Binjai	80.318.000.000	21.421.000.000
56. PT Hutama Karya (Persero)	Bakauheni-Terbangi Besar	289.435.000.000	110.109.000.000
57. PT Hutama Karya (Persero)	Terbangi Besar-Pematang Panggang	306.831.000.000	190.148.000.000
58. PT Hutama Karya (Persero)	Sigli-Banda Aceh	496.460.000.000	NA
59. PT Hutama Karya (Persero)	Pekanbaru-Kandis-Dumai	187.955.000.000	33.363.000.000
60. PT Hutama Karya (Persero)	Indrapura-Kisaran	255.021.000.000	15.114.000.000
61. PT Hutama Karya (Persero)	Binjai-Langsa	589.254.000.000	NA
62. PT Hutama Karya (Persero)	Lubuk Linggau-Lahat-Bengkulu	344.425.000.000	NA
63. PT Hutama Karya (Persero)	Pekanbaru-Padang	1.102.540.000.000	NA
64. PT Hutama Karya (Persero)	Simpang Indralaya-Muara Enim	1.462.417.000.000	NA
65. PT Hutama Karya (Persero)	JORR S	339.377.000.000	152.715.000.000
66. PT Hutama Karya (Persero)	Muara Enim-Lahat-Lubuk Linggau	NA	NA
67. PT Hutama Karya (Persero)	ATP (Akses Tanjung Priok)	NA	NA
68. PT Hutama Marga Waskita	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	NA	425.943.860
69. PT Wijaya Karya Serang Panimbang	Serang-Panimbang	598.939.412.636	45.783.469.077
70. PT Citra Karya Jabar Tol	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	NA	(102.888.080)
71. PT Citra Marga Nusaphala Tbk.	Cawang-Tj. Priok-Pluit	709.622.332.000	455.301.023.000
72. PT Citra Waspphutowa	Depok-Antasari	82.686.530.508	58.889.488.868
73. PT Jogja Solo Marga Makmur	Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo	NA	(8.331.790.741)
74. PT Margabumi Matraraya	Surabaya-Gresik	274.649.448.000	77.460.289.420
75. PT Citra Margatama Surabaya	SS Waru-Bandara Juanda	64.034.904.277	47.187.417.782
76. PT Marga Lintas Jabar	Soreang-Pasirkoja	92.767.585.501	57.879.130.324
77. PT Jakarta Toll Road Development	6 Ruas Tol DKI	NA	(2.776.791.259)
78. PT Margawaraya Jawa Tol	Waru (aloha)-Wonokromo-Tanjung Perak	NA	NA
79. PT Jasamarga Gempol Pasuruan	Gempol-Pasuruan	116.437.162.428	65.136.856.301

Keterangan: NA, not available (data tidak tersedia)





*Jembatan Ogan di Jalan Tol Kayu Agung-Palembang (Keramasan)*

# LIABILITAS DAN RASIO

Secara umum, industri jalan tol merupakan industri yang padat modal. Di samping modal sendiri, sebagian besar modal untuk pembangunan jalan tol berasal dari pinjaman. Per Juni 2021, total liabilitas dari 67 BUJT mencapai Rp 333,52 triliun.

Kondisi tingkat kesehatan BUJT pun terlihat lewat sejumlah rasio keuangan, terutama rasio *leverage* yang menghitung banyaknya modal yang berasal dari utang atau pinjaman.

Berdasarkan laporan keuangan yang disampaikan oleh BUJT, sebagian besar coverage ratio belum menunjukkan angka yang ideal. Hingga Juni 2021, dari 67 ruas tol, hanya 18 ruas jalan tol yang memiliki *Interest Coverage Ratio* di atas 100%. Kemudian ada 17 ruas yang memiliki *Asset Coverage Ratio* di atas 100% dan 14 ruas jalan tol yang memiliki *Asset Coverage Ratio* di atas 100%.

*Interest Coverage Ratio* di atas 100% mengindikasikan pendapatan operasionalnya melampaui beban bunga yang harus dibayarkan kepada kreditor.

Adapun *Cash Ratio* di atas 100% juga mencerminkan kemampuan arus kas BUJT melampaui kewajiban bunga yang harus dibayarkan kepada kreditor.

PT Jasamarga Kualanamu Tol tercatat memiliki *Interest Coverage Ratio* paling tinggi di antara seluruh ruas tol di Indonesia. Rasio yang dimiliki pengelola ruas Medan - Kualanamu - Tebingtinggi ini mencapai 2.961%. Sementara itu, PT Citra Wasphtowa mencatat *Cash Coverage Ratio* 54.902%, paling tinggi di antara pengelola ruas jalan tol di Indonesia.

PT Bintaro Serpong Damai di sisi lain menjadi BUJT dengan *Asset Coverage Ratio* paling tinggi sebesar 7.736%, mencerminkan kemampuan perusahaan untuk membayar utang lewat likuidasi aset.

BUJT (TRBE)	Ruas Jalan Tol (Section)	Interest Coverage Ratio	Debt Service Coverage Ratio	Cash Coverage Ratio	Asset Coverage Ratio
1. PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	13 Ruas	111,1%	2,7%	206,31%	372,29%
2. PT Jasamarga Surabaya Mojokerto	Surabaya - Mojokerto	72,48%	3,39%	11,80%	-139,05%
3. PT Marga Sarana Jabar	BORR	86,36%	4,44%	79,46%	15,81%
4. PT Jasamarga Bali Tol	Bali Mandara	-10,33%	-0,66%	17,19%	-98,06%
5. PT Jasarmarga Pandaan Tol	Gempol - Pandaan	124,40%	4,90%	447,00%	379,00%
6. PT Jasamarga Kualanamu Tol	Medan - Kualanamu - Tebingtinggi	2.961%	3,74%	3.450,00%	2.919,00%
7. PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	Ngawi - Kertosono	103%	4,22%	65,06%	279,81%
8. PT Jasamarga Semarang Batang	Batang - Semarang	145,23%	3,92%	9,77%	-95,58%
9. PT Jasamarga Solo Ngawi	Solo - Ngawi	38,90%	2,06%	59,98%	144,81%
10. PT Jasamarga Jalanlayang Cikampek	Jakarta Cikampek II Elevated	NA	1,41%	NA	NA
11. PT Jasamarga Pandaan Malang	Pandaan - Malang	147,24%	0,94%	146,34%	765,9%
12. PT Jasa Marga Kunciran Cengkareng	Cengkareng - Kunciran	-4,12%	-0,29%	2,97%	-538,33%
13. PT Jasamarga Manado Bitung	Manado - Bitung	-13,46%	-0,34%	70,06%	-246,57
14. PT Jasarmarga Balikpapan Samarinda	Balikpapan - Samarinda	-15,36%	-0,54%	19,95%	-87,07%
15. PT Jasamarga Japek Selatan	Japek Sisi Selatan	-0,19%	-0,005%	2,19%	-86,50%

# LIABILITY AND RATIO



Gerbang Tol Cakung 2 Jalan Tol Kelapa Gading-Pulo Gebang

In general, the toll road industry is a capital-intensive industry. Besides self-funded capital, the majority of the capital for toll road constructions come from loans. Per June 2021, the total liabilities of the 67 TRBEs reached Rp333.52 trillion.

*The condition of soundness of the TRBEs can be seen through some financial ratios, especially the leverage ratio that calculates the amount of capital coming from debts or loans.*

*From the data collected, most of the coverage ratios of TRBEs have not shown an ideal figure. By June 2021, there were 18 TRBEs of 67 TRBEs that recorded an Interest Coverage Ratio above 100 percent. There were also 14 TRBEs that had Asset Coverage Ratio of above 100 percent.*

*An Interest Coverage Ratio of above 100 percent indicates that operational revenues exceeded the interest expenses to be paid to creditors. Meanwhile, a Cash Ratio of above 100 percent also indicates the cash flow ability of the TRBEs to*

”

Kondisi tingkat kesehatan BUJT pun terlihat lewat sejumlah rasio keuangan, terutama rasio leverage yang menghitung banyaknya modal yang berasal dari utang atau pinjaman.

*The condition of soundness of the TRBEs can be seen through some financial ratios, especially the leverage ratio that calculates the amount of capital coming from debts or loans.*

BUJT (TRBE)	Ruas Jalan Tol (Section)	Interest Coverage Ratio	Debt Service Coverage Ratio	Cash Coverage Ratio	Asset Coverage Ratio
16. PT Jasamarga Probolinggo Banyuwangi	Probolinggo - Banyuwangi	-200,37%	-1,20%	1.360,74%	2.633,46%
17. PT Jasamarga Jogja Bawen	Jogja - Bawen	NA	-24,05%	NA	NA
18. PT PP Semarang Demak	Semarang - Demak	NA	NA	NA	NA
19. PT Trans Marga Jateng	Semarang - Solo	45,99%	1,59%	56,12%	67,31%
20. PT Makassar Metro Network	Ujung Pandang Tahap I dan II	13,71%	-0,14%	-222,83%	-1.549,68%
21. PT Cinere Serpong Jaya	Cinere - Serpong	-283,96%	-0,52%	904,43%	-6.830,56%
22. PT Bintaro Serpong Damai	Pondok Aren - Serpong	524,97%	44,18%	2.398,99%	7.736,03%
23. PT Trans Bumi Serabaraja	Serpong - Balaraja	NA	1,13%	NA	NA
24. PT Jalan Tol Seksi Empat	Makassar Seksi I	-650,27%	12,52%	-1.689,79%	-1.299,94%
25. PT Jakarta Lingkar Baratsatu	JORR W1	1.837,51%	6,40%	13.411,65%	-679,48%
26. PT Translingkar Kita Jaya	Cinere - Jagorawi	83,47%	2,03%	78,65%	54,76%
27. PT Marga MandalaSakti	Tangerang - Merak	665,24%	14,07%	647,35%	919,75%
28. PT Marga Lingkar Jakarta	JORR W2 Utara	181,68%	4,61%	370,82%	867,02%
29. PT Marga Harjaya Infrastruktur	Kertosono - Mojokerto	NA	0,39%	NA	NA
30. PT Lintas Marga Sedaya	Cikopo - Palimanan	0,00%	1,30%	NA	NA
31. PT Marga Trans Nusantara	Kunciran - Serpong	4,41%	0,15%	151,01%	-494,67%
32. PT Kresna Kusuma Marga Dyanda	Bekasi - Cawang - Kampung Melayu	-97,21%	-2,51%	4,23%	-1.625,74%
33. PT Semesta Marga Raya	Kanci-Pejagan	-8,42%	-0,46%	172,10%	-262,28%
34. PT Pejagan Pemalang Toll Road	Pejagan - Pemalang	224,73%	2,94%	41,66%	-537,44%
35. PT Pemalang Batang Toll Road	Pemalang - Batang	NA	-1,99%	NA	NA
36. PT Trans Jabar Tol	Ciawi - Sukabumi	11,25%	0,24%	9,00%	-2.140,77%
37. PT Trans Jawa Paspro Jalan Tol	Pasuruan - Probolinggo	-21,95%	-4,09%	7,48%	-73,74%
38. PT Waskita Bumi Wira	Krian - Legundi - Bunder - Manyar	NA	-3,57%	NA	NA
39. PT Waskita Sriwijaya Tol	Kayu Agung - Palembang - Betung	77,59%	0,55%	28,91%	-14.080,16%
40. PT Cibitung Tj Priok Port Tollways	Cibitung - Cilincing	NA	NA	44,76%	-2.995,38%
41. PT Cimanggis Cibitung Tollways	Cimanggis-Cibitung	13,26%	0,09%	75,19%	-1.850,04%
42. Hutama Karya	Pelembang - Indralaya	2,18%	-2,18%	29,24%	334,90%
43. Hutama Karya	Medan - Binjai	187,42%	187,42%	333,51%	36,04%
44. Hutama Karya	Bakauheni - Terbanggi Besar	96,60%	96,60%	22,49%	1.407,22%
45. Hutama Karya	Terbanggi Besar - Pematang Panggang	97,52%	97,52%	50,19%	767,20%
46. Hutama Karya	Sigli - Banda Aceh	NA	NA	NA	NA
47. Hutama Karya	Pekanbaru - Riau	27,85%	27,85%	11,63%	399,81%
48. Hutama Karya	Indrapura - Kisaran	NA	1,67%	NA	NA
49. Hutama Karya	Binjai - Langsa	NA	NA	NA	NA
50. Hutama Karya	Lubuklinggau - Bengkulu	NA	NA	NA	NA

exceed the interest expenses to be paid to creditors.

PT Jasamarga Kualanamu Tol recorded the highest Interest Coverage Ratio among all toll road sections in Indonesia. This company, that manages the Medan - Kualanamu - Tebingtinggi toll road section, has an Interest Coverage Ratio of 2.961 percent. Meanwhile, PT Citra Wasphtowa recorded a Cash Coverage Ratio of 54,902 percent, which is the highest among toll road section managers in Indonesia.

On the other hand, PT Bintaro Serpong Damai was the Toll Road Business Entity (TRBE) with the highest Asset Coverage Ratio of 7,736 percent. This reflects the company's ability to pay its liabilities through liquidation of assets.



Kontruksi pembangunan Jalan Tol Cijago Seksi 3

BUJT (TRBE)	Ruas Jalan Tol (Section)	Interest Coverage Ratio	Debt Service Coverage Ratio	Cash Coverage Ratio	Asset Coverage Ratio
51. Utama Karya	Pekanbaru - Padang	NA	NA	NA	NA
52. Utama Karya	Simpang Indralaya - Muara Enim*	NA	NA	NA	NA
53. Utama Karya	Muara Enim - Lahat - Lubuk Linggau	NA	NA	NA	NA
54. Utama Karya	JORR S	NA	NA	NA	NA
55. Utama Karya	ATP	NA	NA	NA	NA
56. PT Utama Marga Waskita	Kualanamu-Tebing Tinggi-Parapat	0,36%	0,01%	1,34%	-3.850,47%
57. PT Wika Serang-Panimbang	Serang - Panimbang	245,31%	1,51%	569,00%	1.736,38%
58. PT Citra Karya Jabar Tol	Cileunyi - Sumedang - Dawuan	-0,47%	-0,01%	104,13%	-4.876,52%
59. PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk.	Cawang-Tj. Priok-Pluit	278,39%	9,01%	1561,63%	864,27%
60. PT Citra Wasphtowa	Depok-Antasari	57,60%	1,73%	54.902,29%	-437,73%
61. PT Jogja Solo Marga Makmur	Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo	1.573,80%	-20,34%	-8.796,32%	-6.701,81%
62. PT Margabumi Matraraya	Surabaya - Gresik	164,05%	7,30%	8,64%	-62,90%
63. PT Citra Margatama Surabaya	SS Waru - Bandara Juanda	197,26%	6,23%	192,76%	243,41%
64. PT Marga Lintas Jabar	Soreang - Pasirkoja	102,32%	8,64%	18,10%	-295,12%
65. PT Jakarta Toll Road Development	6 Ruas Tol DKI	-113,89%	-0,10%	32,09%	-18,021,79%
66. PT Margaraya Jawa Tol	Waru (Aloha) - Wonokromo - Tj Perak	NA	NA	NA	NA
67. PT Jasamarga Gempol Pasuruan	Gempol-Pasuruan	58,68%	2.276%	53,43%	1.042,23%

Keterangan: NA, not available (data tidak tersedia)

# IDENTITAS & PROFIL BPJT

---

*Identity & Profile of ITRA*



Kepala BPJT

Prof. Dr. Tech Ir. Danang Parikesit, M.Sc. (Eng)

Anggota BPJT unsur Akademisi  
Dr. Eka Pria Anas, SE, MBA, M.Sc

Sekretaris BPJT  
Triono Junoasmono, Ph.D

Anggota BPJT unsur Profesi  
Ir. Koentjahjo Pamboedi, M.Sc

Plh. Anggota BPJT unsur Kementerian  
Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat  
Ir. Mahbullah Nurdin MM

# SEKILAS TENTANG BPJT

**B**adan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, pengusahaan, dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol.

Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol, dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol, yang saat ini telah dicabut dan diganti dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 43/PRT/M/2015 tentang BPJT.

## TUGAS & FUNGSI BPJT

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 43/PRT/M/2015, tugas dan fungsi Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah sebagai berikut:

- 1** Merekomendasikan tarif awal dan penyesuaian tarif tol kepada Menteri;
- 2** Melakukan pengambilalihan hak pengusahaan jalan tol yang telah selesai masa konsesinya dan merekomendasikan pengoperasian selanjutnya kepada Menteri;
- 3** Melakukan pengambilalihan hak sementara pengusahaan jalan tol yang gagal dalam pelaksanaan konsesi, untuk kemudian dilelangkan kembali pengusahaannya;
- 4** Melakukan persiapan pengusahaan jalan tol yang meliputi analisa kelayakan finansial, studi kelayakan, dan penyiapan amdal;
- 5** Melakukan pengadaan investasi jalan tol melalui pelelangan secara transparan dan terbuka;
- 6** Membantu proses pelaksanaan pembebasan tanah dalam hal kepastian tersedianya dana yang berasal dari Badan Usaha dan membuat mekanisme penggunaannya;
- 7** Memonitor pelaksanaan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dilakukan Badan Usaha; dan
- 8** Melakukan pengawasan terhadap Badan Usaha atas pelaksanaan seluruh kewajiban perjanjian pengusahaan jalan tol dan melaporkannya secara periodik kepada Menteri.

# ITRA OVERVIEW

---

**T**he Indonesia Toll Road Authority (ITRA) is an organization authorized to execute part of toll road administration, which covers regulation, concessions, and supervision of Toll Road Business Entities.

The existence of ITRA is ordered in Law Number 38 of 2004 on Roads, set out in Government Regulation Number 15 of 2005 on Toll Roads, and provided in Regulation of the Minister of Public Works No. 295/PRT/M/2005 on the Indonesia Toll Road Authority, which currently has been revoked and superseded by Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 43/PRT/M/2015 on ITRA.

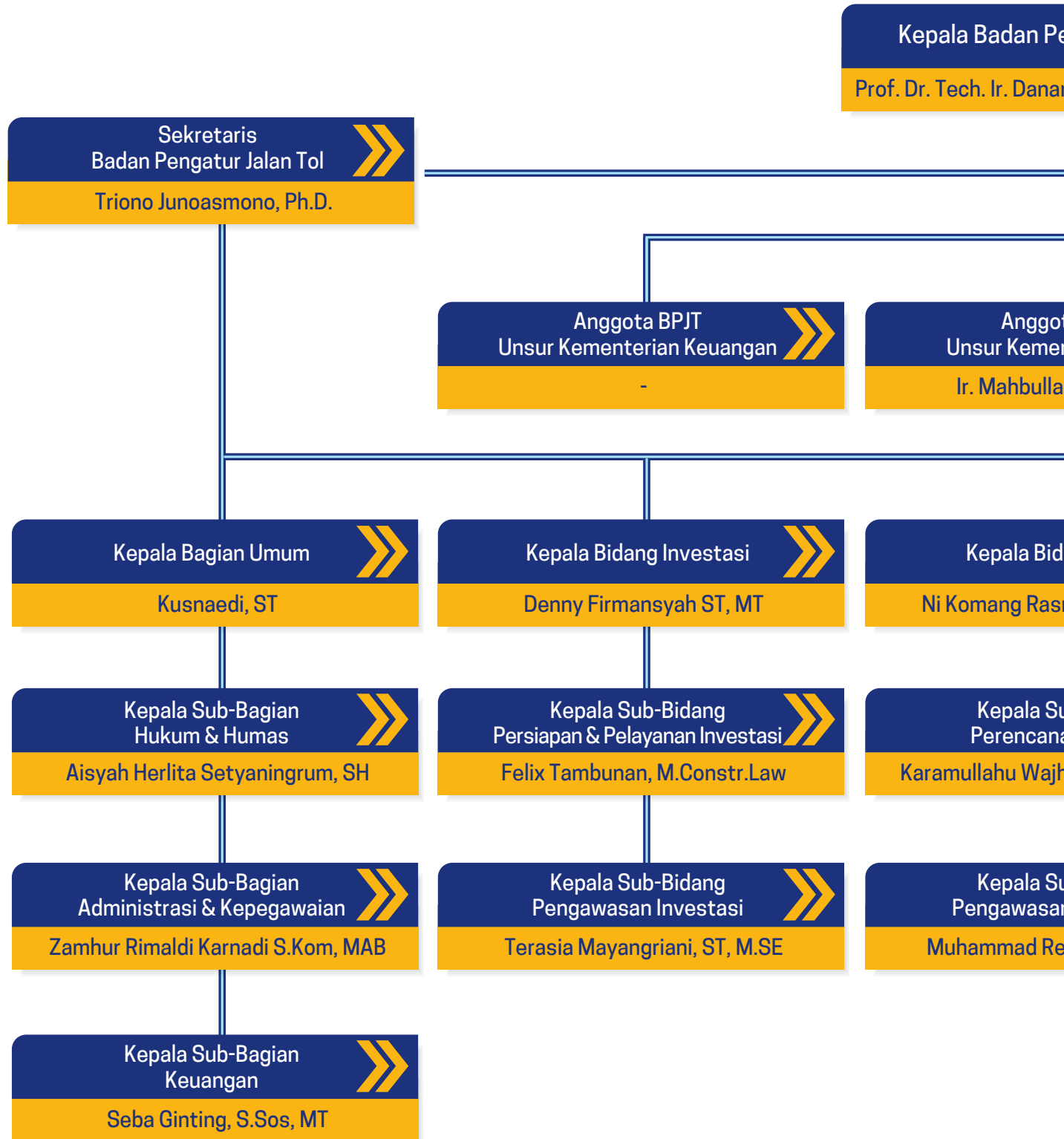
## DUTIES OF ITRA

According to Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 43/PRT/M/2015, the following are the duties and functions of the Indonesia Toll Road Authority (ITRA):

- 1** Recommending initial toll road tariffs and toll road tariff adjustments to the Minister;
- 2** Taking over toll road concessions in the event the period thereof has ended, and recommending follow-up operations to the Minister;
- 3** Temporarily taking over toll road concessions that fail during their implementation, before they are put back into tender;
- 4** Making preparations for toll road concessions, which include financial feasibility analysis, feasibility studies, and preparation for environmental impact analysis;
- 5** Acquiring toll road investments through transparent and open tenders;
- 6** Assisting in the execution processes of land acquisition by ensuring the availability of funds from Business Entities and arranging mechanisms for the use of such funds;
- 7** Monitoring the execution of planning and construction, as well as operation and maintenance of toll roads by Business Entities; and
- 8** Monitoring Business Entities with regard to fulfillment of all obligations under toll road concession agreements, and reporting it periodically to the Minister.

# STRUKTUR ORGANISASI (THE ORGANIZATIONAL STRUCTURE)

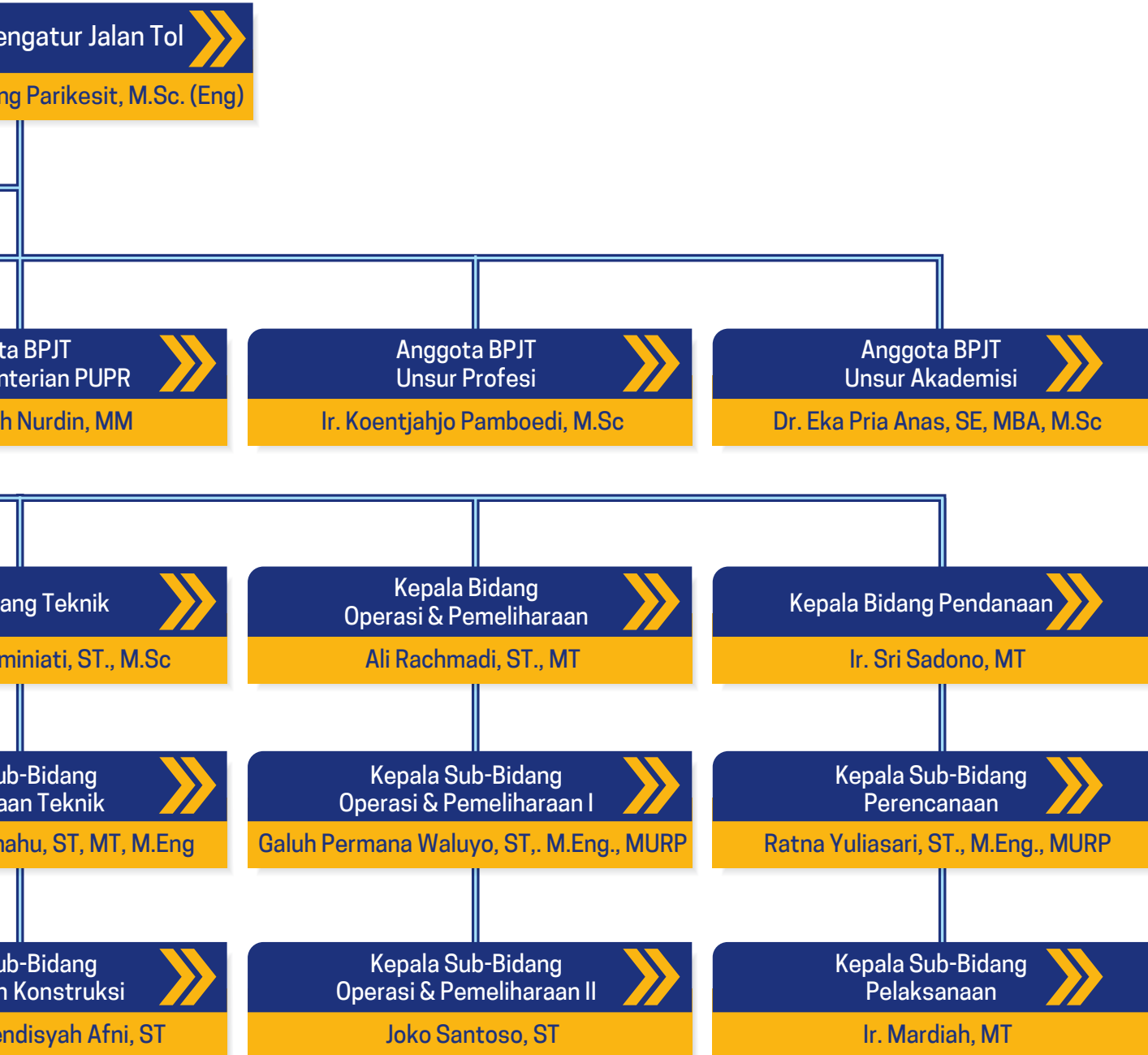
(Permen PUPR No. 12/P/2018)



# ASIS BPJT TAHUN 2021

## STRUCTURE OF ITRA 2021)

5.43/PRT/M/2015)



# PROFIL KEPALA & ANGGOTA BPJT

## PROFILE OF ITRA LEADERS AND MEMBERS



### KEPALA BPJT

Prof. Dr-Tech. Ir. Danang Parikesit, M.Sc. (Eng). IPU, ASEAN.Eng.

#### Pendidikan:

- Dr-Tech, Summa Cum Laude, Vienna Univ of Technology, Austria (1996)
- Master of Science (Eng), University of Leeds, Inggris, (1990)
- Sarjana Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Gadjah Mada, Indonesia (1988)

#### Tugas & Jabatan Pemerintahan:

- Kepala Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2019-sekarang)
- Ketua Tim Perumus Kebijakan Transportasi Massal Provinsi DKI Jakarta (2018)
- Ahli Transportasi dan ke-PU-an, Tim Percepatan Pembangunan Proyek Prioritas Provinsi DIY (2017-2019)
- Ketua/Wakil Ketua Komisi Teknis Transportasi - Dewan Riset Nasional (2015-2020)
- Wakil Ketua/Anggota Tim Oversight Committee - Proyek LRT Jabodebek dan LRT Palembang (2015-2017)
- Staf Khusus Menteri - Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2010-2014).
- Anggota Board The Indonesia Infrastructure Initiative (IndII) - Kemenko Perekonomian/Bappenas/AusAID (2009-2017)
- Guru Besar - Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada (2006-sekarang)
- Sekretaris Tim Teknis Nasional Rehabilitasi dan Rekonstruksi Pasca Bencana Gempa Bumi DIY dan Jawa Tengah (2006-2008)
- Kepala LP/LPPM - Universitas Gadjah Mada (2004-2012)
- Kepala Pusat Studi Transportasi dan Logistik - Universitas Gadjah Mada (2003-2005)
- Kepala Pusat Studi Pariwisata - Universitas Gadjah Mada (1997-2011)
- Dosen - Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada (1990-sekarang)

# PROFIL KEPALA & ANGGOTA BPJT

## PROFILE OF ITRA LEADERS AND MEMBERS



### ANGGOTA BPJT UNSUR PROFESI

Koentjahjo Pamboedi, Ir. MSc.

#### Pendidikan:

- Lembaga Ketahanan Nasional, KSA IX, Indonesia (2001)
- Master Teknik, Pascasarjana dalam bidang Jalan - Teknik dan Sistem Transportasi (1994)
- Sarjana Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan, Institut Teknologi Bandung, Indonesia (1987)

#### Riwayat Pekerjaan:

- Anggota BPJT Unsur Profesi (2013-sekarang)
- Anggota Badan Pengatur Jalan Tol (2013-sekarang)
- Penasihat Senior - PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (2012-2014)
- Penasihat PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero) (2011-2012)
- IRSDP - Asian Development Bank (ADB) (2008-2010)
- PPITA - World Bank (2005-2007)
- Presiden Direktur - PT Rezeki Bhakti Binamas Consultant (1995-2002)
- Pendiri dan CEO - Akurat Supramindo Konsul (1993-1997)
- INDEC and Associates Ltd (1991-1993)
- BIEC International Inc. Consultant (1985-1991)

# PROFIL KEPALA & ANGGOTA BPJT

## PROFILE OF ITRA LEADERS AND MEMBERS



### ANGGOTA BPJT UNSUR AKADEMISI

Dr. Eka Pria Anas, SE, MBA, M.Sc.

#### Pendidikan:

- Doktor dalam Strategi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia, Indonesia (2018)
- Master of Science in Management Research - University of Bradford, Inggris (2011)
- Master of Business Administration - SUNY at Buffalo, Amerika Serikat (1992)
- Sarjana Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia, Indonesia (1985)

#### Riwayat Pekerjaan:

- Komisaris Independen - PT Citra Marga Nusapala Persada Tbk. (2021-sekarang)
- Menjadi Anggota BPJT Unsur Akademisi (2013-sekarang)
- Direktur Pemeringkatan - PT Kasnic Credit Rating Company (1997-2006)
- Direktur/Konsultan - PT Pundi Stratejasa Indonesia (1995-2013)
- Manager Business Advisory Services - Kantor Akuntan Drs. Hadi Sutanto - Price Waterhouse (1985-1990)
- Staf Pengajar - Fakultas Ekonomi dan Bisnis, Universitas Indonesia (1984-sekarang)

# PROFIL KEPALA & ANGGOTA BPJT

## PROFILE OF ITRA LEADERS AND MEMBERS



### PLH. ANGGOTA BPJT UNSUR KEMENTERIAN PUPR Ir. Mahbullah Nurdin MM

#### Pendidikan:

- Master Manajemen, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi IPWI Jakarta, Indonesia (2001)
- Sarjana Teknik Sipil, Institut Sains dan Teknologi Nasional, Indonesia (1991)

#### Riwayat Pekerjaan:

- Plh. Anggota BPJT Unsur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2020-sekarang)
- Kepala Bagian Umum, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol, Dirjen Bina Marga - Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2015-2020)
- Kepala Bidang Pengembangan Keahlian Konstruksi, Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Kontruksi - BPK Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2011-2015)
- Kepala Bidang Pengembangan Keahlian Konstruksi, Pusat Pembinaan Kompetensi dan Pelatihan Kontruksi - BPK Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2011)
- Kepala Bidang Pelatihan Manajemen Teknik Konstruksi, Pusat Pemb Komp Pelatihan Konst, BPKSDM - Dep PU (2009-2011)
- Kepala Subbag Program, Bag Perencanaan, Sekretariat Badan Pembinaan Konstr dan SDM - Dep PU (2007-2009)
- Kepala Subbag Kerjasama, Bag Perencanaan, Sekretariat Badan Pembinaan Konstr dan SDM - Dep PU (2005-2007)
- Kepala Kepala Subbag Kerjasama, Setba Pembinaan Kons dan Investasi, Bapekin - Dep PU (2003-2005)
- Staf Staf Subbag TU Pusat Penilaian Mutu Kons - Setbapekin (2001-2003)
- Staf Subdit Analisa Investasi Jalan Tol - DIT IDU dan M (2000-2001)
- Staf Dit Bina Jalan Kota Ditjen Bina Marga (1996-2000)

# PROFIL SEKRETARIS BPJT

## BPJT SECRETARY PROFILE



### SEKRETARIS BPJT

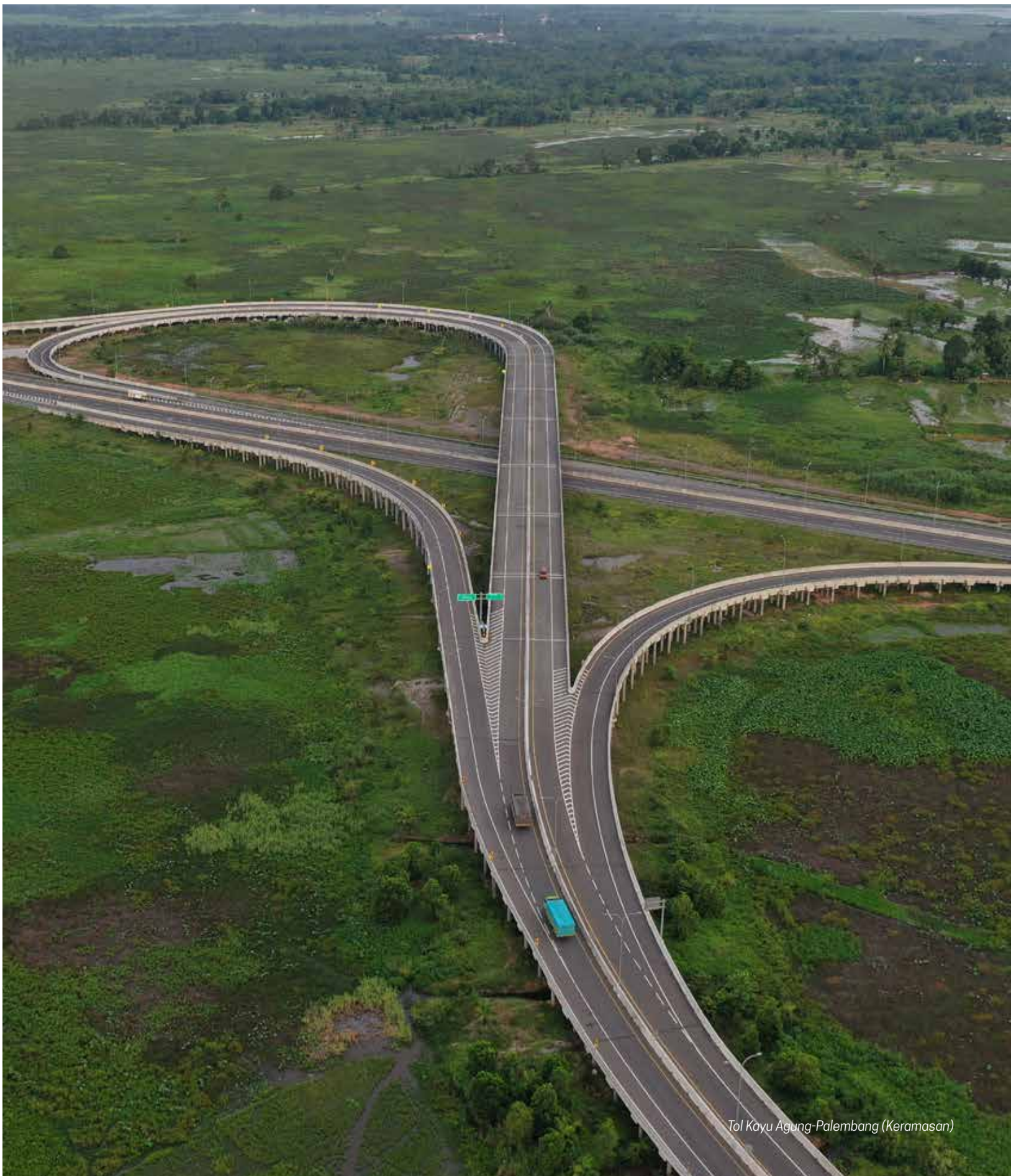
Triono Junoasmono, Ph.D

#### Pendidikan:

- Doctor in Civil Engineering, University of Birmingham, Inggris (2004)
- Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanegara (1998)
- Sarjana Teknik Mesin, Fakultas Teknik, Universitas Trisakti, Indonesia (1995)

#### Riwayat Pekerjaan:

- Sekretaris Badan Pengatur Jalan Tol - Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2020-sekarang)
- Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional XV Manado, Direktorat Jenderal Bina Marga - Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2018-2020)
- Kepala Subdirektorat Keterpaduan Perencanaan dan Sistem Jaringan, Direktorat Pengembangan Jaringan Jalan, Direktorat Jenderal Bina Marga - Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2015-2018)
- Kepala Bidang Pelaksanaan II, Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional IV, Ditjen Bina Marga Kementerian PU (2011-2015)
- Pejabat Pembuat Komitmen Pembangunan Jalan Akses Tanjung Priok I (2009-2011)
- Pejabat Pembuat Komitmen Pembangunan *Fly Over* Merak dan Balaraja (2008-2009)
- Kepala Seksi Pengem Sistem Manajemen, Subdit Pengem Sistem Dan Evi Kinerja, DIT Bina Program, Ditjen Bina Marga - Dep PU (2005-2008)
- Staf Subdit Penganggaran dan KLN, DIT Bintek, DITJEN Praswil (2004-2005)
- Staf Proyek Pengadaan Peralatan/Bahan Jalan (2003-2004)
- Staf Seksi Fasilitasi Peralatan, DIT Bintek, Ditjen Praswil (2003)
- Staf Proyek Pengadaan Peralatan/Bahan Jalan dan Jembatan (2001-2003)
- Staf Subdit Fasilitasi Bahan dan Peralatan Jalan WIL DIT JJW (2000-2001)
- Tugas Belajar Program Doktor Teknik Sipil (2000)
- Staf Seksi Perencanaan, Subdit Peralatan dan Jembatan, DIT Bintek, Ditjen BM (1998-1999)
- Staf Seksi Perencanaan, Subdit Peralatan dan Jembatan, DIT Bintek, Ditjen BM (1998)



*Tol Kayu Agung-Palembang (Keramasan)*

# PROFIL KEPALA BIDANG/BAGIAN SEKRETARIAT BPJT

## ITRA HEAD OF DIVISION/SECRETARIAT PROFILE



### **Ir. Sri Sadono M.T.**

Kepala Bidang Pendanaan, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol,  
Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat

#### **Pendidikan:**

- S2 - Teknik Sipil, Universitas Indonesia, 2007
- S1/D4 - Teknik Sipil, Universitas Diponegoro, 1992



### **Denny Firmansyah S.T., M.T.**

Kepala Bidang Investasi, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol,  
Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat

#### **Pendidikan:**

- S2 - Magister Teknik, Universitas Indonesia, 2016
- S1/D4 - Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung, 2003



### **Ni Komang Rasminiati S.T., M.Sc.**

Kepala Bidang Teknik, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol,  
Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat

#### **Pendidikan:**

- S2 - Master of Science, UNESCO-IHE, Delft, 2010
- S1 - Teknik Sipil, Institut Teknologi Bandung, 1998

# PROFIL KEPALA BIDANG/BAGIAN SEKRETARIAT BPJT

ITRA HEAD OF DIVISION/SECRETARIAT PROFILE



## Ali Rachmadi S.T., M.T.

Kepala Bidang Operasi dan Pemeliharaan, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol,  
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

### Pendidikan:

- S2 - Magister Teknik Sipil, Universitas Indonesia, 2001
- S1/D4 - Teknik Sipil, Universitas Jayabaya, 1999



## Kusnaedi S.T.

Kepala Bagian Umum, Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol,  
Kementerian Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat

### Pendidikan:

- S1/D4 - Teknik Sipil, Universitas Pancasila, 2006
- SM/D3 - LPPU-ITB Teknik Jalan dan Jembatan, 1996

# MARKET UPDATE BUJT

---

*TRBE Market Update*





Gerbang Tol Sentul Barat Jalan Tol Bogor Ring Road (BORR)

## MARKET UPDATE

# JALAN TOL OPERASI

**D**i tengah situasi pandemi Covid-19, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tetap memacu pembangunan jalan tol. Sepanjang 2021, terdapat 10 ruas jalan tol yang beroperasi, tersebar di Pulau Jawa, Pulau Sumatera dan Kalimantan.

Pembangunan jalan tol tetap berjalan untuk karena menjadi bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN). Hal tersebut sesuai dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua atas Perpres 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN.

Dalam pelaksanaannya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menerbitkan protokol kesehatan untuk

## Perkembangan Panjang Kumulatif Tol di Indonesia (Cumulative Length of Toll Roads in Indonesia)

Periode 1978-2014	Periode 2015-2019	Periode 2020-2021	Periode 1978-2021
Panjang Kumulatif (Cumulative Length) <b>795 KM</b>	Panjang Kumulatif (Cumulative Length) <b>1.298 KM</b>	Panjang Kumulatif (Cumulative Length) <b>377 KM</b>	Panjang Kumulatif (Cumulative Length) <b>2.457 KM</b>

menghindari penyebaran virus di lokasi proyek infrastruktur, termasuk jalan tol. Hal itu tertuang dalam Instruksi Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 02/IN/M/2020 Tahun 2020 tentang Protokol Pencegahan Penyebaran Corona

Virus Disease 2019 (Covid-19) dalam Penyelenggaraan Jasa Konstruksi.

Sepanjang 2021, sebanyak 10 ruas jalan tol beroperasi dengan panjang mencapai 122,9 kilometer (km). Realisasi ruas dan

# OPERATION TOLL ROADS

In the midst of the Covid-19 pandemic, the Ministry of Public Works and Housing continues to advance the construction of toll roads. Throughout 2021, there were 10 operating toll roads, spread across Java, Sumatra, and Kalimantan.

Toll road construction went uninterrupted as it was part of the National Strategic Projects (NSP). This is in line with Presidential Regulation Number 56 of 2018 concerning the Second Amendment to Presidential Regulation No. 3 of 2016 concerning Acceleration of NSP Implementation.

In the implementation of the project, the Ministry of Public Works and Housing issued health protocol to prevent the spread of viruses at infrastructure project sites, including toll roads. This protocol is set out in Instruction of the Minister of Public Works and Public Housing Number 02/IN/M/2020 of 2020 concerning Protocol to Prevent the Spread of Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) in the Administration of Construction Services.

Throughout 2021, 10 toll roads operated with a total length of 122.9 kilometers (km). The number of sections and the length of the new toll roads constructed in 2021 were in fact lower than projected, which was 19 new toll roads with the length of 427 km.

However, such target was not met due to the force majeure that happened in Indonesia. Due to the increasingly widespread transmission of the Covid-19 virus, the government implemented some policies to limit community activities, such as the Large-Scale Social Restrictions (PSBB) and the Community Activities Restrictions Enforcement (CARE).



Jalan Tol Medan-Binjai Seksi 1 Segmen Junction Tanjung Mulia-Marelan



Gerbang Tol Telaga Asih Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 1

## Perkembangan Panjang Kumulatif Tol di Indonesia

(Cumulative Length of Toll Roads in Indonesia)

Nama Ruas (Road Name)	Panjang (Length)	Badan Usaha Jalan Tol (Toll Road Business Entity)	Tanggal Operasi (Operation Date)	Tanggal Peresmian (Inauguration Date)	Konsesi (Concession)
▪ <b>Bogor Ring Road</b> Seksi (Section) 3A Simpang Yasmin - Kayu Manis	2,9 km	Marga Sarana Jabar	30 Jan 2021	20 Jan 2021	45
▪ <b>Kayu Agung - Palembang - Betung</b> Seksi (Section) 1 Tahap 1B Jakabaring - Kramasan	8,2 km	Waskita Sriwijaya Tol	30 Mar 2020	28 Jan 2020	40
▪ <b>Sigli - Banda Aceh</b> Seksi (Section) 3 Jantho - Indrapuri	16 km	Hutama Karya	10 Mar 2021	-	40
▪ <b>Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran</b>	14,2 km	Jasamarga Kunciran Cengkareng	1 Apr 2021	1 Apr 2021	35
▪ <b>Serpong - Cinere</b> Seksi (Section) 1	6,5 km	Cinere Serpong Jaya	1 Apr 2021	1 Apr 2021	50
▪ <b>Cibitung - Cilincing</b> Seksi (Section) 1	2,7 km	Cibitung Tj Priok Port Tollways	15 Jul 2021	-	50
▪ <b>Balikpapan - Samarinda</b> Seksi (Section) 1 dan Seksi (Section) 5	32,4 km	Jasamarga Balikpapan Samarinda	24 Ags (Aug) 2021	24 Ags (Aug) 2021	40
▪ <b>6 Ruas Tol Dalam Kota Jakarta Seksi A</b> Pulo Gebang - Kelapa Gading	9,29 km	Jakarta Toll Development	23 Ags (Aug) 2021	23 Ags (Aug) 2021	45
▪ <b>Serang - Panimbang</b> Seksi (Section) 1	26,5 km	Wika Serang Panimbang	17 Nov 2021	16 Nov 2021	50
▪ <b>Medan - Binjai</b> Seksi (Section) 1A Jalan Veteran - Tj Mulia	4,2 km	Hutama Karya	11 Mar 2021	-	40

panjang tol baru tersebut lebih rendah dibandingkan proyeksi, yakni 19 ruas jalan tol baru sepanjang 427 km pada 2021.

Namun, realisasi yang lebih rendah dibandingkan dengan target tersebut disebabkan situasi kahar yang terjadi di Indonesia. Akibat penularan virus Covid-19 semakin luas, pemerintah menerapkan beberapa kebijakan untuk membatasi kegiatan masyarakat, antara lain Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM).

Pengoperasian ruas-ruas jalan tol baru tersebut memperpanjang jalan tol yang beroperasi di Indonesia. Secara kumulatif, sejak 1978-2021, panjang jalan tol operasi adalah 2.457 km. Pembangunan jalan tol tersebut menjadi wujud dari komitmen pelaksanaan Nawa Cita, agenda prioritas pembangunan yang diusung oleh Presiden Joko Widodo.

Jalan tol baru yang diselesaikan dan dioperasikan selama 2021 terbagi menjadi ruas baru dan seksi atau segmen lanjutan. Ruas baru berarti jalan tol yang beroperasi merupakan jalan tol yang baru. Adapun seksi atau segmen lanjutan adalah kelanjutan dari ruas yang sebagian sudah beroperasi sebelumnya.

Ruas tol baru yang dioperasikan pada 2021 adalah Serpong-Cinere Seksi 1, Cibitung-Cilincing Seksi 1, 6 Ruas Tol Dalam Kota Jakarta Seksi A Pulo Gebang-Kelapa Gading, Serang-Panimbang Seksi 1 dan Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran.

Adapun seksi atau segmen lanjutan yang dioperasikan pada 2021 adalah Kayu Agung-Palembang-Betung Seksi 1 Tahap 1B, Bogor Ring Road Seksi 3A, Sigli-Banda Aceh Seksi 3, Balikpapan-Samarinda Seksi 1 dan 5, serta Medan-Binjai Seksi 1A.

Kesepuluh jalan tol baru ini terhubung

dengan simpul ekonomi seperti kawasan industri dan pariwisata. Selain itu juga tersambung dengan simpul transportasi seperti bandar udara dan pelabuhan.

Konektivitas dengan sentra ekonomi dan transportasi tersebut secara langsung mengurangi biaya logistik, meningkatkan mobilitas barang dan manusia, serta merangsang geliat usaha di daerah yang dilintasi jalan tol.

Dengan fungsi meningkatkan konektivitas, kehadiran jalan tol diharapkan dapat mengurangi biaya logistik yang hingga 2021 tercatat masih tinggi dan tidak kompetitif dibandingkan dengan negara di Asia Tenggara. Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024, pemerintah menargetkan biaya logistik nasional pada 2024 sebesar 20 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB) dari *baseline* 2019 sebesar 23,19 persen.



Gerbang Tol Kertajati Utama Akses Tol BIJB Kertajati

The operation of the new toll road sections adds to the length of toll roads operating in Indonesia. From 1978-2021, the cumulative length of operating toll roads was 2,457 km. The construction of these toll roads is an embodiment of the commitment to implementing President Joko Widodo's priority development agenda, known as Nawa Cita.

The new toll roads that were completed and operated throughout 2021 consist of new roads and extended sections or segments. New roads refer to the operation of new toll roads. Extended sections or segments are the continuation of roads that have previously been partially operating.

New toll road sections operating in 2021 are Serpong-Cinere Section 1, Cibitung-Cilincing Section 1, 6 Sections of the Jakarta Inner City Toll Road Section A, Pulo Gebang-Kepala Gading, Serang-Panimbang Section 1, and Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran.

Meanwhile, extended sections or segments operating in 2021 include Kayu Agung-Palembang-Betung Section 1 Stage



Sepanjang 2021, terdapat 10 ruas jalan tol yang beroperasi, tersebar di Pulau Jawa, Pulau Sumatera dan Kalimantan.

Throughout 2021, there were 10 operating toll roads, spread across Java, Sumatra, and Kalimantan.

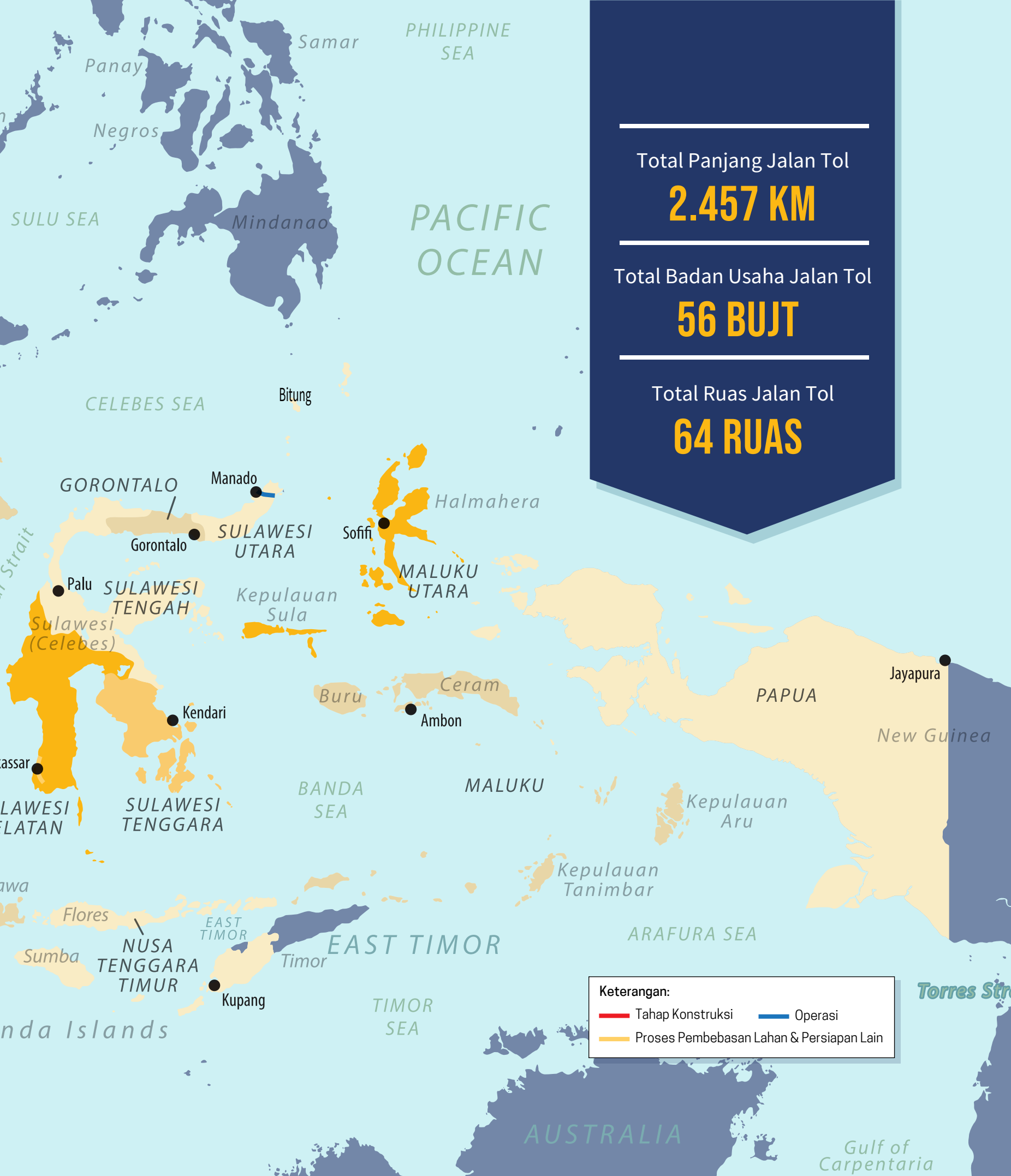
1B, Bogor Ring Road Section 3A, Sigli-Banda Aceh Section 3, Balikpapan-Samarinda Sections 1 and 5, as well as Medan-Binjai Section 1A.

These ten new toll roads are connected with economic nodes such as industrial areas and tourism areas. In addition, they are also connected to transportation nodes such as airports and ports.

Connectivity with such economic and transportation centers directly lowers logistics costs, increases goods and people mobility, as well as stimulates business activities in areas crossed by toll roads.

With its function of increasing connectivity, the presence of toll roads is expected to lower logistics costs, which until 2021 are still high and uncompetitive compared to countries in Southeast Asia. In accordance with the 2020-2024 National Medium-Term Development Plan, the government aims for the national logistics cost in 2024 to be 20 percent of the Gross Domestic Product (GDP) from a baseline of 23.19 percent in 2019.





Total Panjang Jalan Tol

**2.457 KM**

Total Badan Usaha Jalan Tol

**56 BUJT**

Total Ruas Jalan Tol

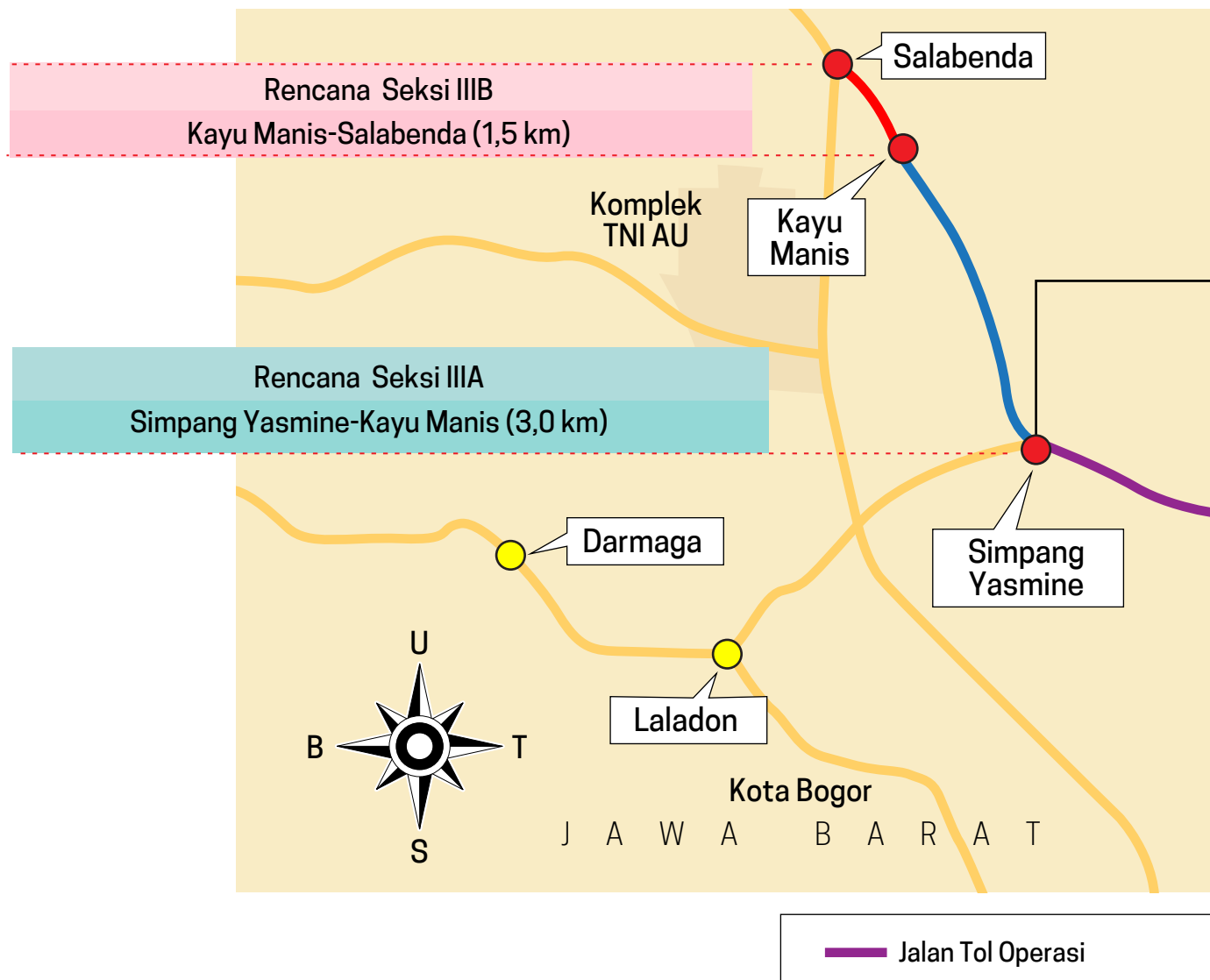
**64 RUAS**

Keterangan:

- Tahap Konstruksi
- Operasi
- Proses Pembebasan Lahan & Persiapan Lain

# 1. BOGOR RING ROAD SEKSI III (PT MARGA SARANA JABAR)

Bogor Ring Road Seksi III (PT Marga Sarana Jabar)



**Bogor Ring Road Seksi IIIA  
(3 KM)**

Mendukung mobilitas antara Jakarta dengan Bogor.

*Bogor Ring Road Section IIIA*

**(3 KM)**

*Support mobility between Jakarta and Bogor.*



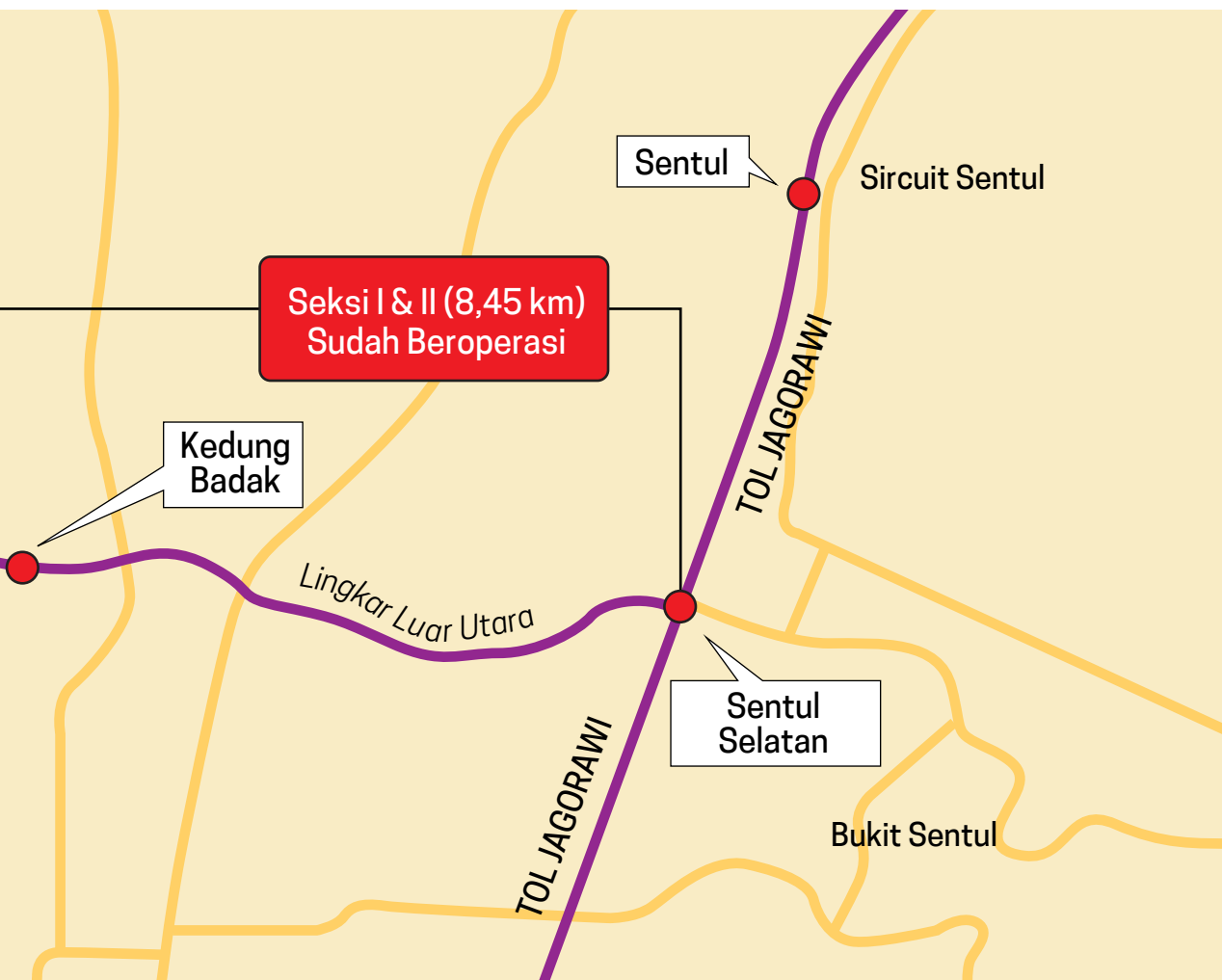
Menghubungkan Sentul Selatan dengan Salabenda.

Mendukung konektivitas di sekitar Kota Bogor.

*Connecting South Sentul with Salabenda.*

*Supports connectivity around the city of Bogor.*





— Rencana Seksi IIIA    
 — Rencana Seksi IIIB    
 — Jalan Nasional

Panjang: 11,95 km  
 Jumlah Seksi: 3 Seksi  
 Kecepatan Rencana: 80 km/jam

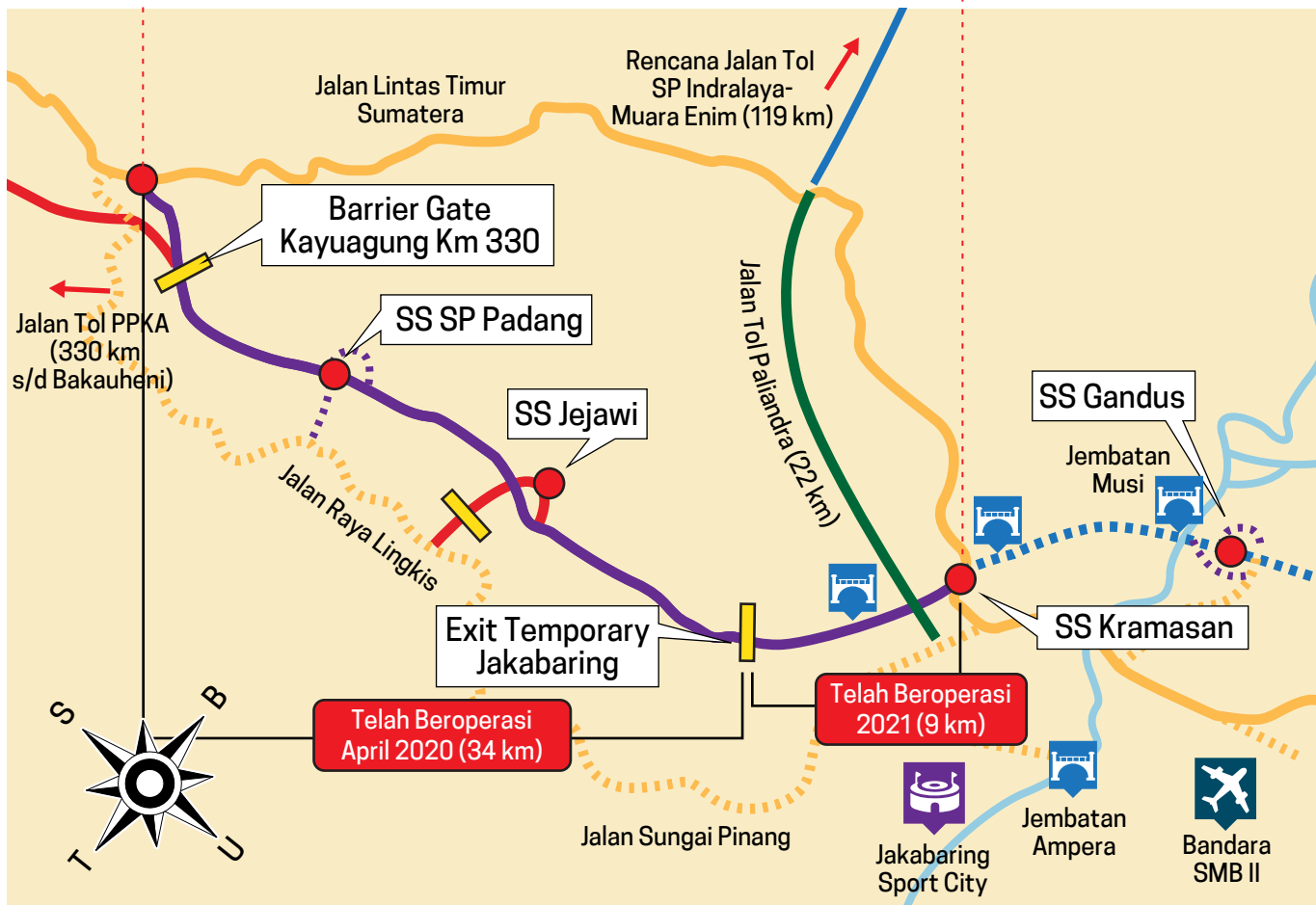
Biaya Tanah: Rp 77 Miliar  
 Biaya Konstruksi: Rp. 1,38 Triliun  
 Biaya Investasi: Rp. 2,05 Triliun  
 Masa Konsesi:  
 45 tahun (Sejak SPMK)



## 2. JALAN TOL KAYU AGUNG-PALEMBANG-BETUNG

Kayu Agung-Palembang-Betung Toll Road (PT Waskita Sriwijaya Tol)

Status	Tahap I: Kayuagung-Palembang (42,5 km) (Sudah Terbangun)
Metode Konstruksi	PVD + Vacuum, Replacement, Pile Slab, Jembatan, Jembatan Khusus (Ogan)



Kayu Agung-Palembang-Betung  
seksi 1 tahap 1B

**(8,2 KM)**

Kayu Agung-Palembang-Betung  
section 1 phase 1B

**(8.2 KM)**



Bagian dari Jalan Tol Trans  
Sumatera  
Menghubungkan Pelabuhan  
Bakauheni  
hingga Palembang.

Part of the Trans Sumatra Toll Road  
Connecting Bakauheni Port  
to Palembang.



# (PT WASKITA SRIWIJAYA TOL)

Tahap II: Palembang-Betung (69,19 km)  
(Penerusan Konstruksi)

Replacement, PVD + Vacuum, Galian, Pile Slab, Jembatan, Jembatan Khusus (Kramasan dan Musi)



Mempersingkat waktu tempuh antara Bakauheni-Palembang dari 12 jam menjadi

**SEKITAR 3,5 JAM**

Shorten the travel time between Bakauheni-Palembang from 12 hours

**TO AROUND 3.5 HOURS**

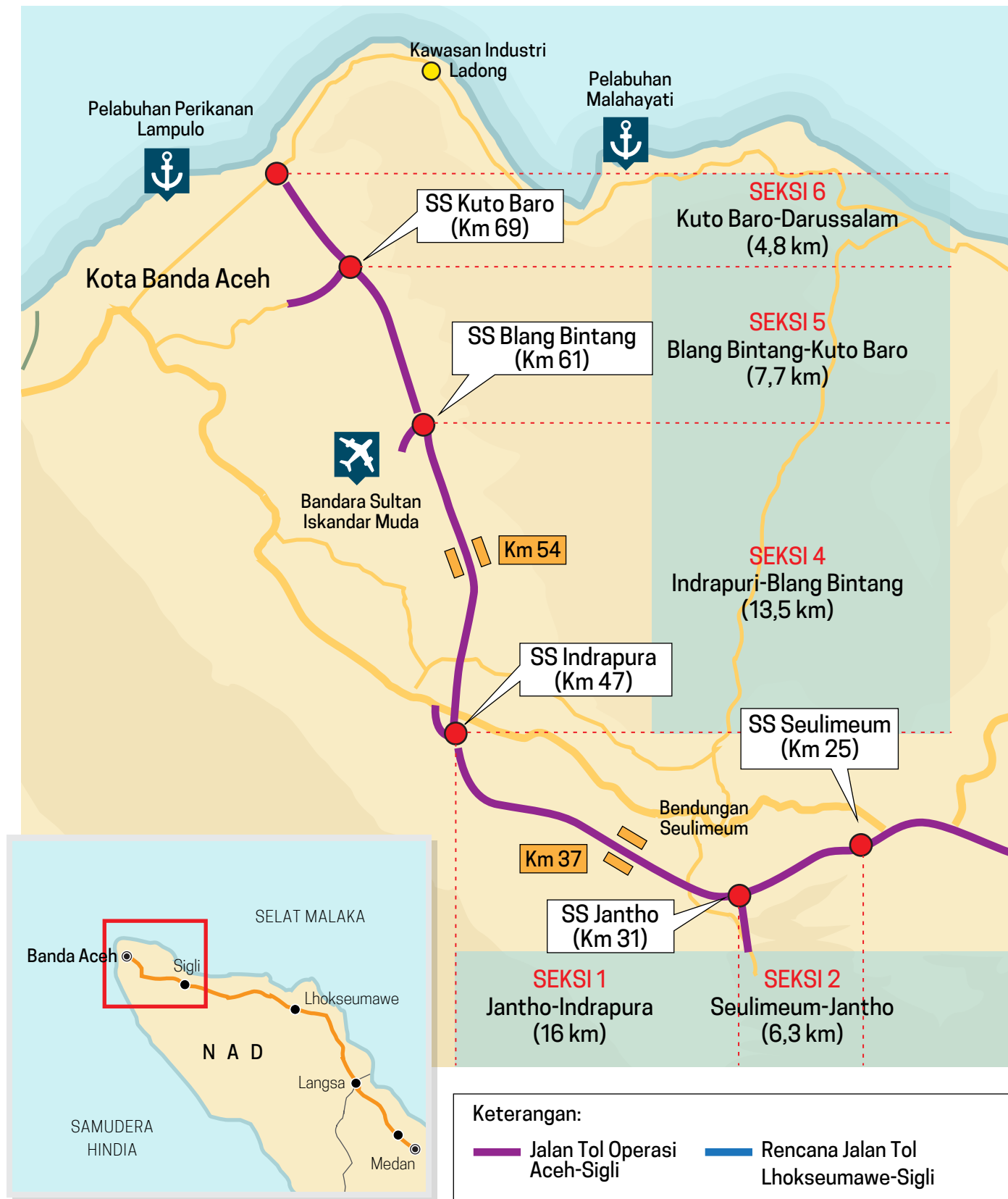


### Keterangan:

- Jalan Tol Operasi
- Tol KAPB Tahap I
- ⋯ Tol KAPB Tahap II
- Ruas Tol Lain (Terbangun)
- Ruas Tol Lain (Rencana)
- Jalan Lintas Timur
- ⋯ Jalan Kabupaten
- ⋯ Simpang Susun Tahap Berikutnya

### 3. JALAN TOL SIGLI-BANDA ACEH (PT HUTAMA KARYA (PERSERO))

Jalan Tol Sigli-Banda Aceh (PT Hutama Karya (Persero))





Sigli-Banda Aceh Seksi III

**[16 KM]**

Memangkas jarak dan waktu tempuh Sigli-Banda Aceh dari **2-3 jam**

**MENJADI 1 JAM**



Bagian dari tulang punggung Jalan Tol Trans Sumatera. Merupakan ruas utama dalam sistem logistik Banda Aceh-Medan



Panjang: 74 Km  
Jumlah Seksi: 6 Seksi  
Kecepatan Rencana: 100 Km/jam

Biaya Konstruksi: Rp 8,99 Triliun  
Biaya Investasi: Rp 12,52 Triliun  
Masa Konsesi:  
40 Tahun (SPMK setelah pengadaan tanah 1 ruas)



## 4. JALAN TOL MEDAN-BINJAI (PT HUTAMA KARYA (PERSERO))

Jalan Tol Medan-Binjai (PT Hutama Karya (Persero))

Medan-Binjai Seksi IA  
**(4,2 KM)**

Mendukung konektivitas orang  
maupun logistik di koridor  
Medan-Binjai



Memacu perekonomian di  
sepanjang jalan tol

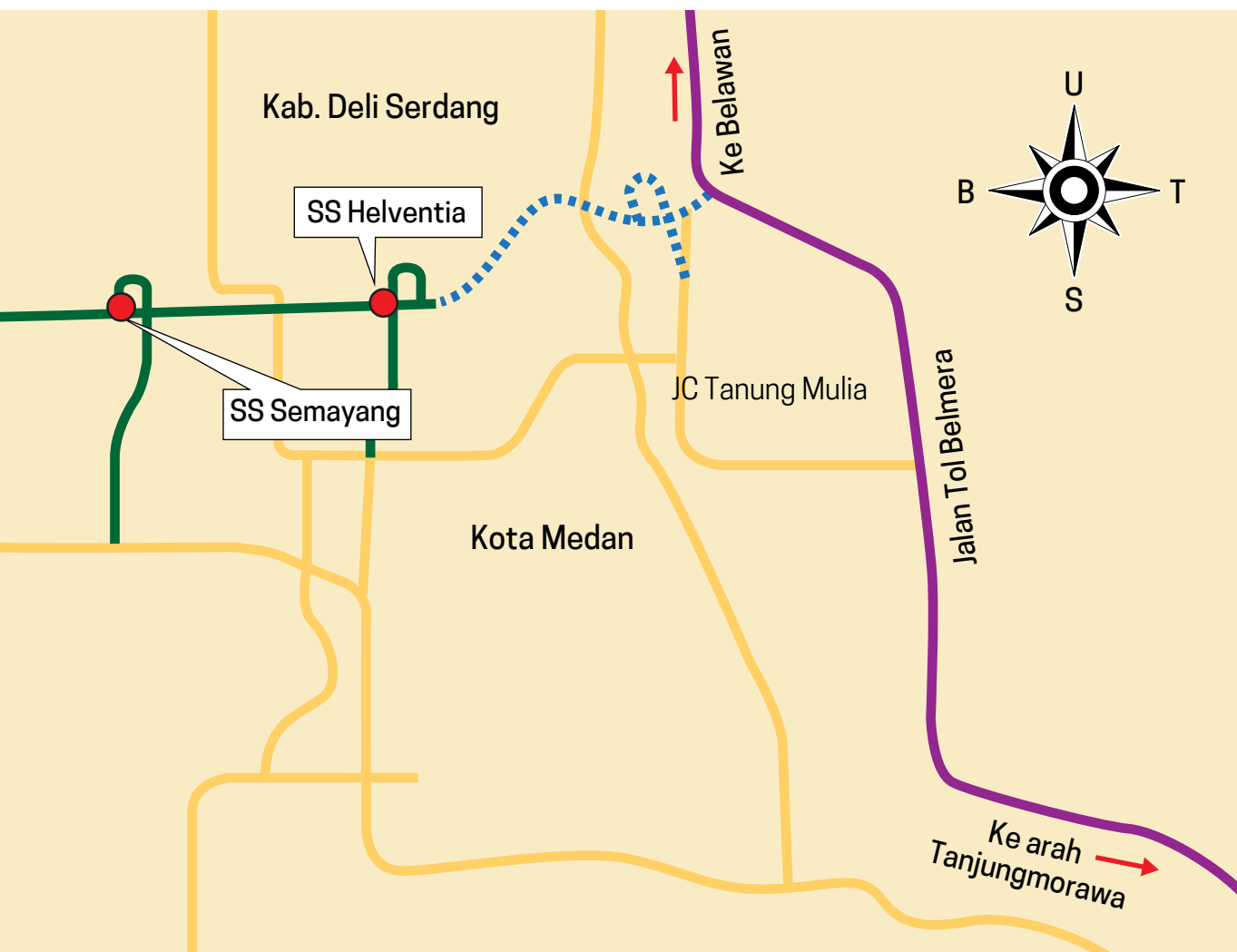
Bagian dari tulang punggung  
Jalan Tol Trans Sumatera



Panjang: 74 Km  
Jumlah Seksi: 6 Seksi  
Kecepatan Rencana: 100 Km/jam

Biaya Konstruksi: Rp 8,99 Triliun  
Biaya Investasi: Rp 12,52 Triliun  
Masa Konsesi:  
40 Tahun (SPMK setelah  
pengadaan tanah 1 ruas)

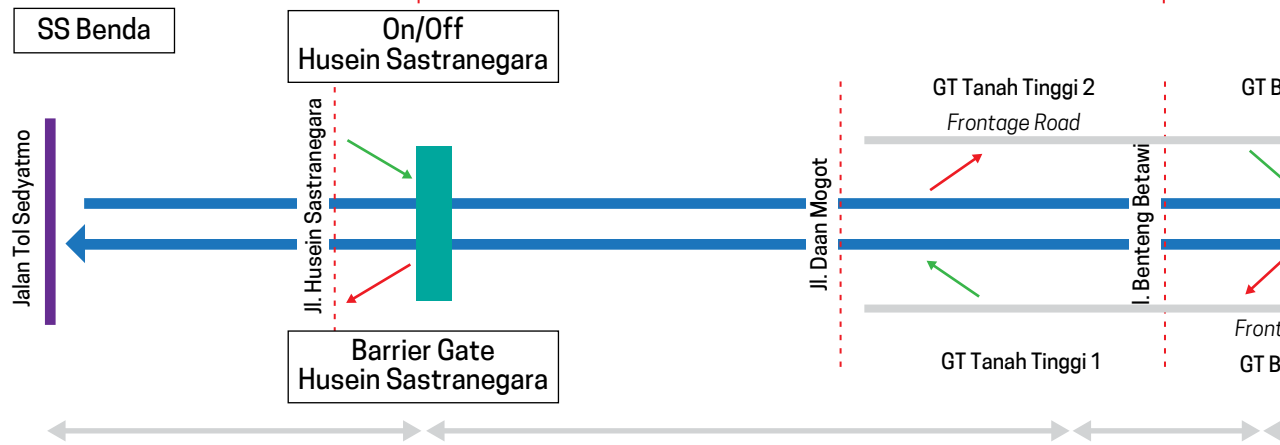
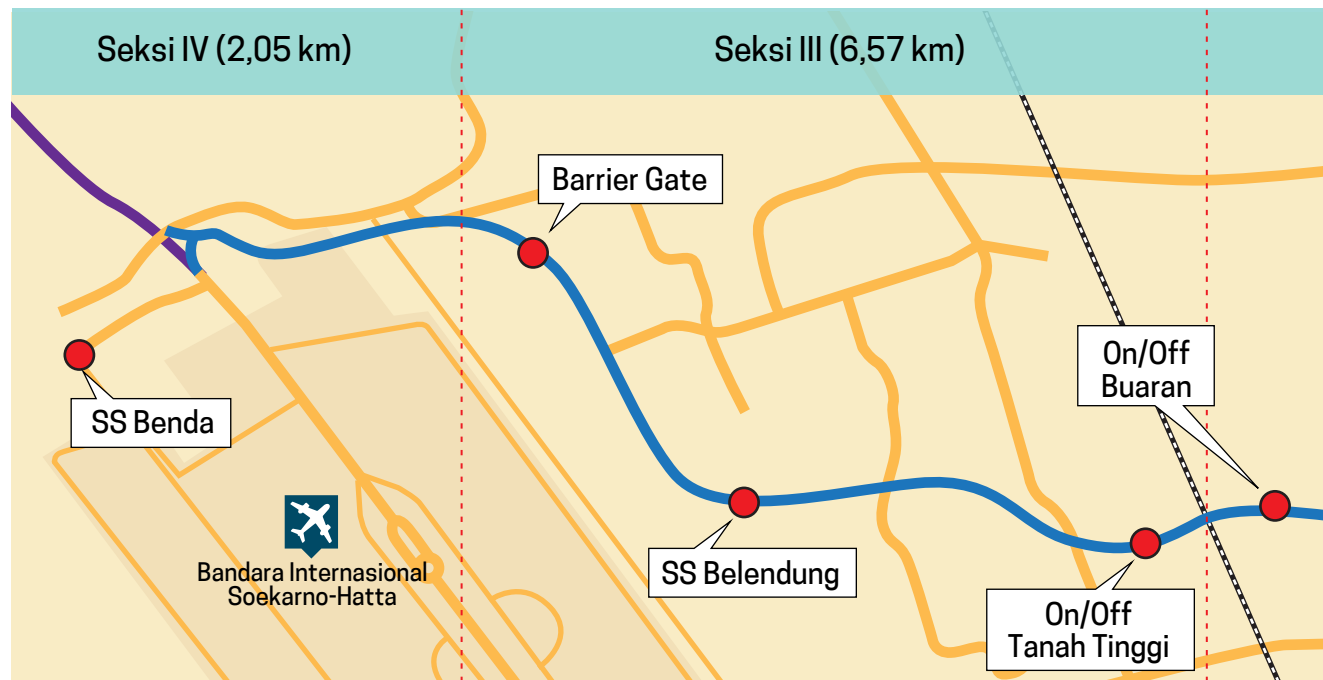




Seksi	Panjang	Penyelesaian Konstruksi
Seksi 1 (Tanjung Mulia-Helvetia)	6,27 km	
Seksi 1A	2,75 km	Operasi April 2019
Seksi 1B		
Seksi 1C	3,52 km	Operasi Maret 2021
Seksi 1D		
Seksi 2 (Helvetia-Semayang)	6,18 km	Operasi 13 Oktober 2017
Seksi 3 (Semayang-Binjai)	4,28 km	
<b>TOTAL</b>	<b>16,72 km</b>	

# 5. JALAN TOL CENGKARENG-BATU CEPER-KUNCIRAN

Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran Toll Road (PT Jasamarga Kunciran Cengkareng)

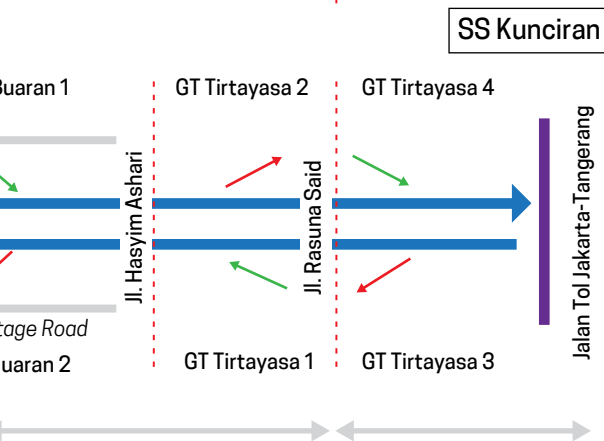
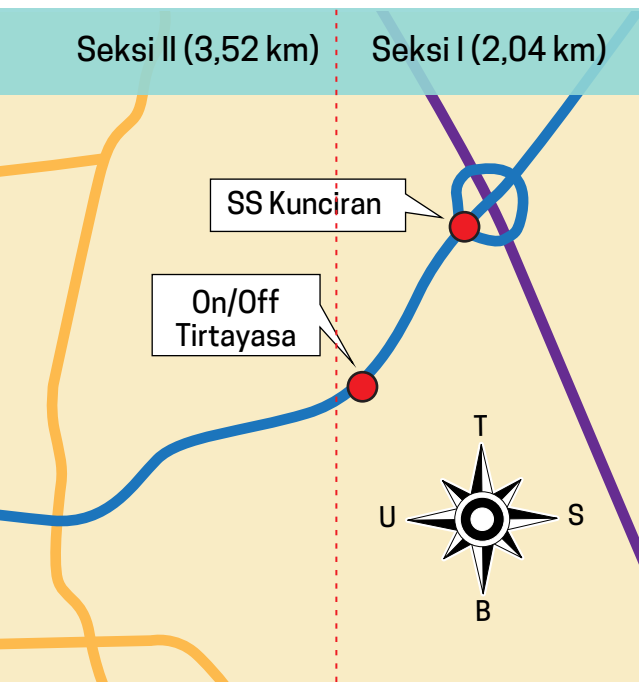


**Keterangan:**

- Jalan Tol Operasi
- Jalan Tol Konstruksi
- Jalan Nasional


# (PT JASAMARGA KUNCIRAN CENGKARENG)

eng)




**Cengkareng-Batu Ceper-Kunci Kencana**  
 Jalur alternatif menuju Bandara Soekarno-Hatta

Bagian dari jaringan Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta 2 (JORR 2)




Jalur alternatif antara Pelabuhan Merak ke Cikampek atau sebaliknya tanpa memasuki Kota Jakarta



**Panjang: 14,19 km**  
**Jumlah Seksi: 4 Seksi**  
**Kecepatan Rencana: 100 km/jam**

Biaya Tanah: Rp 1,22 Triliun  
 Biaya Konstruksi: Rp. 1,96 Triliun  
 Biaya Investasi: Rp. 5,01 Triliun  
 Masa Konsesi:  
 35 tahun (Sejak SPMK)



## 6. JALAN TOL SERPONG-CINERE (PT CINERE SERPONG JAYA)

Serpong-Cinere Toll Road (PT Cinere Serpong Jaya)

Serpong -Cinere Seksi I  
**(6,5 KM)**

Jalur alternatif menuju Bandara Soekarno-Hatta dan Jakarta dan sebaliknya



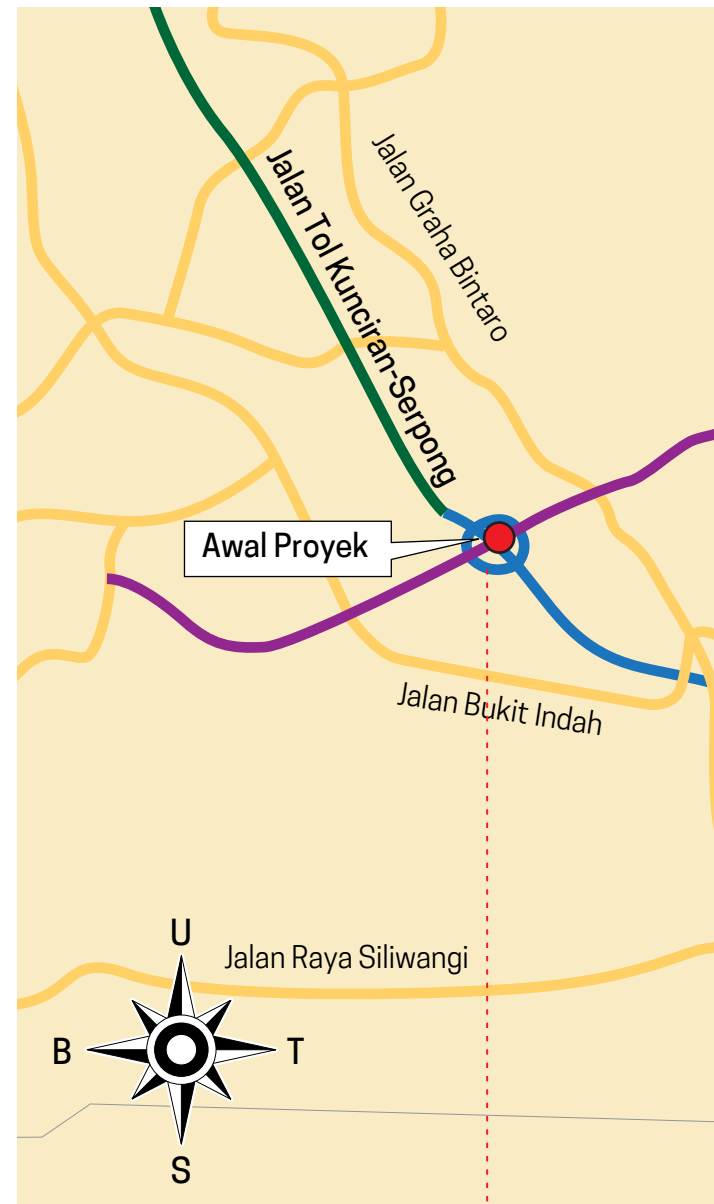
Bagian dari Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta 2 (JORR 2)

Meningkatkan konektivitas di wilayah sekitar DKI Jakarta

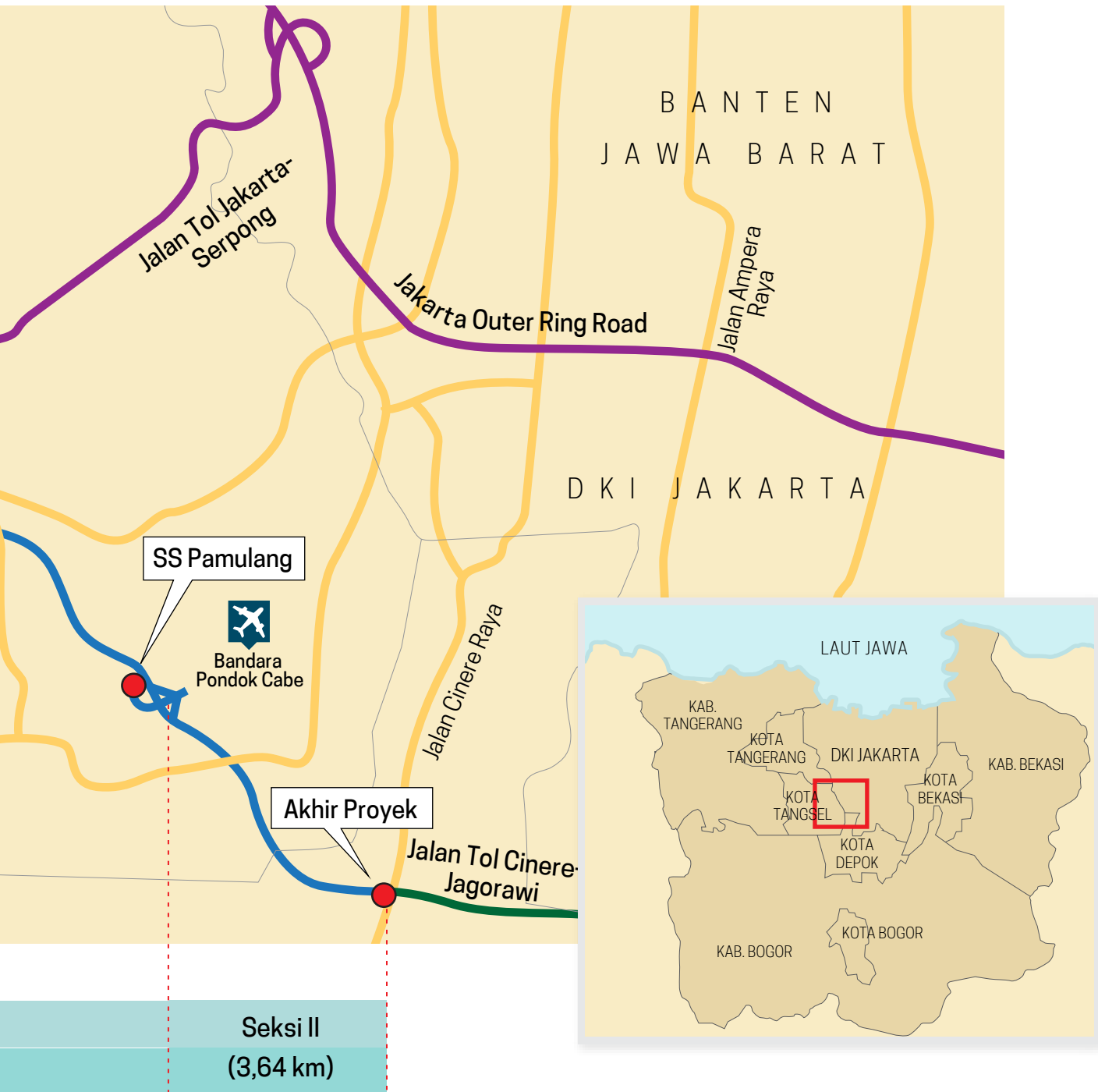


Panjang Total: 10,14 km  
Jumlah Seksi: 2 Seksi  
Kecepatan Rencana: 100 km/jam





Biaya Konstruksi: Rp 2,17 Triliun  
Biaya Investasi: Rp 3,80 Triliun  
Masa Konsesi:  
35 Tahun (Sejak 29 Agustus 2017)



Seksi I  
(6,5 km)



**Keterangan:**

 Jalan Tol Operasi	 Ruas Tol Lain (Terbangun)
 Jalan Tol Konstruksi	 Jalan Nasional

## 7. JALAN TOL CIBITUNG-CILINCING

Cibitung-Cilincing Toll Road (PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways)



# [PT CIBITUNG TANJUNG PRIOK PORT TOLLWAYS]

Seksi III  
(14,35 km)

Seksi II  
(10,3 km)



Seksi I  
(2,7 km)

## Cibitung-Cilincing Seksi I (2,7 KM)

Merupakan jaringan jalan tol di kawasan Metropolitan Jabodetabek



Menghubungkan kawasan industri di Cikarang dengan Pelabuhan Tanjung Priok

Mendukung mobilitas komuter dan logistik dikawasan industri di Cibitung dan Cilincing



Panjang: 34,76 km  
Jumlah Seksi: 4 Seksi  
Kecepatan Rencana: 100 km/jam

Biaya Tanah: Rp 288 Miliar  
Biaya Konstruksi: Rp. 3,72 Triliun  
Biaya Investasi: Rp. 12,91 Triliun  
Masa Konsesi:  
50 tahun (Sejak 23 November 2018)



Jalan Tol Operasi

Jalan Tol Konstruksi

Jalan Nasional

## 8. JALAN TOL BALIKPAPAN-SAMARINDA

Balikpapan-Samarinda Toll Road (PT Jasamarga Balikpapan Samarinda)

Balikpapan-Samarinda Seksi I dan V

**[32,4 KM]**

Menggenapi jalan tol pertama di Pulau Kalimantan sehingga tersambung penuh



Menciptakan titik pertumbuhan ekonomi baru di Kalimantan Timur

Memangkas waktu tempuh antara Balikpapan dengan Samarinda dari 3-4 jam menjadi 1,5 jam



Seksi 1 (APBD):

**22,03 KM**

Seksi 2-4 (BUJT):

**65,82 KM**

Seksi 5 (APBN-Loan China):

**11,50 KM**

**TOTAL: 99, 35 KM**



Seksi IV  
Palaran-Samarinda  
(17,95 km)

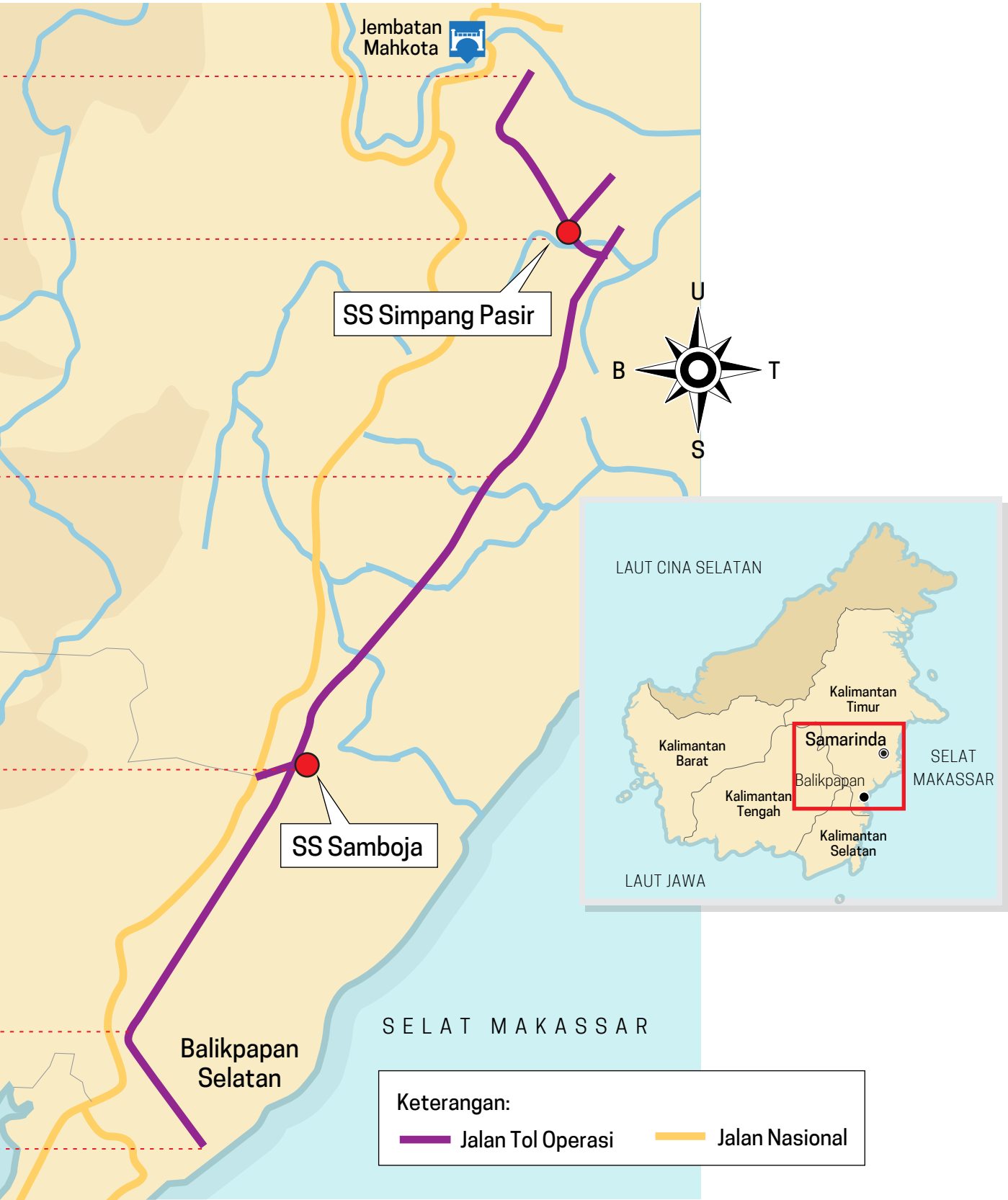
Seksi III  
Muara Jawa-Palaran  
(17,5 km)

Seksi II  
Samboja-Muara Jawa  
(22,025 km)

Seksi I  
KM 13-Samboja  
(22,025 km)

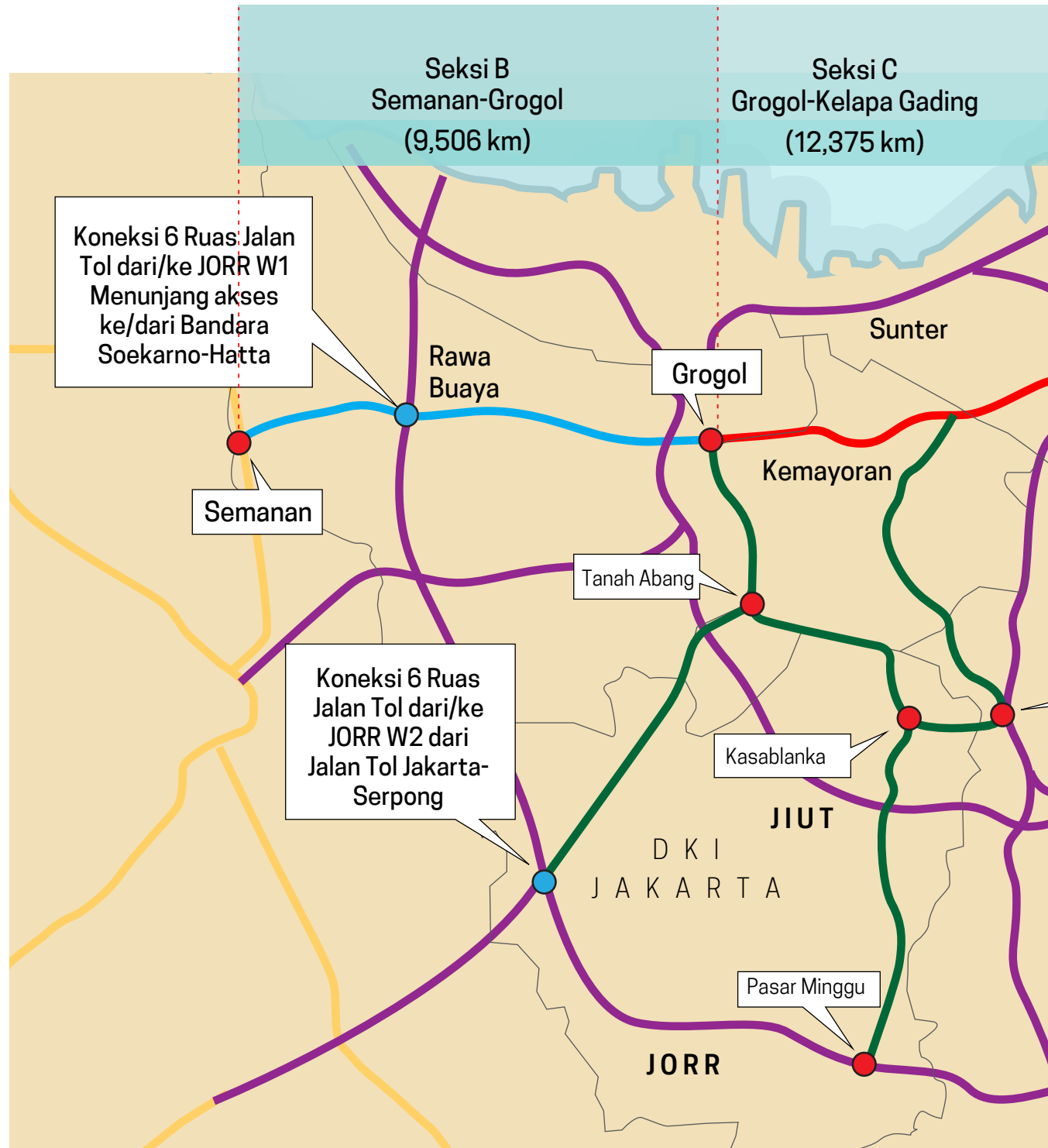
Seksi V  
KM 13-Sepinggaan  
(11,5 km)

# (PT JASAMARGA BALIKPAPAN SAMARINDA)



## 9. 6 RUAS TOL DALAM KOTA JAKARTA TAHAP I

6 Toll Road Inner City Jakarta Phase I (PT Jakarta Tollroad Development)



Keterangan:

— Jalan Tol Operasi

— Rencana Seksi A

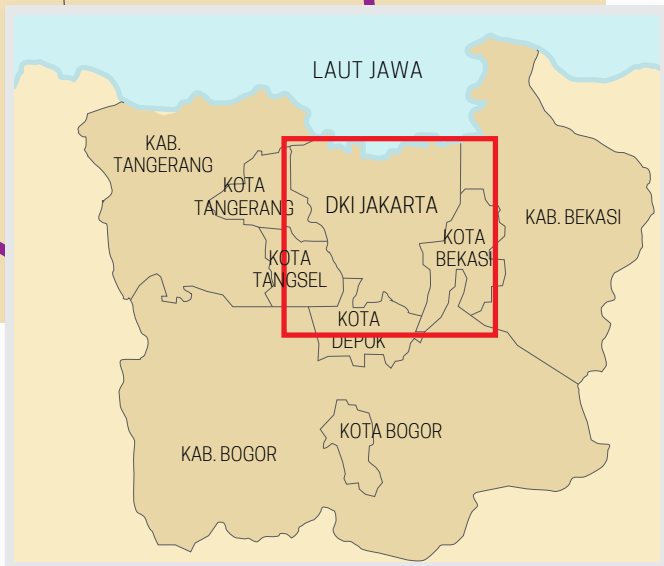
— Rencana Seksi B

— Rencana Seksi C

— Ruas Tol Lain (Terbangun)

— Jalan Nasional

## (PT JAKARTA TOLLROAD DEVELOPMENT)



Enam ruas Tol DKI seksi A,  
Kelapa Gading-Pulo Gebang

**(9,3 KM)**

Mendukung konektivitas di  
Jabodetabek



Menghubungkan Kawasan  
Ekonomi Khusus (KEK) Marunda  
dengan Pelabuhan Tanjung Priuk  
Didanai bank pembangunan  
daerah (BPD)



Panjang: 29,67 Km  
Jumlah Seksi: 3 Seksi  
Kecepatan Rencana : 60 km/jam

Biaya Konstruksi: Rp 12,37 Triliun  
Biaya Investasi: Rp 20,73 Triliun  
Masa Konsesi: 45 tahun  
(sejak SPMK pertama 2017)



## 10. JALAN TOL SERANG-PANIMBANG

Serang-Panimbang Toll Road (PT Wijaya Karya Serang Panimbang)

Serang-Panimbang Seksi I

**(26,5 KM)**

Meningkatkan daya saing ekonomi  
Provinsi Banten



Menciptakan titik pertumbuhan  
ekonomi baru di Kabupaten Lebak  
dan Kabupaten Pandeglang

Mendukung pengembangan  
Kawasan Ekonomi Khusus  
Tanjung Lesung



Panjang: 83,677 km  
Jumlah Seksi: 3 Seksi  
Kecepatan Rencana: 100 km/jam

Biaya Konstruksi: Rp 3,57 Triliun  
Biaya Investasi: Rp 5,33 Triliun  
Masa Konsesi:  
40 tahun (sejak SPMK awal)



# (PT WIJAYA KARYA SERANG PANIMBANG)



**Keterangan:**

Jalan Tol Operasi	Rencana Seksi II	Jalan Nasional
Rencana Seksi I	Rencana Seksi III	

# PENYESUAIAN TARIF JALAN TOL TAHUN 2021

**S**elama 2021, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat telah melakukan penyesuaian tarif di 14 ruas tol dan memberlakukan tarif di empat jalan tol baru. Penyesuaian tarif tol dilakukan setelah badan usaha melewati proses evaluasi atas tarif lama dan pemenuhan Standar Pelayanan Minimum (SPM) oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Pada prinsipnya, tarif tol dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan, dan kelayakan investasi. Evaluasi dan penyesuaian tarif jalan tol memperhatikan ketiga prinsip tersebut.

Dari sisi investasi, penyesuaian tarif merupakan komitmen pemerintah dalam menjaga iklim investasi jalan tol di Indonesia. Investasi jalan tol yang padat modal dan jangka waktu yang panjang membutuhkan jaminan atas modal yang sudah ditanamkan para investor.

Di sisi lain, penyesuaian tarif tetap mempertimbangkan kondisi masyarakat. Undang-undang yang mengatur tarif jalan tol, baik UU Jalan yang lama (UU No.38 Tahun 2004) maupun UU Jalan yang baru (UU No.2 Tahun 2022) menyebutkan

bahwa evaluasi dan penyesuaian tarif tol harus memperhatikan pengaruh laju inflasi. Tingkat inflasi merupakan indikator untuk mengukur daya beli atau kemampuan masyarakat.

Penyesuaian tarif juga merupakan upaya untuk menjaga tingkat pelayanan jalan tol seiring dengan ekspektasi publik yang meningkat terhadap sektor ini. Dengan demikian, BUJT tidak hanya semata mengejar tercapainya SPM untuk pemenuhan persyaratan penyesuaian tarif tol

Lebih dari itu, BUJT terus didorong untuk meningkatkan kualitas jalan tol secara berkelanjutan. BUJT tidak hanya wajib menjaga kualitas jalan, tetapi badan usaha harus meningkatkan aspek pendukung di jalan tol, seperti tempat istirahat dan pelayanan.

Badan Pengatur Jalan Tol secara berkala juga melakukan evaluasi atas pemenuhan SPM oleh badan usaha. Hal ini merupakan bagian untuk mewujudkan transformasi, inovasi, dan modernisasi penyelenggaraan jalan tol di Indonesia.

**Tabel Penyesuaian Tarif Jalan Tol Tahun 2021**  
(2021 Toll Tariff Adjustment Table)

Ruas (Section)	Badan Usaha (Business Entity)	Tanggal Penyesuaian (Adjustment Date)
▪ Jakarta Cikampek II Elevated	PT Jasamarga Jalan Layang Cikampek	17 Jan 2021
▪ Jakarta Outer Ring Road	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	17 Jan 2021
▪ JORR Seksi W2S	PT Marga Lingkar Jakarta	
▪ JORR Seksi W2U	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	
▪ JORR Seksi E	PT Utama Karya (Persero)	
▪ JORR Seksi S	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	
▪ JORR Ulujami-Pondok Aren	PT Utama Karya (Persero)	
▪ Akses Tanjung Priok	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	
▪ Bintaro Viaduct-Pondok Ranji	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	
▪ Cikampek-Purwakarta-Padalarang	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	17 Jan 2021
▪ Padalarang-Cileunyi	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	17 Jan 2021
▪ Palimanan-Kanci	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	17 Jan 2021
▪ Pejagan-Pemalang	PT Pejagan Pemalang Toll Road	17 Jan 2021
▪ Semarang ABC	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	17 Jan 2021
▪ Surabaya-Gempol	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	17 Jan 2021
▪ Serpong-Cinere Seksi 1	PT Cinere Serpong Jaya	2 Jun 2021
▪ Cibitung-Cilincing Seksi 1	PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	17 Agu 2021
▪ Pasuruan-Probolinggo	PT Trans Jawa Paspro Jalan Tol	19 Agu 2021
▪ Pemalang-Batang	PT Pemalang Batang Toll Road	19 Agu 2021
▪ Solo-Ngawi	PT Jasamarga Solo Ngawi	19 Agu 2021
▪ Batang-Semarang	PT Jasamarga Batang Semarang	19 Agu 2021
▪ Ciawi-Cigombong	PT Trans Jabar Tol	23 Agu 2021
▪ Bakauheni-Terbanggi Besar	PT Utama Karya (Persero)	29 Agu 2021
▪ Palembang-Indralaya	PT Utama Karya (Persero)	7 Okt 2021
▪ Cengkareng-Kunciran	PT Jasamarga Cengkareng Kunciran	11 Nov 2021



Tarif Tol Gerbang Tol Kertajati Utama Akses Tol BIJB Kertajati

# 2021 TOLL TARIFF ADJUSTMENT

Throughout 2021, the Ministry of Public Works and Housing has adjusted tariffs on 14 toll roads and imposed tariffs on four new toll roads. Toll tariffs were adjusted after the business entities pass the evaluation process of the old tariffs and fulfillment of the Minimum Service Standards (MSS) by the Toll Road Business Entities (TRBEs).

Basically, toll tariffs are calculated based on the road users' economy, the profit from vehicle operating costs, and the feasibility of the investment. These three principles shall be considered in evaluating and adjusting toll road tariffs.

From an investment perspective, tariff adjustments are the government's commitment to maintain the toll road investment climate in Indonesia. Capital-intensive and long-term toll road investments need a warranty for the capital that has been invested by the investors.

On the other hand, tariff adjustments still take into account the people's condition. Laws governing toll road tariffs, such as the old Law on Roads (Law No.38 of 2004) and the new Law on Roads (Law No.2 of 2022) state that the evaluation and adjustment of toll tariffs must consider the effect of the inflation rate. The inflation rate is an indicator to measure people's purchasing

power or ability.

Tariff adjustments are also an effort to maintain the quality of toll road services so that it remains in line with the increasing public expectations for this sector. Therefore, TRBEs are not solely aiming to achieve MSS to fulfill the requirements for adjusting toll tariffs

TRBEs are continuously encouraged to improve the quality of toll roads in a sustainable manner. TRBEs are not only obliged to maintain road quality, but are also required to improve supporting aspects on toll roads, such as rest and service areas.

The Indonesia Toll Road Authority also carries out periodic evaluations of the fulfillment of MSS by business entities. These evaluations are a way of realizing the transformation, innovation, and modernization of toll road operations in Indonesia.





Kunjungan Presiden RI Joko Widodo di Jalan Tol Pekanbaru-Bangkinang



Rapat Kerja Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan BPJT

# LELANG JALAN TOL

**K**ementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melanjutkan komitmen dengan menggalang partisipasi badan usaha guna memenuhi target pembangunan jalan tol baru hingga 2024. Kolaborasi dengan badan usaha sangat diperlukan mengingat anggaran negara tidak dapat mencukupi kebutuhan pendanaan untuk pembangunan jalan tol.

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2024, dibutuhkan sekitar Rp 171,8 triliun untuk pembangunan jalan tol sepanjang 1.605,8 kilometer. Adapun sampai dengan 2024, pembangunan jalan tol baru ditargetkan sebanyak 40 ruas tol sepanjang 2.537 kilometer.

Sejalan dengan upaya pemerintah untuk menarik investasi di proyek jalan tol, Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) melanjutkan pelelangan perusahaan jalan tol yang pada 2021 sebanyak lima proyek. Kelima proyek jalan tol yang dilelang pada 2021 memiliki total panjang 399,91 kilometer yang tersebar di Jawa dan Bali. Nilai investasi gabungan dari kelima proyek yang dilelang pada 2021 mencapai Rp 127 triliun.

Sebelum lelang, BPJT telah beberapa kali menggelar penajakan minat pasar atau *market sounding*. Di dalam penajakan tersebut, BPJT tidak hanya memperkenalkan proyek-proyek jalan tol yang akan dilelang, namun juga mendapat saran yang konstruktif dari para investor mengenai perusahaan jalan tol.



Gerbang Tol Sentul Selatan Jalan Tol Bogor Ring Road (BORR)

## Ruas Jalan Tol dalam Proses Tender Sepanjang 2021

Ruas	Panjang	Investasi	Konsesi	Status*
Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap	206,55 km	56,2 T	40 tahun	Penetapan Pemenang
Gilimanuk-Mengwi	96,21 km	22,14 T	45 Tahun	Penetapan Hasil Prakualifikasi
JORR Elevated Cikunir-Ulujami	21,5 km	21,56 T	40 tahun	Penetapan Hasil Prakualifikasi
Akses Patimban	37,05 km	8,48 T	50 tahun	Penetapan Hasil Prakualifikasi
Kamal-Teluk Naga-Rajeg	38,6 km	18,62 T	50 tahun	Evaluasi Dokumen Prakualifikasi

\*) Status per 31 Desember 2021

Terlebih, di tengah pandemi Covid-19 penajakan pasar dan pelelangan perusahaan jalan tol berperan penting untuk menjaga optimisme investor terhadap masa depan industri di jalan tol Indonesia.

Optimisme investor terhadap industri jalan

tol sangat positif. Hal ini tercermin dari partisipasi swasta yang cukup dominan. Sebanyak 3 dari 5 proyek jalan tol yang dilelang merupakan prakarsa dari badan usaha swasta. Kalangan swasta juga bermitra dengan badan usaha milik negara (BUMN) di proyek jalan tol yang dilelang pada 2021.



The Ministry of Public Works and Housing continues to seek the participation of business entities in order to fulfill its goal of constructing new toll roads by 2024. Collaboration with business entities is highly needed considering that the government budget cannot meet the funding needs for toll road construction.

According to the 2024 National Medium-Term Development Plan, a cost of around Rp171.8 trillion is needed for the construction of a 1,605.8 kilometer toll road. By 2024, the government hopes to achieve the target of constructing 40 new toll roads with a length of 2,537 kilometers.

In line with the government's efforts to attract investment in toll road projects, the Indonesia Toll Road Authority (ITRA) continued to tender the concession of five toll road projects in 2021. Those five projects have a total length of 399.91 kilometer spread across Java and Bali. The combined investment value of those projects reached Rp127 trillion.

Before the tender, ITRA has held several market interest assessments or market soundings. During the market soundings, ITRA not only introduced the toll road projects that were going to be tendered, but also received constructive suggestions from investors concerning toll road concessions.

Furthermore, in the midst of the Covid-19 pandemic, market sounding and toll road concession tenders play an important role in maintaining investors' optimism about the future of the Indonesian toll road industry.

Investors have very positive optimism towards the toll road industry. This is reflected in the participation of private sectors that is quite dominant. As many as 3 out of 5 toll road projects that were tendered were initiated by private business entities. Private sectors also partnered with state-owned enterprises (SEO) in toll road projects that were tendered in 2021.

# TOLL ROAD TENDER

## Toll Roads That were in The Tender Process Throughout 2021

Road Name	Length	Investment	Concession	Status*
Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap	206.55 km	56.2 T	40 years	Confirmation of Winner
Gilimanuk-Mengwi	96.21 km	22.14 T	45 years	Confirmation of Prequalification Results
JORR Elevated Cikunir-Ulujami	21.5 km	21.56 T	40 years	Confirmation of Prequalification Results
Akses Patimban	37.05 km	8.48 T	50 years	Confirmation of Prequalification Results
Kamal-Teluk Naga-Rajeg	38.6 km	18.62 T	50 years	Evaluation of Prequalification Documents

\*) Status until December 2021



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cilincing Seksi 2



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2

## Jakarta Outer Ring Road (JORR Elevated) Cikunir-Ulujami



01



**Penetapan Hasil Prakualifikasi:**  
30 Juli 2021

**Peserta Lulus Prakualifikasi:**  
Konsorsium

- PT Marga Metro Nusantara
- PT Adhi Karya (Persero) Tbk
- PT Acset Indonusa Tbk.

Proyek Jalan Tol Jakarta Outer Ring Road (JORR) Elevated Ruas Cikunir-Ulujami merupakan proyek unsolicited atau usulan badan usaha. Konsorsium yang mengajukan terdiri dari PT Marga Metro Nusantara, PT Adhi Karya (Persero) Tbk, dan PT Acset Indonusa Tbk.

Proyek JORR Elevated Cikunir-Ulujami akan dibangun di atas jalan tol JORR (Tol Lingkar Luar) eksisting. Jalan tol ini direncanakan sepanjang 21,5 km dengan titik awal di Jatiasih dan titik akhir di Persimpangan Ulujami.

Pembangunan jalan tol baru di atas JORR eksisting direncanakan untuk mengantisipasi kenaikan lalu lintas. Dengan tambahan kapasitas jalan, peningkatan lalu lintas kendaraan diharapkan bisa diakomodasi sehingga arus lalu lintas di ruas tersebut tetap lancar.

## Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap



02



**Penetapan Hasil Pelelangan:**  
13 Desember 2021

**Pemenang Lelang:**  
Konsorsium

- PT Jasa Marga (Persero) Tbk.,
- PT Daya Mulia Turangga-PT Gama Group-PT Jasa Sarana,
- PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk.,
- PT Waskita Karya (Persero) Tbk.,
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.

Proyek jalan tol Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap adalah salah satu proyek jalan tol terbesar di Indonesia. Sebab, panjang ruas jalan tol ini mencapai 206,5 km dengan nilai investasi mencapai Rp 56,2 triliun.

Ruas jalan tol tersebut akan dibangun di wilayah Jawa Barat sepanjang 171,4 km dan 32,25 km di wilayah Jawa Tengah.

Konsorsium yang memenangkan lelang perusahaan jalan tol Getaci membentuk badan usaha jalan tol bernama PT Jasamarga Gedebage Cilacap (PT JGC). Perusahaan ini mendapat hak konsesi selama 40 tahun terhitung sejak penerbitan Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK).

Dengan adanya jalan tol tersebut, diharapkan terjadi peningkatan pertumbuhan ekonomi di koridor selatan Jawa Barat dan Jawa Tengah.

## Gilimanuk-Mengwi



03



**Penetapan Hasil Prakualifikasi:**  
24 Mei 2021

**Peserta Lulus Prakualifikasi:**  
Konsorsium

- PT Sumber Rhodium Perkasa
- PT Cipta Sejahtera Nusantara
- PT Bumi Sentosa Dwi Agung

Proyek jalan tol Gilimanuk-Mengwi merupakan proyek prakarsa dari badan usaha. Proyek ini akan menjadi jalan tol kedua di Pulau Bali setelah jalan tol Bali Mandara.

Jalan tol Gilimanuk-Mengwi sepanjang 96,21 km akan menghubungkan Pelabuhan Gilimanuk dengan kawasan metropolitan Sarbagita (Denpasar-Badung-Gianyar-Tabanan). Kehadiran jalan tol Gilimanuk-Mengwi dapat mengurangi waktu tempuh dari semula 3-4 jam menjadi 1 jam.

Jalan tol Gilimanuk-Mengwi akan terbagi menjadi tiga seksi, yaitu seksi Gilimanuk-Pekutatan (54 km), seksi Pekutatan-Soka (23,6 km), dan seksi Soka-Mengwi (21,8 km).

## Jakarta Outer Ring Road (JORR Elevated) Cikunir-Ulujami



01



Confirmation of Prequalification Results  
30 July 2021

Participants That Passed Prequalification:  
Consortium

- PT Marga Metro Nusantara
- PT Adhi Karya (Persero) Tbk
- PT Acset Indonusa Tbk.

The Jakarta Outer Ring Road (JORR) Elevated Cikunir-Ulujami Toll Road Project is an unsolicited project or a business entity proposal. The consortium that submitted such proposal consisted of PT Marga Metro Nusantara, PT Adhi Karya (Persero) Tbk, and PT Acset Indonusa Tbk.

The JORR Elevated Cikunir-Ulujami Project will be constructed on the existing JORR toll road. This toll road is planned to have a length of 21.5 km with a starting point at Jatiasih and ending at the Ulujami Intersection.

The construction of this new toll road on the existing JORR is expected to anticipate the increase in traffic. This additional road capacity is expected to accommodate the increase in vehicle traffic so that the flow of traffic on the road remains smooth.

## Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap



02



Confirmation of Tender Results:  
13 December 2021

Winner of Tender:  
Consortium

- PT Jasa Marga (Persero) Tbk.,
- PT Daya Mulia Turangga-PT Gama Group -PT Jasa Sarana,
- PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk.,
- PT Waskita Karya (Persero) Tbk.,
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.

The Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap toll road project is one of the largest toll road projects in Indonesia. This is because the length of this toll road reaches 206.5 km with an investment value of Rp56.2 trillion.

This toll road section will be constructed across two provinces, with a length of 171.4 km in West Java and 32.25 km in Central Java.

The consortium that won the Getaci toll road concession tender formed a toll road business entity named PT Jasamarga Gedebage Cilacap (PT JGC). This business entity obtained concession right for 40 years from the issuance of the Work Order (WO).

The construction of this toll road is hoped to increase economy growth in the southern corridor of West Java and Central Java.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Serpong-Balaraja

## Gilimanuk-Mengwi



03



Confirmation of Prequalification Results  
24 May 2021

Participants That Passed Prequalification:  
Consortium

- PT Sumba Rhodium Perkasa
- PT Cipta Sejahtera Nusantara
- PT Bumi Sentosa Dwi Agung

The Gilimanuk-Mengwi toll road project is initiated by business entities. This project will be the second toll road in Bali after the Bali Mandara toll road.

The 96.21 km Gilimanuk-Mengwi toll road will connect Gilimanuk Harbor with the Sarbagita metropolitan area (Denpasar-Badung-Gianyar-Tabanan). The construction of the Gilimanuk - Mengwi toll is expected to reduce travel time from 3-4 hours to 1 hour.

The Gilimanuk - Mengwi toll road will be divided into three sections, namely the Gilimanuk-Pekutatan section (54 km), the Pekutatan-Soka section (23.6 km), and the Soka-Mengwi section (21.8 km).



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2

## Kamal-Teluk Naga-Rajeg



04



**Tanggal Penetapan Hasil  
Prakualifikasi:**  
7 Februari 2022

**Peserta Lulus Prakualifikasi:**  
PT Duta Graha Karya

Proyek jalan tol Kamal-Teluk Naga-Rajeg merupakan ruas jalan tol prakarsa dari badan usaha PT Duta Graha Karya. Proyek ini beberapa kali ditawarkan kepada investor melalui serangkaian peninjauan pasar. Proyek ini juga tercantum di dalam *Private Public Partnership Book 2021* yang diterbitkan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas).

Jalan tol Kamal-Teluk Naga-Rajeg akan dibangun sepanjang 38,6 km, menghubungkan Cikupa, Rajeg, Mauk di Kabupaten Tangerang dengan Kamal di Jakarta Barat. Jalan tol ini juga akan terhubung dengan Jalan Tol Sedyatmo atau kawasan Bandara Soekarno Hatta.

## Akses Patimban



05



**Tanggal Penetapan Hasil  
Prakualifikasi:**  
26 Agustus 2021

**Peserta Lulus Prakualifikasi:**  
Konsorsium

- PT Jasa Marga (Persero) Tbk.
- PT Nusa Raya Cipta Tbk.
- PT Subang Sejahtera
- PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.
- PT Adhi Karya (Persero) Tbk.
- PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk.

Sejalan dengan pembangunan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Jawa Barat, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat membuka tender perusahaan Jalan Tol Akses Patimban.

Proyek jalan tol sepanjang 37,05 km ini sudah mulai diperkenalkan kepada investor sejak 2018 melalui serangkaian peninjauan pasar. Pada awalnya proyek ini merupakan prakarsa dari badan usaha. Namun, status proyek ini dialihkan menjadi prakarsa pemerintah (*solicited*) setelah mendapat komitmen pinjaman luar negeri dari Jepang.

Jalan tol akses Patimban akan menghubungkan ruas jalan tol Cikopo-Palimanan dengan kawasan pelabuhan. Selain menjadi akses menuju Pelabuhan Patimban, jalan tol tersebut juga diproyeksi menjadi katalis bagi pengembangan wilayah di Segitiga Cirebon-Patimban-Kertajati (Rebana) sebagai kawasan pertumbuhan ekonomi baru di Jawa Barat.



Pekerja konstruksi pembangunan jalan tol.

## Kamal-Teluk Naga-Rajeg



04



Confirmation of Prequalification Results Date  
7 February 2022

Participants That Passed Prequalification:  
PT Duta Graha Karya

The Kamal-Teluk Naga-Rajeg toll road project is initiated by PT Duta Graha Karya. This project has been offered to investors a number of times through a series of market soundings. This project was also listed in the 2021 Private Public Partnership Book that was published by the National Development Planning Agency (Bappenas).

The Kamal-Teluk Naga-Rajeg toll road will be constructed with a length of 38.6 km, connecting the Cikupa, Rajeg, Mauk areas in Tangerang Regency with the Kamal area in West Jakarta. This toll road will also be connected with the Sedyatmo toll road or the Soekarno Hatta Airport area.

## Akses Patimban



05



Confirmation of Prequalification Results Date  
26 August 2021

Participants That Passed Prequalification:

- Consortium
- PT Jasa Marga (Persero) Tbk.
  - PT Nusa Raya Cipta Tbk.
  - PT Subang Sejahtera
  - PT Wijaya Karya (Persero) Tbk.
  - PT Adhi Karya (Persero) Tbk.
  - PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk.

In line with the construction of Patimban Harbor in Subang Regency, West Java, the Ministry of Public Works and Housing has opened a tender for the concession of the Patimban Access Toll Road.

This 37.05 km toll road project has been introduced to investors since 2018 through a series of market soundings. In the beginning, this project was initiated by business entities. However, this project's status was changed to initiated by the government (solicited) after receiving a foreign loan commitment from Japan.

The Patimban Access toll road will be connecting the Cikopo-Palimanan toll road with the harbor area. In addition to providing access to the Patimban Harbor, the toll road is also projected to be a catalyst for regional development in the Triangular Cirebon-Patimban-Kertajati (Rebana) area as a new economic growth area in West Java.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Serpong-Balaraja

# JALAN TOL BERKELANJUTAN

**K**ementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) berkomitmen untuk meningkatkan kualitas pelayanan jalan tol secara berkelanjutan. Lebih dari prasarana untuk menghubungkan satu titik ke titik lainnya, jalan tol memiliki peran yang penting dalam aspek keberlanjutan.

Secara umum, infrastruktur memiliki peran strategis dalam upaya mewujudkan Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB) atau *Sustainable Development Goals (SDG's)*. Sejalan dengan prinsip pembangunan yang berkelanjutan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat berpegang pada prinsip *Infrastructure for All*. Pembangunan infrastruktur dilakukan secara inklusif ; tidak boleh ada masyarakat yang tertinggal dalam menikmati akses terhadap infrastruktur.

Dari 17 Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, sedikitnya ada 5 Tujuan yang terkait dengan tugas dan fungsi Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Secara khusus, pembangunan jalan tol yang berkelanjutan selaras dengan Tujuan 9, yaitu membangun infrastruktur yang

”

*Dalam lima tahun ke depan diharapkan setiap ruas tol dan rest area atau tempat istirahat dan pelayanan (TIP) memiliki karakteristik yang khas.*



Kunjungan Kerja Presiden Joko Widodo ke Pembangunan Jalan Tol Semarang-Demak Seksi 2

# SUSTAINABLE TOLL ROADS

The Ministry of Public Works and Housing is committed to improve the quality of toll road services in a sustainable manner. Toll roads are not just infrastructure that connects one area to another. They also play an important role in terms of sustainability.

In general, infrastructure plays a strategic role in efforts to realize the Sustainable Development Goals (SDGs). In line with sustainable development principle, the Ministry of Public Works and Housing adheres to the principle of Infrastructure for All. Infrastructure development is carried out in an inclusive manner, which means that no community should be left behind in experiencing access to infrastructure.

There are at least 5 of the 17 Sustainable Development Goals that are related to the duties and functions of the Ministry of Public Works and Housing. Specifically, sustainable toll road developments are in line with Goal 9, which is to build a tough infrastructure, improve inclusive and sustainable industries, and promote innovation.

In toll road concessions, the Indonesia Toll Road Authority (ITRA) has established road map that aims to ensure that by 2024, all toll roads in Indonesia implement the principle



Kunjungan Lapangan Anggota BPJT Unsur Akademisi, Eka Pria Anas ke Pembangunan Jalan Tol Jakarta-Cikampek 2 Selatan



Kunjungan Lapangan Anggota BPJT Unsur Kementerian Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Mahbullah Nurdin ke Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 1



Kunjungan Lapangan Anggota BPJT Unsur Profesi, Koentjahjo Pamboedi ke Pembangunan Jalan Tol Cisumdawu Seksi 6

## Prinsip Jalan Tol Berkelanjutan



### Universal Utilization

Dapat dimanfaatkan seluruh kelompok masyarakat (laki-laki, perempuan, lansia, anak-anak, penyandang disabilitas dan kelompok rentan lainnya).



### Safety, Secure, Convenience

Memberikan aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan pengguna.



### Gender Equity for Basic Needs

Memberikan layanan dasar bagi pengguna untuk seluruh kelompok masyarakat.



### Environmental Friendly

Dilengkapi dengan infrastruktur yang ramah lingkungan dan bersih.

## Kriteria Jalan Tol Berkelanjutan



### Akses kelayakan dan Pelayanan

Mengacu pada Permen PU No.16/PRT/M/2014 tentang SPM Jalan Tol dan 10/PRT/M/2018 tentang Tempat Istirahat & Pelayanan pada Jalan Tol serta upaya mengurangi emisi dan upaya mengurangi beban kendaraan pada jalan tol.



### Lingkungan

Pemenuhan kebersihan, tanaman, dan rumput kawasan jalan tol dan tempat istirahat & pelayanan



### Efisiensi Energi dan Air

Penggunaan konsumsi energi listrik (lampu penerangan jalan dan gerbang tol) serta pemakaian air.



### Material

Penggunaan material yang tidak menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan.



### Konstruksi

Penerapan Keselamatan, Kesehatan Kerja, dan Lingkungan Hidup, adanya akses lalu lintas kendaraan dan orang di sekitar jalan tol, serta adanya dokumen SOP kegiatan konstruksi dari kontraktor.



### Kerjasama Kewilayahan

Kegiatan sosial (CSR) dan kemanfaatan pembangunan jalan tol bagi masyarakat sekitar.

tangguh, meningkatkan industri inklusif dan berkelanjutan, serta mendorong inovasi.

Pada pengusahaan jalan tol, Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sudah menetapkan peta jalan yang bertujuan agar pada 2024 seluruh jalan tol di Indonesia menerapkan prinsip berkelanjutan. Setiap tahun dilakukan penilaian yang menjadi dasar untuk penilaian tahun berikutnya sehingga didapatkan hasil penilaian kumulatif pada tahun kelima. Dalam lima tahun ke depan diharapkan setiap ruas tol dan rest area atau tempat istirahat dan pelayanan (TIP) memiliki karakteristik yang khas, misalnya "TIP energi terbarukan", "TIP kuliner khas lokal", dan lain sebagainya.



Seremonial Penanaman Pohon oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono di Rest Area Km 87 A Tol Bakauheni-Terbangi Besar-Kayu Agung



Kunjungan Penyekatan Arus Mudik Lebaran 2021 di Jalan Tol Jakarta-Cikampek oleh Sekretaris BPJT, Triono Junoasmono

## Principles of Sustainable Toll Roads



### **Universal Utilization**

Can be utilized by every group in society (male, female, elderly, children, persons with disabilities, and other vulnerable groups).



### **Safety, Secure, Convenience**

Provides aspects of safety, security and convenience.



### **Gender Equity for Basic Needs**

Provides fulfillment of basic needs for users from all groups.



### **Environmental Friendly**

Equipped with infrastructure that is environmentally friendly and clean.

of sustainability. Annual assessments are carried out and used as a reference for the next year's assessment. Thus, in the fifth year, a cumulative assessment result can be obtained. In the next five years, each toll road and rest and service area are expected to have unique characteristics, such as "Rest and Service Areas equipped with renewable energy", "Rest and Service Areas that serve local cuisines", and so on.

In assessing sustainable toll roads, ITRA refers to four principles and six criteria. Those principles and criteria are the basis for toll road business entities in fulfilling the main functions of toll roads, as well as supporting and complementary functions in rest and service areas.

In 2021, ITRA conducted an evaluation of 63 toll roads and 123 rest and service areas managed by 44 Toll Road Business Entities (TRBE) located in Java, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, and Bali.

## Criteria of Sustainable Toll Roads



### **Access and Services Eligibility**

Refers to the Regulation of the Minister of Public Works No.16/PRT/M/2014 concerning MSS for Toll Roads and 10/PRT/M/2018 concerning Rest and Service Areas on Toll Roads as well as efforts to reduce emission and vehicle loads on toll roads.



### **Environment**

Sufficient hygiene standards and greeneries in toll road areas and rest & service areas



### **Energy and Water Efficiency**

Efficient electricity (street lights and toll gates) and water usage.



### **Material**

Use of materials that are safe for the environment.



### **Construction**

Implementing Safety, Occupational Health, and Environment Management, providing access for vehicles and people to pass around toll roads, as well as providing SOP documents for construction activities from contractors.



### **Regional Cooperation**

Implementing Corporate Social Responsibility (CSR) programs and providing benefits of toll road construction for the surrounding community.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cijago Seksi 3A-Jembatan Tanah Baru



Kunjungan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Menteri Perhubungan dan Menko Kemaritiman dan Investasi ke jalan tol Cisumdawu

## Narasumber Utama Selaku Penyelia (Supervisor)

Nama/Jabatan/Instansi	Kedudukan di Tim
▪ Prof. Dr. Ir. Johan Silas, M.Sc (Pakar Tata Kota & Gedung)	Penyelia
▪ Agus Pambagio (Pakar Kebijakan Public)	Penyelia
▪ Tulus Abadi (Pakar Kebijakan Pelayanan Konsumen, YLKI)	Penyelia
▪ Dr. Imam Prasodjo (Pakar Sosiologi)	Penyelia

## Narasumber Penilaian Tol Berkelanjutan

Nama/Jabatan/Instansi	Kedudukan di Tim
▪ Ir. Gani Ghazali Akmal, M.Sc.	Narasumber struktur jalan
▪ Ir. Sudirman, M.M	Narasumber lingkungan
▪ Ir. Johny P. Kusumo, M.B.A	Narasumber arsitektur,estetika
▪ Ir. Ellen Sophie Wulan Tangkudung, M.S	Narasumber transportasi jalan tol
▪ Dra. Endang Setyaningrum, M.T	Narasumber manajemen persampahan
▪ Ahmad Safrudin, M. Sc	Narasumber ramah lingkungan
▪ Ir. Yuana Sutyowati, M.M (Purna Deputi Restrukturisasi Usaha KemenKop UMKM)	Narasumber UMKM
▪ Eni Widyanti, S.E, MPP., M.S.E (Asdep Pengarusutamaan Gender Bidang Ekonomi, Kementerian Pemberdayaan Perempuan & Perlindungan Anak	Narasumber reponsif gender

”

Penilaian tol berkelanjutan dilakukan agar semua ruas jalan tol dan rest area konsisten memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) atau bahkan melebihi SPM.

Assessment on sustainable toll roads conducted to make sure all toll roads and rest area fulfill the Standard of Minimum Services or exceed it.

Dalam melakukan penilaian jalan tol berkelanjutan, BPJT mengacu kepada empat prinsip dan enam kriteria. Prinsip dan kriteria tersebut menjadi dasar bagi badan usaha jalan tol untuk memenuhi fungsi utama jalan tol, fungsi pendukung di TIP, serta fungsi pelengkap di TIP.

Pada 2021, BPJT melakukan penilaian terhadap 63 ruas jalan tol dan 123 TIP yang dikelola oleh 44 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang ada di Pulau Jawa, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, dan Bali.

Penilaian tol berkelanjutan dilakukan tanggal 12 Oktober sampai dengan 19 November 2021. Tim penilai terjun ke seluruh jalan tol untuk memahami kondisi riil di lapangan. Tinjauan lapangan ini dilakukan agar semua ruas jalan tol dan rest area konsisten memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) atau bahkan melebihi SPM. Penilaian dan pemantauan di setiap lokasi dilakukan masing-masing 2 kali oleh tim ahli atau pakar dan narasumber yang berbeda dengan didampingi Tim Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.



Jalan Tol Pandaan-Malang

Assessments on sustainable toll roads were conducted on 12 October to 19 November 2021. Assessors visited all toll roads to get a better understanding of the real conditions in the field. These assessments are carried out to ensure that all toll roads and rest areas consistently meet the Minimum Service Standards (MSS) or even surpass it. At each location, assessment and monitoring were conducted 2 times by a different team of experts and informants with assistance from the Ministry of Public Works and Housing Team.

Based on the assessment results from the Sustainable Toll Road Assessor Team, ITRA has chosen business entities that deserve to be awarded for the best toll road management and rest and service area management in 2021.

Those awards were granted by the Minister of Public Works and Housing, Basuki Hadimuljono, at the main event of the Commemoration of the 76th Public Works Day at the Public Works and Housing Campus, on Friday, 3 December 2021.

### Main Resource Person as Supervisor

Name/Position/Agency	Position in Team
▪ Prof. Dr. Ir. Johan Silas, M.Sc (Pakar Tata Kota & Gedung)	Supervisor
▪ Agus Pambagio (Pakar Kebijakan Public)	Supervisor
▪ Tulus Abadi (Pakar Kebijakan Pelayanan Konsumen, YLKI)	Supervisor
▪ Dr. Imam Prasodjo (Pakar Sosiologi)	Supervisor



### Resource Person for Sustainable Toll Assessment

Name/Position/Agency	Position in Team
▪ Ir. Gani Ghazali Akmal, M.Sc.	Road structure resource person
▪ Ir. Sudirman, M.M	Environmental resource person
▪ Ir. Johny P. Kusumo, M.B.A	Architectural resource person, aesthetics
▪ Ir. Ellen Sophie Wulan Tangkudung, M.S	Toll road transportation resource person
▪ Dra. Endang Setyaningrum, M.T	Resource person for waste management
▪ Ahmad Safrudin, M. Sc	Environmentally friendly resource persons
▪ Ir. Yuana Sutyowati, M.M (Purna Deputi Restruktirisasi Usaha KemenKop UMKM)	MSME resource persons
▪ Ani Widyanti, S.E, MPP., M.S.E (Asdep Pengarusutamaan Gender Bidang Ekonomi, Kementerian Pemberdayaan Perempuan & Perlindungan Anak)	Gender responsive resource person

## Penghargaan Terbaik - Ruas Tol Berdasarkan Panjang Jalan & Jalan Tol Layang/Elevated (Konstruksi di atas Tanah)

 Kategori Panjang kurang dari 15 km	 Kategori Panjang 16-50 km	 Kategori >51 km	 Kategori Elevated
Ruas Tol <b>Tol Makassar Seksi IV</b>  BUJT PT Jalan Tol Seksi Empat	Ruas Tol <b>Pandaan-Malang</b>  BUJT PT Jasa Marga Pandaan Malang	Ruas Tol <b>Jalan Tol Jakarta-Bogor-Ciawi</b>  BUJT PT Jasa Marga	Ruas Tol <b>Jalan Tol Prof. Dr. Ir. Soedijatmo</b>  BUJT PT Jasa Marga

## Penghargaan Terbaik - Kategori Tempat Istirahat & Pelayanan (TIP)/Rest Area

 TIP Tipe A	 TIP Tipe B
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Badan Usaha: Linggarjati Qaireen</b> TIP KM 429A ruas Jalan Tol Semarang-Solo</li> <li>▪ <b>Badan Usaha: JMRB</b> TIP KM 88B ruas Jalan Tol Cipularang</li> <li>▪ <b>Badan Usaha: PT Ingsu Jaya</b> TIP KM 97B ruas Jalan Tol Cipularang</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Badan Usaha: PT Astari Marga Sarana</b> TIP KM 456A ruas Jalan Tol Semarang-Solo</li> <li>▪ <b>Badan Usaha: PT Astari Marga Sarana</b> TIP KM 456B Ruas Jalan Tol Semarang-Solo</li> <li>▪ <b>Badan Usaha: PT Trans Marga Jateng</b> TIP 478A ruas Jalan Tol Semarang-Solo</li> <li>▪ <b>Badan Usaha: PT Trans Marga Jateng</b> TIP 478B ruas Jalan Tol Semarang-Solo</li> </ul>

Berdasarkan hasil evaluasi dari Tim Penilai Jalan Tol Berkelanjutan, BPJT menetapkan badan usaha yang layak mendapat penghargaan sebagai pengelola jalan tol dan pengelola TIP terbaik tahun 2021.

Pemberian penghargaan terhadap hasil penilaian jalan tol berkelanjutan tahun 2021 diserahkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono kepada para pemenang terbaik pada acara puncak Peringatan Hari Bakti PU Ke-76 di Kampus Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Jumat, 3 Desember 2021.



Pemberian penghargaan terhadap hasil penilaian jalan tol berkelanjutan tahun 2021 diserahkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono.



Pemberian penghargaan terhadap hasil penilaian jalan tol berkelanjutan tahun 2021 diserahkan oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Basuki Hadimuljono.

## Awards for the best Toll Roads Based on Their Length, for Regular and Elevated Toll Roads Constructed above The Ground



Category the best Toll Road with a length of less than 15 km

Makassar  
Section IV Toll Road

managed by  
PT Jalan Tol Seksi Empat TRBE



The best Toll Road with a length of 16 to 50 km

Pandaan - Malang Toll Road

managed by PT Jasamarga  
Pandaan - Malang TRBE



The best Toll Road with a length of 16 to 50 km

Jakarta-Bogor-Ciawi  
Toll Road

managed by PT Jasa Marga  
(Persero) Tbk TRBE



The best  
Elevated Toll

Prof. Dr. Ir. Soedijatmo  
Toll Road

managed by PT Jasa Marga  
(Persero) Tbk TRBE

## Awards for The Best Rest Area Category



### Rest Area Tipe A

- The Rest and Service Area at the 429A km point on the Semarang - Solo Toll Road, managed by PT Linggajati Qaireen.
- The Rest and Service Area at the 88B km point on the Cipularang Toll Road, managed by PT Jasamarga Related Business.
- The Rest and Service Area at the 97B km point on the Cipularang Toll Road, managed by PT Ingsu Jaya.



### Rest Area Tipe B

- The Rest and Service Area at the 456A km point on the Semarang - Solo Toll Road, managed by PT Astari Marga Sarana.
- The Rest and Service Area at the 456B km point on the Semarang - Solo Toll Road, managed by PT Astari Marga Sarana.
- The Rest and Service Area at the 487A km point on the Semarang - Solo Toll Road, managed by PT Trans Marga Jateng.
- The Rest and Service Area at the 487B km point on the Semarang - Solo Toll Road, managed by PT Trans Marga Jateng.



Rapat Koordinasi MLFF Bersama Seluruh BUJT

# TEKNOLOGI TERKINI UNTUK JALAN TOL BERKELANJUTAN

Jumlah transaksi harian di tahun 2020 sebanyak 3,53 juta transaksi, turun sekitar 23 persen jika dibandingkan tahun 2019. Pada 2021, jumlah transaksi mulai meningkat menjadi 3,59 juta transaksi seiring pulihnya aktivitas masyarakat dan bergulirnya perekonomian. Ke depan transaksi harian di jalan tol diproyeksikan akan terus meningkat dan pada 2024 akan mencapai 7 juta transaksi.

Seiring meningkatnya transaksi, bertambah pula volume transaksi. Jika pada akhir 2020, volume transaksi sebesar Rp 19,408 triliun, maka pada akhir 2021 meningkat menjadi Rp 23,776 triliun.

Untuk itu, diperlukan sistem pengoperasian jalan tol yang modern, termasuk untuk sistem transaksi. Transformasi sistem transaksi tersebut telah dilaksanakan secara bertahap sejak 2017 dan saat ini memasuki generasi ke-4 yang ditandai dengan rencana penerapan pembayaran nirsentuh dengan menggunakan teknologi GNSS atau *Global Navigation Satellite System*. Teknologi GNSS saat ini banyak diterapkan di negara-negara Eropa Timur, seperti Hongaria.

Dalam mempersiapkan sistem transaksi tersebut, dilakukan lelang investasi *Multi Lane Free Flow* atau transaksi tanpa berhenti. Dari lelang tersebut, Kementerian

Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui surat Penetapan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor: PB.02.01-Mn/132 menyatakan Roatex Zrt dari Hungaria sebagai pemenang lelang sekaligus sebagai badan usaha pelaksana (BUP) dengan masa konsesi 10 tahun.

Badan usaha pelaksana itu akan mulai bekerja pada 2021 dengan target pengoperasian penuh sistem transaksi pada 2023. Pada saat itu tidak akan ada lagi gardu tol, dan pengguna jalan tol akan terhubung dengan satelit untuk bertransaksi di jalan tol.

Tidak hanya menjadi sistem transaksi, sistem MLFF juga akan menjadi *platform* bagi penerapan teknologi *Intelligent Toll Road System (ITRS)*. Teknologi itu nantinya akan terhubung dengan pengelola kendaraan berat yang melewati jalan tol dengan menerapkan teknologi *Weigh in*

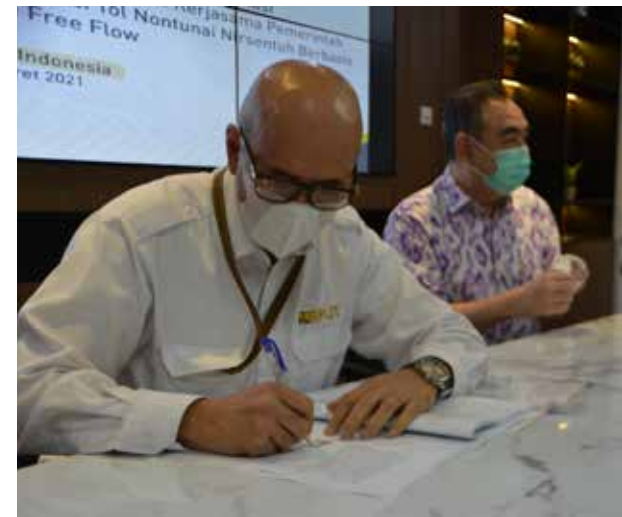
# ADVANCED TECHNOLOGY FOR SUSTAINABLE TOLL ROADS

The 3.4 million daily transactions in 2020 decreased by around 26 percent compared to 2019. In 2021, the number of transactions began to increase by 3.93 million transactions along with the recovery in community activities and the economy. In the future, the daily transactions on toll roads are projected to continue to increase, reaching 7 million transactions by 2024.

As the number of transactions increases, so does the volume of transactions. By the end of 2020, the transaction volume reached Rp19.408 trillion. Meanwhile, by the end of 2021, it increased to Rp23.776 trillion.

Therefore, there is a need for a modern toll road operating system that can also be used as a transaction system. The transformation of such transaction system has been gradually carried out since 2017 and is currently proceeding into its 4th generation that is indicated by plans to implement contactless payment using GNSS (Global Navigation Satellite System) technology. GNSS technology is widely implemented in Eastern European countries, like Hungary.

To prepare for this, an investment tender on the non-stop transaction system known as the Multi Lane Free Flow system is held. As a result of the tender, the Ministry of Public Works and Housing, through Decision of



Penandatanganan Perjanjian Kerjasama Sistem Transaksi Tol Nontunai Nirsentuh Berbasis Multi Lane Free Flow (MLFF)



Kerja Sama Penerapan Teknologi Artificial Intelligence untuk Memantau Kondisi Jalan di Jalan Tol



Kerja Sama Penerapan Teknologi Artificial Intelligence untuk Memantau Kondisi Jalan di Jalan Tol

Motion (WIM).

Teknologi WIM memiliki kemampuan untuk menimbang dan mengukur berat kendaraan yang lewat secara otomatis. Teknologi tersebut nantinya akan menjadi instrumen untuk meniadakan kendaraan dengan berat dan dimensi berlebih (*over load over dimension*) yang melewati jalan tol.

## Transaksi Makin Singkat

Dengan transaksi tunai, diperlukan waktu sekitar 10 detik bagi pengemudi untuk melakukan transaksi. Ketika transaksi dilakukan dengan uang elektronik, waktu yang diperlukan terpendek lebih dari separuh, yakni menjadi 4 detik. Sementara, jika nanti transaksi nirsentuh diterapkan, maka waktu yang diperlukan menjadi 0 detik.

Meski transaksi nirsentuh diterapkan sepenuhnya pada 2023, namun penerapan secara bertahap akan dilakukan akhir 2022. Penerapannya direncanakan dilakukan bertahap dan diutamakan di wilayah Jabodetabek dengan sistem terbuka. Nilai Investasi proyek MLFF adalah sebesar Rp 4,4 Triliun.



”

Tidak hanya menjadi sistem transaksi, sistem MLFF juga akan menjadi platform bagi penerapan teknologi Intelligent Toll Road System (ITRS).

*The MLFF system will not only be a transaction system, but will also be a platform for the implementation of Intelligent Toll Road System (ITRS) technology.*

## Titik Penting Penerapan MLFF

**27 JANUARI 2021**

Penetapan Menteri PUPR Nomor: PB.02.01-Mn/132 yang menyatakan Roatex Zrt dari Hungaria sebagai pemenang lelang

**15 MARET 2021**

Penandatanganan kerjasama Sistem Transaksi Tol Nontunai Nirsentuh Berbasis Multi Lane Free Flow (MLFF) antara BPJT Kementerian PUPR dengan PT Roatex Indonesia Toll System (RITS)



Penyusunan Nota Kesepahaman MLFF 1

the Minister of Public Works and Housing Number: PB.02.01-Mn/132 elected Roatex Zrt from Hungary as the winner of the tender and as the Implementing Business Entity (IBE) with a 10-year concession period.

Roatex Zrt will begin construction in 2021 with a goal for full operation of the transaction system by 2023. By that time, toll booths will not be available any longer, and toll road users will be connected to satellites to perform transactions on toll roads.

The MLFF system will not only be a transaction system, but also a platform for the implementation of Intelligent Toll Road System (ITRS) technology. This technology will later be connected to the manager of heavy vehicles that pass through toll roads using the Weigh in Motion (WIM) technology.

The WIM technology can automatically weigh and measure the weight of passing vehicles. This technology will eventually be used as a tool to prevent vehicles with excess load and dimension from passing through toll roads.

### More Practical Transactions

It takes about 10 seconds for drivers to make cash transactions. With e-money, it takes half as long, which is 4 seconds. Meanwhile, contactless transactions, which shall be implemented in the future, will take 0 seconds.

Even though contactless transactions will be fully implemented in 2023, gradual implementation will begin in 2022. The implementation will be carried out per toll road area, specifically in Java and Bali. For

## Key Points of the MLFF Implementation

**27 JANUARY 2021**

The Decree of the Minister of Public Works and Housing Number: PB.02.01-Mn/132 stipulates Roatex Zrt from Hungary as the winner of the tender

**15 MARCH 2021**

The signing of the cooperation agreement for the Multi Lane Free Flow-Based Cashless Toll Transaction System between the ITRA of the Ministry of Public Works and Housing and PT Roatex Indonesia Toll System (RITS)





Penandatanganan Perjanjian Kerjasama Sistem Transaksi Tol Nontunai Nirsentuh Berbasis Multi Lane Free Flow (MLFF)

### Beberapa Titik Penting Pemberantasan ODOL

#### 2019

Penandatanganan Nota Kesepahaman tentang Pelaksanaan Pengamanan, Pelayanan Bersama, Penegakan Hukum dan Pertukaran Informasi di Jalan Tol yang di tandatangani oleh Korps Lalu Lintas Polri, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Jenderal Bina Marga, Badan Pengatur Jalan Tol, dan Asosiasi Jalan Tol Indonesia

#### FEBRUARI 2020

Pertemuan Menteri PUPR, Menteri Perhubungan, dan Menteri Perindustrian telah memutuskan untuk melarang pengoperasian kendaraan dengan beban dan muatan berlebih mulai 1 Januari 2023



Salah satu yang menjadi permasalahan banyak pihak yakni kendaraan Over Dimension dan Over Load atau kendaraan dengan beban dan muatan berlebih.

*One of the problems is Over Dimension and Over Load vehicles or vehicles with excessive loads and loads.*

*Danang Parikesit - Kepala BPJT (The Indonesia Toll Road Authority)*

### Meniadakan Over Dimension Over Load

Kendaraan dengan muatan dan beban berlebih atau *over dimension over load* (ODOL) telah lama menjadi permasalahan. Akibat yang ditimbulkan dari kendaraan dengan beban dan muatan berlebih terlihat nyata, yakni jalan nasional dan jalan tol menjadi mudah rusak yang berakibat memperpendek usia jalan.

Khusus di jalan tol, kendaraan dengan beban dan muatan berlebih cenderung untuk berjalan di bawah kecepatan minimal yang ditentukan. Hal itu sangat berbahaya karena dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan tol.

### Rencana Pengendalian Kendaraan Dengan Beban & Muatan Berlebih



Penyusunan kerangka pedoman pengaturan sistem manajemen kendaraan dengan beban dan muatan berlebih di jalan tol.



Penyusunan skema pengendalian kendaraan dengan beban dan muatan berlebih.



Penyusunan sanksi terhadap kendaraan dengan beban dan muatan berlebih.

### Secara Teknis, BPJT Melakukan Upaya Berikut:



Usulan pedoman penggunaan teknologi *Weight In Motion* (WIM) atau sensor pengukur beban kendaraan bergerak di jalan tol.



Arsitektur Sistem WIM.



Integrasi WIM dengan sistem tilang elektronik atau *electronic traffic law enforcement* (ETLE).

## Some Important Points in The Process of Eliminating ODOL Vehicles

### 2019

In 2019, a Memorandum of Understanding was signed on the Implementation of Security, Joint Services, Law Enforcement, and Information Exchange on Toll Roads. This MOU was signed by the Indonesian National Police Traffic Corps, the Director General of Land Transportation, the Director General of Highways, the Indonesian Toll Road Authority, and the Indonesian Toll Road Association.

the first stage, 50 percent of transactions will still be using e-money and the other 50 will begin to use the MLFF technology.

In 2022, this will be implemented on 40 toll roads in Indonesia that are spread across Java and Bali. This MLFF project has an investment value of Rp4.4 trillion.

### Eliminating Over Dimension and Over Load Vehicles




Vehicles with excessive loads and dimensions or known as over dimension over load (ODOL) vehicles have long been a problem. There are several visible consequences caused by these ODOL vehicles, one of which is that national roads and toll roads become easily damaged which shortens the lifespan of the road.

On toll roads, ODOL vehicles tend to drive slower than the specified minimum speed. This can be extremely dangerous as it can cause accidents on toll roads.




### FEBRUARY 2020

In February 2020, a meeting was held between the Minister of Public Works and Housing, the Minister of Transportation, and the Minister of Industry, which resulted in a decision to prohibit the operation of ODOL vehicles from 1 January 2023.

### ODOL vehicle control plans:

-  Preparing regulatory framework for the management system of ODOL vehicles on toll roads
-  Preparing the ODOL vehicle control schemes
-  Preparing sanctions to be imposed on ODOL vehicles

### In technical terms, ITRA undertakes the following efforts:

-  Proposing a usage guideline for the Weight in Motion (WIM) technology or moving vehicle load sensor on toll roads
-  Setting up the WIM System
-  Integrating the WIM system with an e-ticket system known as the electronic traffic law enforcement (ETLE)



### Ilustrasi MLFF

Konsolidasi Transaksi, Pemerintah melalui Kementerian PUPR menginisiasi penerapan teknologi **Multi Lane Free Flow (MLFF)** sebagai solusi mengatasi antrean di gerbang tol yang akan diterapkan pada tahun 2022



# FOKUS UTAMA

---

*Main Focus*





Mohammad Zainal Fatah

Sekretaris Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

**D**alam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, pembangunan infrastruktur memiliki 3 arah. Pertama adalah pelayanan dasar yang difokuskan pada keselamatan dan keamanan transportasi; kedua adalah pembangunan konektivitas multimoda untuk meningkatkan pelayanan sistem logistik nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan daya saing; dan ketiga adalah pembangunan infrastruktur perkotaan.

# TATA KELOLA JALAN TOL YANG BERKELANJUTAN

Jalan tol merupakan bagian dari jaringan jalan nasional. Pembangunan jalan tol penting untuk meningkatkan konektivitas yang lebih efisien dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan daya saing.

Untuk itu, pembangunan jalan tol disinergikan dengan pengembangan kawasan produktif, seperti kawasan industri, pariwisata, bandara, pelabuhan. Sebagai contoh, Jalan Tol Trans Sumatera menghubungkan Kawasan Lampung Industrial Park dengan Pelabuhan Panjang, Lampung dan Bakauheuni, Tol Trans Jawa mendukung konektivitas Kawasan Industri (KI) Jababeka, Karawang, KI Subang di Jawa Barat dan KI Batang di Jawa Tengah dengan Pelabuhan Merak, Tanjung Priok dan Patimban, serta Tol Makassar New Port yang menghubungkan Kota Makassar dengan pelabuhan.

Hingga 2014, sepanjang 790,8 kilometer (km) jalan tol telah beroperasi. Kemudian, pada periode 2015 hingga 2021, dibangun 1.666,4 km jalan tol. Pada periode 2020-2024, ditargetkan 2.728,2 km jalan tol dapat tersambung, sehingga total panjang jalan tol pada akhir 2024 mencapai 4.817 km.

Dalam Visium Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat 2030, pembangunan berbagai infrastruktur di Kementerian PUPR membutuhkan investasi yang besar, sekitar Rp 2.058 triliun. Dengan pendanaan yang tersedia dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) adalah Rp 623 triliun, terdapat selisih pendanaan sebesar Rp 1,435 triliun atau 70 persen dari total anggaran yang dibutuhkan. Padahal, untuk pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan saja dibutuhkan Rp 573 triliun.

Karena kebutuhan infrastruktur tidak sebanding dengan anggaran yang dapat disediakan pemerintah, diperlukan terobosan kebijakan. Khusus untuk

mempercepat pembangunan jalan tol di Indonesia, ditawarkan berbagai skema pembiayaan perusahaan jalan tol atau creative financing dengan melibatkan pihak swasta atau investor.

Dalam pembangunan jalan tol, pemerintah juga mempercepat pengadaan tanah melalui skema dana talangan oleh badan usahajalan tol (BUJT) yang kemudian dibayar oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN). Skema ini meningkatkan kepastian dalam pengadaan tanah, sehingga pembangunan jalan tol bisa berlangsung lebih cepat. Dengan demikian, anggaran Kementerian PUPR dapat dialokasikan untuk meningkatkan konektivitas seperti pembangunan jalan di daerah terdepan, terencil dan tertinggal (3T).



Jalan Tol Cengkareng-Kunciran

# SUSTAINABLE TOLL ROAD GOVERNANCE

Mohammad Zainal Fatah

Secretary General of the Ministry of Public Works and Housing

**T**he 2020–2024 National Medium-Term Development Plan (RPJMN) stipulates that infrastructure development is aimed at 3 goals. These three goals comprise basic service that focuses on transportation safety and security, development of multi-mode connectivity to improve the service of the national logistic system in support of increased competitive edge and economic growth of the nation, and urban infrastructure development.

Toll roads are part of the national road network. Development of toll roads is vital to more efficient connectivity to support economic growth and build up competitive edge.

For that reason, toll road development has to be in synergy with development of productive areas such as industrial estates, tourism spots, airports, and ports. For example, Trans-Sumatra Toll Road connects Lampung Industrial Park Area with Panjang Port, Lampung, and Bakauheuni; Trans-Java Toll Road supports the connectivity between the Industry Areas (KI) of Jababeka, Karawang, Subang in West Java, and Batang in Central Java with Merak Port, Tanjung Priok Port, and Patimban Port; while Makassar New Port Toll Road connects Makassar City with the said port.

Until 2014, toll roads with a total of

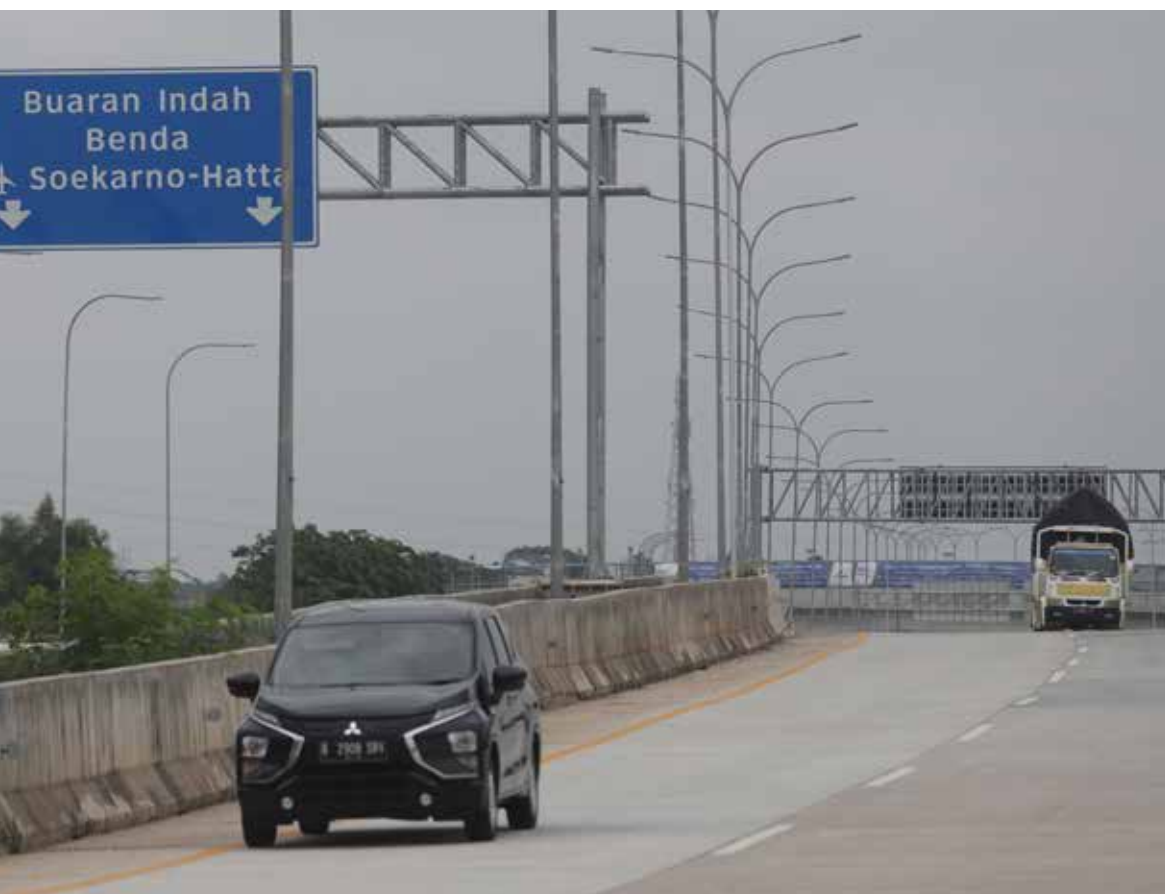
790.8 kilometer (km) in length have been in operation. Afterwards, from 2015 to 2021, 1,666.4 km-long toll roads were constructed. Then, toll roads with a total of 2,728.2 km in length is planned for development during 2020 to 2024, meaning that 4,817 km in total will finish construction by the end of 2024.

According to the Visium of the Ministry of Public Works and Housing 2030, development of various infrastructures by the ministry requires a huge investment of around Rp2,058 trillion. Of the total funds required, the State Budget (APBN) allocates Rp623 trillion, resulting in an Rp1,435 trillion or about 70 percent gap from the total budget requirement. Meanwhile, it already costs Rp573 trillion for development of road and bridge infrastructures.

This imbalance between budget requirement for infrastructure development and the existing funding from the government calls for a breakthrough in policies. To expedite toll road development in Indonesia, various toll road concession funding schemes are offered, which are also known as creative financing, through involvement of private companies and investors.

In support of toll road development, the government encourage acceleration of land acquisition by incorporating the bailout fund strategy using the funding from Toll Road Business Entities (TRBE), which is then reimbursed by the State Asset Management Institution (LMAN). This strategy ensures the certainty in land acquisition so as to speed up toll road construction. In view of this, the funding from the Ministry of Public Works and Housing can be relocated to improve connectivity, for example by building roads across those frontier, isolated, and least developed regions (3T).

The length of toll roads increases every year, and so do the number of toll road business entities (TRBE) involved. It can also suggest that the toll road industry has managed to attract more investors,



Dengan bertambahnya panjang jalan tol dari tahun ke tahun, jumlah badan usaha jalan tol (BUJT) yang terlibat juga bertambah. Hal itu menandakan semakin banyak investor yang berminat pada industri jalan tol, termasuk investor asing.

Bapak Menteri PUPR selalu mengingatkan untuk menerapkan tata kelola jalan tol yang baik mulai dari pembiayaan, pelaksanaan konstruksi hingga pengelolaannya. Dengan demikian, kualitas jalan tol dan pelayanan kepada pengguna jalan dapat terus meningkat.

Sebab, dalam penyelenggaraan jalan tol, pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) harus berhubungan dan memberikan pelayanan dengan berbagai pihak. Agar tugas itu berjalan dengan baik dan profesional, penerapan Zona Integritas (ZI) dan Wilayah Birokrasi Bersih Melayani (WBBM) di Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) merupakan upaya dari sisi internal untuk meningkatkan tata kelola. Dengan demikian, setiap layanan yang diberikan telah sesuai dengan kaidah yang benar sekaligus terstandardisasi.

Di sisi lain, Kementerian PUPR memiliki fungsi sebagai regulator maupun stimulator dalam penyelenggaraan jalan tol. Sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang No 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas UU No 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Kementerian PUPR menjamin kepentingan publik terpenuhi melalui pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) jalan tol dan penerapan tarif jalan tol yang sesuai daya beli masyarakat.

Kementerian PUPR juga menjamin kepastian investasi untuk mendukung keberlanjutan bisnis sekaligus meningkatkan kepercayaan investor dalam berinvestasi di sektor jalan tol. Investor dijamin untuk mendapatkan keuntungan yang cukup sementara di sisi yang lain pengguna jalan tol membayar jalan tol tidak melebihi *willingness to pay*.

Terkait hal itu, Kementerian PUPR melakukan kontrol untuk menyeimbangkan dua kepentingan tersebut melalui mekanisme pemenuhan SPM. Jika SPM tidak dipenuhi oleh badan usaha jalan tol, maka kenaikan tarif tol dapat ditunda. Tidak hanya itu, pemerintah juga dapat mengambil kebijakan responsif berupa penundaan kenaikan tarif tol jika terjadi kelesuan ekonomi, seperti



Pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing

saat pandemi Covid-19.

Dari sisi regulasi, pemenuhan SPM jalan tol diatur melalui Peraturan Menteri PUPR Nomor 16 Tahun 2014 yang mengatur terpenuhinya fungsi inti di jalan tol, yaitu aspek kelancaran, keselamatan, dan kenyamanan pengguna ruas jalan tol. Selain itu, terdapat Peraturan Menteri PUPR Nomor 10 Tahun 2018 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) pada Jalan Tol yang mengatur fungsi pendukung di tempat istirahat dan pelayanan (TIP) atau *rest area*.

Terkait dengan tarif tol tersebut, Kementerian PUPR mendorong badan usaha jalan tol untuk menerapkan teknologi yang sebaik mungkin agar biaya pembangunan jalan tol menjadi lebih murah. Jika biaya pembangunan jalan tol semakin kompetitif, tarif tol pun akan dapat ditekan. Sementara, bisa jadi di masa depan pendapatan dalam bisnis jalan tol bukan lagi bertumpu pada tarif tol, melainkan dari model bisnis yang

lain.

Dalam kerangka itulah, penyelenggaraan jalan tol yang berkelanjutan membutuhkan sistem yang baik berdasarkan peraturan baku (*institutional setting*). Hal itu dimulai dari Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) antara BPJT dengan badan usaha jalan tol yang harus menjadi alat untuk memastikan seluruh standar pelayanan terpenuhi dengan baik. Payung dari itu semua adalah peraturan perundang-undangan, khususnya Undang-Undang tentang Jalan dan Undang-Undang Cipta Kerja.

Pada akhirnya, jalan tol yang berkelanjutan juga mesti responsif terhadap perkembangan jaman. Selain menciptakan jalan tol yang nyaman, teknologi informasi yang berbasis internet sudah menjadi kebutuhan pengguna jalan tol saat ini, termasuk di tempat-tempat istirahat. Semoga secara bertahap penyelenggaraan jalan tol di Indonesia mengarah ke sana.



including foreign investors.

The Minister of Public Works and Housing tirelessly promulgates a reminder to employ good governance to toll roads, starting from funding, construction, to management. The implementation of such good governance is expected to improve toll road quality and service to road users on a continuous basis.

The reason is that toll road administration requires the government, represented by the Indonesia Toll Road Authority (ITRA), to engage with and provide service to various parties. To execute such tasks successfully and professionally, the government's internal effort to improve toll road governance includes implementation of the Integrity Zone (ZI) and Clean Serving Bureaucratic Area (WBBM) across the Indonesia Toll Road Authority (ITRA). It is hoped that through the effort, each service provided complies with the proper

and standardized principles.

On the other hand, the Ministry of Public Works and Housing also serve as both a regulator and a stimulator in toll road administration. As set out in Law Number 2 of 2022 on the Second Amendment to Law Number 38 of 2004 on Roads, the Ministry of Public Works and Housing (PUPR) guarantee fulfillment of public interests through implementation of Minimum Service Standards (SPM) on toll roads and toll tariffs according to the people's purchasing power.

The Ministry of Public Works and Housing also guarantee investment security to support business continuity and strengthen investor confidence in the toll road sector. The guarantee for investors includes a promise for fair profit without renouncing toll road users' need for tariffs that does not cross their willingness to pay.

To ensure the balance, the Ministry of Public Works and Housing maintain its control through the SPM application mechanism. If toll road business entities fail to comply with SPM, an increase in toll tariffs can be postponed. Postponement of a toll tariff increase shall also apply in the event of an economic downturn, for example during the Covid-19 pandemic.

In terms of regulations, SPM implementation is set out in Regulation of the Minister of Public Works and Housing Number 16 of 2014 regarding realization of toll roads' main functions, which are comprised of comfort, safety, and smooth travel of toll road users. In addition, there is also Regulation of the Minister of Public Works and Housing Number 10 of 2018 on Service and Rest Areas (TIP) across toll roads, which governs the supporting ecosystem within service and rest areas.

Regarding toll tariffs, the Ministry of Public Works and Housing encourage toll road business entities to utilize technologies optimally to cut back on the budget required for toll road development. If the



Pembangunan jalan tol penting untuk meningkatkan konektivitas yang lebih efisien dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi dan meningkatkan daya saing.

Development of toll roads is vital to more efficient connectivity to support economic growth and build up competitive edge.

costs of toll road development are getting increasingly competitive, toll tariffs can be pushed down further. Moreover, in the future, toll road businesses perhaps will earn their revenues not only from toll tariffs, but also from other business models.

According to this framework, sustainable toll road administration requires a proper system that complies with the institutional setting. This begins with execution of a Concession Agreement (PPIJ) between ITRA and toll road business entities as a way to ensure that all the minimum service standards are well accomplished. Laws and regulations provide the bases for these matters, especially the Law on Roads and the Law on Job Creation.

In the end, a sustainable toll road also needs to keep up with a variety of developments in today's era. In addition to facilitating comfortable travel through toll road development, we may also need to use Internet-based information technology, including in rest areas, as currently toll road users rely heavily on such technology. We hope that toll road administration in Indonesia can gradually work toward such goals and realize them in the near future.

# TINGKATKAN MANAJEMEN MUTU, BPJT RAIH SERTIFIKASI ISO 9001:2015



Penyerahan Sertifikat ISO 9001:2015 dari PT Tuv Sud Indonesia ke BPJT

**B**adan Pengatur Jalan Tol (BPJT) sebagai badan pemerintah yang mengelola industri jalan tol di Indonesia berhasil mendapatkan sertifikat standar internasional Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015 pada 2021. ISO 9001:2015 merupakan sertifikasi pertama yang diperoleh BPJT dari lembaga independen, yakni PT TÜV SÜD Indonesia dan mulai berlaku pada 25 Oktober 2021.

Sebagai standar internasional yang menetapkan persyaratan untuk sistem manajemen mutu, ISO 9001 diterbitkan pertama kali pada 1986 oleh ISO atau *International Organization for Standardization*. Sertifikat ini berperan untuk memberikan pedoman karakteristik sistem manajemen mutu yang baik. Perusahaan atau lembaga yang diakui dengan sertifikasi ini pun harus memenuhi persyaratan yang sesuai dengan ISO 9001.

Sebagai bentuk pengakuan pihak ketiga yang independen, sertifikasi sistem manajemen mutu ISO 9001:2015 menjamin bahwa BPJT menerapkan standar ISO dengan baik dan benar. Hal ini penting terutama untuk meningkatkan kepercayaan pelanggan terkait mutu produk dan layanan. Manfaat lain dari sertifikasi ISO 9001:2015 adalah meningkatkan produktivitas BPJT dan meningkatkan motivasi pegawai dan kalangan internal BPJT. Sertifikasi

itu juga membentuk hubungan saling menguntungkan dengan para stakeholder, mencapai penghematan biaya yang optimum, serta sebagai manajemen risiko dalam menjamin mutu produk dan kualitas layanan.

Salah satu contoh implementasi ISO 9001:2015 dalam lingkup BPJT secara konkrit adalah dapat mengefisienkan proses administrasi, seperti proses penyesuaian tarif jalan tol. Proses administrasi dalam penyesuaian tarif menjadi lebih cepat karena menerapkan siklus *PDCA* (*Plan-Do-Check-Action*) dalam ISO 9001:2015. Dengan siklus itu, hal-hal yang berpotensi memperlama proses administrasi diuraikan dan diberi alternatif sesuai dengan tahapan perencanaan, tindakan, pengecekan ulang, dan perbaikan.

Adapun, di sepanjang 2021, BPJT telah melakukan penyesuaian tarif di 14 ruas jalan

# IMPROVED QUALITY MANAGEMENT LEADS ITRA TO ATTAIN THE ISO 9001:2015 CERTIFICATION

The Indonesia Toll Road Authority (ITRA), a government agency in charge of management of the toll road industry in Indonesia, managed to get the ISO 9001:2015 international standard certificate on Quality Management System in 2021. ISO 9001:2015 is the first certification attained by ITRA from an independent agency, PT TÜV SÜD Indonesia, effective 25 October 2021.

As an international standard that defines the requirements of a quality management system, ISO 9001 was first issued in 1986 by the International Organization for Standardization (ISO). This certificate defines the characteristics of a good quality management system. Companies or agencies have to fulfill the requirements of ISO 9001 to be awarded this certificate.

As acknowledgment from an independent third party, the ISO 9001:2015 quality management system certification certifies that ITRA has implemented service that follows ISO standards correctly and properly. This is important to increase consumers' confidence with regard to the quality of ITRA's products and services.

Other benefits of the ISO 9001:2015 certificate include boosting ITRA's productivity and lifting the spirits of ITRA's employees and internal members. Certification also helps to establish mutually beneficial relationships with stakeholders, maximizes budget savings,

and serves as a form of risk management in maintaining good product and service quality.

A concrete example of ISO 9001:2015 implementation in the ITRA environment is a more efficient administration process, such as the adjustment of toll road tariffs. They were able to carry out the administration process of toll road tariff adjustment quicker by implementing the PDCA (Plan-Do-Check-Action) cycle in ISO 9001:2015. Through this cycle, steps that may potentially prolong the administration process are simplified and alternative steps that follow the Plan-Do-Check-Action principles are provided.

Furthermore, throughout 2021, ITRA made adjustment to the tariffs of 14 toll road sections and has imposed tariffs for 4 new toll road sections. This is an improvement compared to tariff adjustment in 2020, which were only done for 7 toll roads. ISO 9001:2015 can also be implemented to monitor toll road construction, serve toll



Sebagai bentuk pengakuan pihak ketiga yang independen, sertifikasi sistem manajemen mutu ISO 9001:2015 menjamin bahwa BPJT menerapkan standar ISO dengan baik dan benar.

As a form of acknowledgment from an independent third party, the ISO 9001:2015 quality management system certifies that the ITRA has implemented a service.



Mobil patroli jalan tol & derek gratis yang disediakan BUJT PT Jasa Marga (Persero)

## Proses Manajemen Mutu dengan Siklus PDCA pada ISO 9001:2015



Sumber: PT TUV SUD Indonesia



Pantauan CCTV Jalan Tol

tol dan menetapkan pemberlakuan tarif di 4 ruas jalan tol baru. Realisasi itu lebih banyak dibandingkan penyesuaian tarif tol pada 2020, yakni di 7 ruas jalan tol. Selain itu, ISO 9001:2015 juga dapat diimplementasikan untuk proses monitoring konstruksi jalan tol, pelayanan pengguna jalan tol, dan tugas lainnya sesuai kewenangan BPJT.

Sertifikasi ISO 9001:2015 yang didapatkan oleh BPJT ini menyusul Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang sudah lebih dulu menerapkan sistem manajemen mutu di tingkat induk usahanya. Sejauh ini, sebagian besar BUJT telah menerapkan ISO 9001:2015 di tingkat induk usaha seperti PT Jasa Marga (Persero) Tbk, PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk, PT Nusantara Infrastructure Tbk, dan PT Utama Karya (Persero).

Kendati penerapan ISO 9001:2015 di BPJT masih berada di tahap awal, sosialisasi yang gencar akan membuat implementasinya menjadi sempurna. Sembari itu, dalam waktu dekat, BPJT tengah mengincar

sertifikasi ISO 31.000 terkait manajemen risiko.

BPJT perlu mendapatkan dan mengimplementasikan sertifikat berstandar internasional karena perkembangan di industri jalan tol yang bergerak cepat. Dalam kurun waktu 7 tahun terakhir, industri jalan tol terus bertumbuh secara signifikan.

Data BPJT menunjukkan panjang jalan tol bertambah 112,9 kilometer (km) sehingga total panjang jalan tol di Indonesia menjadi 2.457 km pada akhir 2021. Sedangkan lajur jalan tol bertambah sepanjang 491 km menjadi 11.140 km.

Pertambahan panjang jalan tol serta merta meningkatkan jumlah transaksi harian di jalan tol. Hingga akhir 2021, jumlah transaksi di jalan tol mencapai 3,59 juta transaksi dengan volume transaksi Rp23,75 triliun.

## Konsep Dasar Penerapan Sistem Manajemen Mutu ISO 9001:2015



Organisasi harus menetapkan pelanggan bagi organisasi dan mendefinisikan mutu dari sudut pandang pelanggan.



Organisasi harus memahami isu internal dan eksternal sebagai masukan dalam pengembangan manajemen mutu.



Organisasi harus memahami kebutuhan dan harapan dari pihak yang berkepentingan.



Organisasi harus menetapkan kebijakan dan sasaran mutu.



Organisasi harus menetapkan program kerja untuk mencapai sasaran mutu.



Organisasi mengidentifikasi risiko dan peluang yang dapat memengaruhi operasional dan pencapaian tujuan organisasi.



Organisasi harus memiliki sistem pengatur kegiatan untuk kesesuaian output yang dihasilkan sesuai dengan persyaratan pelanggan.



Organisasi harus mempunyai sumber daya manusia yang kompeten.



Organisasi harus melakukan pengendalian terhadap sarana/prasarana supaya selalu dalam kondisi optimal.



Organisasi harus mengetahui tingkat kepuasan pelanggan.



Organisasi harus melakukan evaluasi terhadap efektivitas sistem manajemen mutu dan pencapaian kinerja organisasi.

Sumber: BPJT

## Quality Management Process with PDCA Cycle on ISO 9001:2015



Source: PT TUV SUD Indonesia

### The Basic Concept of Implementing the ISO 9001:2015 Quality Management System



Organizations must define its customers and define quality from customers' perspective.



Organizations must understand its internal and external issues to be utilized as input for developing its quality management system.



Organizations must understand the needs and expectations of its stakeholders.



Organizations must decide on policies and quality targets.



Organizations must formulate an implementation program for reaching its quality targets.



Organizations must identify the risks and opportunities that may impact its activities and process of reaching its goals.



Organizations must implement a system for organizing its activities/processes to fulfill customers' expectations of the quality of its output.



Organizations must employ human resources with great competence.



Organizations must maintain its facilities or infrastructures to ensure that they are always in the most optimal condition for use.



Organizations must evaluate the satisfaction level of customers.



Organizations must evaluate the effectiveness of its quality management system and performance.

Source: ITRA



Fasilitas Derek Gratis di Jalan Tol

road users, and perform other tasks and functions that remain under the authority of ITRA.

This ISO 9001:2015 certification received by ITRA follows the achievement of the Toll Road Business Entities (TRBE) that have already implemented a quality management system at its central level. Most TRBEs have implemented ISO 9001:2015 at its central level, among others are PT Jasa Marga (Persero) Tbk, PT Citra Marga Nusaphala Per-sada Tbk, PT Nusantara Infrastructure Tbk, and PT Hutama Karya (Persero).

At present, the implementation of ISO 9001:2015 by ITRA is still in its earlier stages. However, with good promotion, the implementation will improve. In the near future, ITRA intends to attain the ISO 31000 certification on risk management.

ITRA needs to attain and implement this international standard certification due to the rapid development of the toll road industry. Within the last 7 years, the industry has grown significantly.

ITRA data show an increase in length of 112.9 kilometers (km), bringing the total length of toll roads in Indonesia to 2,457 km by the end of 2021. Meanwhile, the length of toll road lanes has expanded by 491 km, bringing it to a total of 11,140 km.

This increase in length has immediately increased the amount of daily transactions on toll roads. By the end of 2021, there were 3.59 million transactions on toll roads with a transaction volume of Rp23.75 trillion.

# SISTEM MANAJEMEN MUTU ISO 9001:2015, DALAM MENINGKATKAN KINERJA BPJT



Dr Dewi Hanggraeni

Direktur Utama PT Management Indonesia Mandiri

**B**adan Pengatur Jalan Tol atau BPJT adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol yang meliputi pengaturan, pengusahaan dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol sehingga dapat memberikan manfaat bagi masyarakat. Dalam menjalankan tugas dan tanggungjawabnya, BPJT seyogyanya menjalankan kegiatan berdasarkan sistem manajemen mutu berbasis ISO 9001. Hal itu mulai dari pengaturan sampai dengan pengawasan, baik dari sisi teknis, operasional, maupun investasi sesuai pedoman baku dan diakui internasional.

Manfaat penerapan Sistem Manajemen Mutu antara lain dapat membantu organisasi dalam meningkatkan kinerja melalui perbaikan sistem secara berkesinambungan. ISO 9001 berperan untuk memberikan pedoman karakteristik Sistem Manajemen Mutu yang baik dalam bentuk persyaratan yang harus dipenuhi oleh perusahaan atau organisasi agar diakui sebagai organisasi yang memenuhi persyaratan sesuai ISO 9001.

Beberapa konsep dasar penerapan sistem manajemen mutu ISO 9001 adalah organisasi harus menetapkan pelanggan bagi organisasi dan mendefinisikan mutu dari sudut pandang pelanggan. Kemudian organisasi harus memahami isu internal dan eksternal sebagai masukan dalam pengembangan sistem manajemen mutu, memahami kebutuhan dan harapan dari pihak yang berkepentingan, menetapkan kebijakan dan sasaran mutu, menetapkan program kerja untuk mencapai sasaran mutu serta mengetahui tingkat kepuasan pelanggan. Organisasi juga harus

melakukan evaluasi terhadap efektivitas sistem manajemen mutu dan pencapaian kinerja organisasi secara berkelanjutan.

Industri Jalan Tol merupakan sektor industri yang mana dalam kegiatan bisnis prosesnya memerlukan sistem yang dapat memastikan setiap kegiatan dapat berjalan secara efektif, efisien dan terstandar. Hal itu mulai dari proses perencanaan, persiapan, pelaksanaan, pengawasan sampai dengan evaluasi.

Tujuan utama pelaksanaan sistem manajemen mutu antara lain untuk membantu organisasi dalam mencapai visi dan *strategic objective* hingga pelaksanaan kegiatan. Oleh karena itu, sistem manajemen mutu akan menjadi sarana bagi BPJT untuk mencapai sasaran yang telah ditetapkannya.

Selain itu, adanya sistem yang terstandar internasional dapat menjadi sarana untuk meningkatkan kepercayaan dan reputasi BPJT. Sistem manajemen mutu

# AN ISO 9001:2015 QUALITY MANAGEMENT SYSTEM FOR BOOSTING THE PERFORMANCE OF ITRA (INDONESIA TOLL ROAD AUTHORITY)

Dr Dewi Hanggraeni

President Director of PT Management Indonesia Mandiri

The Indonesia Toll Road Authority or ITRA is an organization that is authorized to execute part of the government's authority in toll road administration, which covers the regulation, concession, and supervision of Toll Road Business Entities in order to yield benefits to the community. In performing its tasks and responsibilities, the Indonesia Toll Road Authority is expected to base its actions on ISO 9001 quality management systems. All such actions, ranging from regulating to supervising, from technical, operational, or investment perspective, must follow internationally recognized standard guidelines.



Jalan Tol Cipali - Koneksi Kertajati

The benefits of implementing a Quality Management System include boosting performance of an organization through a series of sustainable system improvements. ISO 9001 sets out guidelines for an ideal Quality Management System. It enlists a number of requirements that a company or an organization needs to meet to be recognized as an ISO 9001-compliant company or organization.

The basic concepts in the implementation of an ISO 9001 quality management system among others include requirements that the organization must define its customers and the quality expected by these customers. In addition, it needs to understand any internal and external issues to better

improve its quality management system, understand the needs and expectations of stakeholders, set policies and quality objectives, build a work program to achieve such objectives, and evaluate customers' level of satisfaction. The organization should also assess its performance and the effectiveness of its quality management system on a regular basis.

The Toll Road Industry is an industrial sector that requires a system to ensure that business operations run effectively, efficiently, and according to standards. It includes planning, preparation, execution, supervising, and evaluation.

Quality management system

## Perencanaan Pelaksanaan & Pengendalian



## Mempersiapkan Sumber Daya

-  Manusia, memenuhi (kompetensi & jumlah)?
-  Material, kapan harus sudah tersedia?
-  Metode, prosedur/ SOP/standard siap?
-  Mesin, infrastruktur & lingkungan kerja, memadai?



Kami memastikan kemandirian pada jalan tol dan jalan nasional yang baik, termasuk menjaga agar satu wilayah tidak terisolir karena jalan dan jembatan putus.

We ensure the readiness on toll roads and national roads, including preventing an area from being isolated due to broken roads and bridges.

*Basuki Hadimuljono*  
(Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat)  
(Minister of Public Works and Housing)

juga bermanfaat bagi karyawan/pegawai sebagai acuan dalam bekerja dengan tanpa kesalahan atau kesalahan yang minimum. Dengan adanya standarisasi sistem pada setiap tahapan proses, setiap karyawan/pegawai tidak diperbolehkan menjalankan sebuah proses dengan caranya masing-masing, melainkan harus mengikuti standar yang telah ditetapkan.

Aspek mutu yang paling perlu diperhatikan dalam pengelolaan jalan tol adalah pelayanan sarana dan prasarana yang tidak hanya memenuhi standar spesifikasi, tetapi juga sesuai dengan kebutuhan pelanggan. Sebab, jalan tol merupakan infrastruktur yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat Indonesia saat ini dan pemerintah bertanggung jawab untuk memfasilitasi dan memberikan pelayanan kepada masyarakat. Dengan demikian,



Mobil pembersih jalan & derek gratis yang disediakan BUJT

pelayanan sarana dan prasarana menjadi poin penting yang dapat mengarah pada kepuasan pelanggan.

Penyediaan sarana dan prasarana jalan tol yang baik perlu fokus pada proses. Proses yang baik dan berkualitas akan menghasilkan hasil yang baik sebagaimana tercermin pada sarana dan prasarana serta layanan di jalan tol. *Best practices* yang mesti dilakukan adalah menjaga



Prinsip-prinsip pembangunan infrastruktur berbasis lingkungan dan berkelanjutan menjadi komitmen Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

The principles of environmentally-based and sustainable infrastructure development are the commitment of the Ministry of Public Works and Housing.

Basuki Hadimuljono  
(Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat)  
(Minister of Public Works and Housing)

implementation offers several major benefits, including helping an organization achieve its vision and strategic objective, and carry out its activities. Thus, this quality management system serves as a tool for ITRA to achieve its goals.

Furthermore, with an internationally standardized system, ITRA can boost trust and enhance its reputation. A quality management system also serves as guidelines that help employees prevent or minimize errors during work. Implementation of a standardized system in every stage of a process ensures that employees adopt a uniform procedure as they must follow the predetermined standards.

The aspect of quality taking priority in toll road management is provision of service by facilities and infrastructures, that does not only need to follow certain standard specifications, but also to satisfy customers' needs. The reason is that currently toll road is a vital infrastructure for the Indonesian community and the government is responsible for providing such an infrastructure and service to the community. Therefore, service provision by particular facilities and infrastructures is a crucial aspect affecting customer satisfaction.

To provide toll road facilities and infrastructures of good service requires focus on the process. A good and quality process will yield a good result, as reflected in the toll road facilities, infrastructures, and service. Best practices that must be implemented include, among others, maintaining and enhancing the existing



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2



Peresmian Akses Tol BUIB Kertajati oleh Wakil Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, John Wempi Wetipo

dan merawat sistem manajemen yang telah dibangun dan secara konsisten melalui evaluasi dan perbaikan secara berkesinambungan. Hal ini bertujuan untuk menjaga proses yang dilakukan tetap terstandar dan terjaga. Menjaga sistem manajemen mutu juga untuk menentukan bagian yang telah berhasil dengan baik dan kegiatan yang dapat ditingkatkan.

ISO 9001:2015 telah melibatkan sebagian aspek manajemen risiko, terutama risiko operasional, meski belum menjadi fokus atau perhatian utama. Setelah penerapan manajemen mutu dilakukan, maka sebaiknya BPJT melanjutkan penerapan sistem manajemen risiko secara komprehensif dan terintegrasi atau *Enterprise Risk Management (ERM)* berbasis ISO 31000:2018.

Pengelolaan jalan tol biasanya memiliki tingkat ketidakpastian yang tinggi karena dinamika pasar, politik dan regulasi yang sering berubah. Maka, tujuan dari implementasi sistem manajemen risiko ISO 31000:2018 di BPJT adalah agar sistem manajemen risiko ini mampu mengawal BPJT dalam menciptakan dan melindungi nilai yang dianut oleh BPJT.

ISO 31000:2018 diharapkan mampu mengawal peningkatan kinerja di lingkungan BPJT, mendorong lahirnya inovasi berbasis risiko, dan mendukung ketercapaian sasaran BPJT. Sebab, sebagai badan yang bertugas untuk melaksanakan sebagian wewenang pemerintah dalam penyelenggaraan jalan tol di Indonesia, BPJT berpotensi berhadapan dengan beberapa jenis risiko, seperti risiko operasional, keuangan, reputasi, politik, lingkungan dan masih banyak lagi, yang dapat mengancam kelangsungan pekerjaan BPJT.

Selain itu, manajemen risiko dapat menjadi pertimbangan penting dalam operasionalisasi BPJT, menciptakan efisiensi dalam menjalankan tugas dan pelayanannya bagi masyarakat. Jika manajemen risiko berdasarkan ISO 31000:2018 dapat diterapkan secara terintegrasi, BPJT dapat terus melakukan *continuous improvement* dan membangun budaya risiko di lingkungan BPJT.

Setelah kualitas penerapan manajemen risiko sudah sesuai standar yang berlaku dan dilakukan pembaruan secara periodik,



*ISO 31000:2018 diharapkan mampu mengawal peningkatan kinerja di lingkungan BPJT, mendorong lahirnya inovasi berbasis risiko, dan mendukung ketercapaian sasaran BPJT.*

*ISO 31000:2018 is expected to boost the performance of ITRA, prompt risk-based innovation, and support the ITRA in achieving its targets.*

diharapkan BPJT memiliki *risk profile* yang dapat digunakan sebagai dasar penentuan *Risk Based Budgeting dan Risk Based Audit*. Manfaatnya adalah agar penentuan rencana kegiatan/aksi dan rencana anggaran di BPJT, termasuk penentuan *sampling audit*, disusun berdasarkan prioritas risiko.

Tahapan yang juga penting adalah membangun *Business Continuity Management (BCM)*. BCM merupakan kerangka kerja untuk mengidentifikasi risiko organisasi dari paparan ancaman internal dan eksternal. BCM akan mempersiapkan BPJT untuk tetap dapat beroperasi sekalipun menghadapi kondisi disrupsi, yakni melalui tiga fase utama yang memisahkan perencanaan kelangsungan bisnis yaitu perencanaan dan pencegahan (fase penyelesaian), tanggap bencana (fase tanggap) dan, kembali normal (fase membangun kembali).

Terima kasih.



Penyerahan Sertifikat ISO BPJT kepada Kepala BPJT Danang Parikesit dan Sekretaris BPJT Triono Junoasmono



Kunjungan Tim Penilai Jalan Tol Berkelanjutan Kementerian PUPR ke Jalan Tol JORR W2



Uji coba Gerbang Tol Kertajati

management system consistently through continuous evaluation and improvement. These practices intend to ensure that such a process remains according to the standards and maintained consistently. Maintaining a good quality management system helps determining areas with successful implementation and areas that still require some improvements.

ISO 9001:2015 already include several aspects of risk management, specifically operational risks, but they do not constitute the main focus or target. After implementing quality management, ITRA should continue with implementation of a comprehensive and integrated risk management system or Enterprise Risk

Management (ERM) that meets ISO 31000:2018 standards.

After all, toll road management often involves a high level of risks and uncertainty due to the ever-changing dynamics in the market, politics, and regulations. Thus, implementation of an ISO 31000:2018-compliant risk management system at ITRA is expected to help creating and maintaining the values it fosters. ISO 31000:2018 is expected to boost ITRA's performance, prompt risk-based innovations, and help ITRA achieve its targets. As an organization with responsibility to execute part of the government's authority in toll road administration in Indonesia, ITRA might face several types of risks, such as operational, financial, reputational, political, or environmental risk and many others, which may threaten the continuity of its operations.

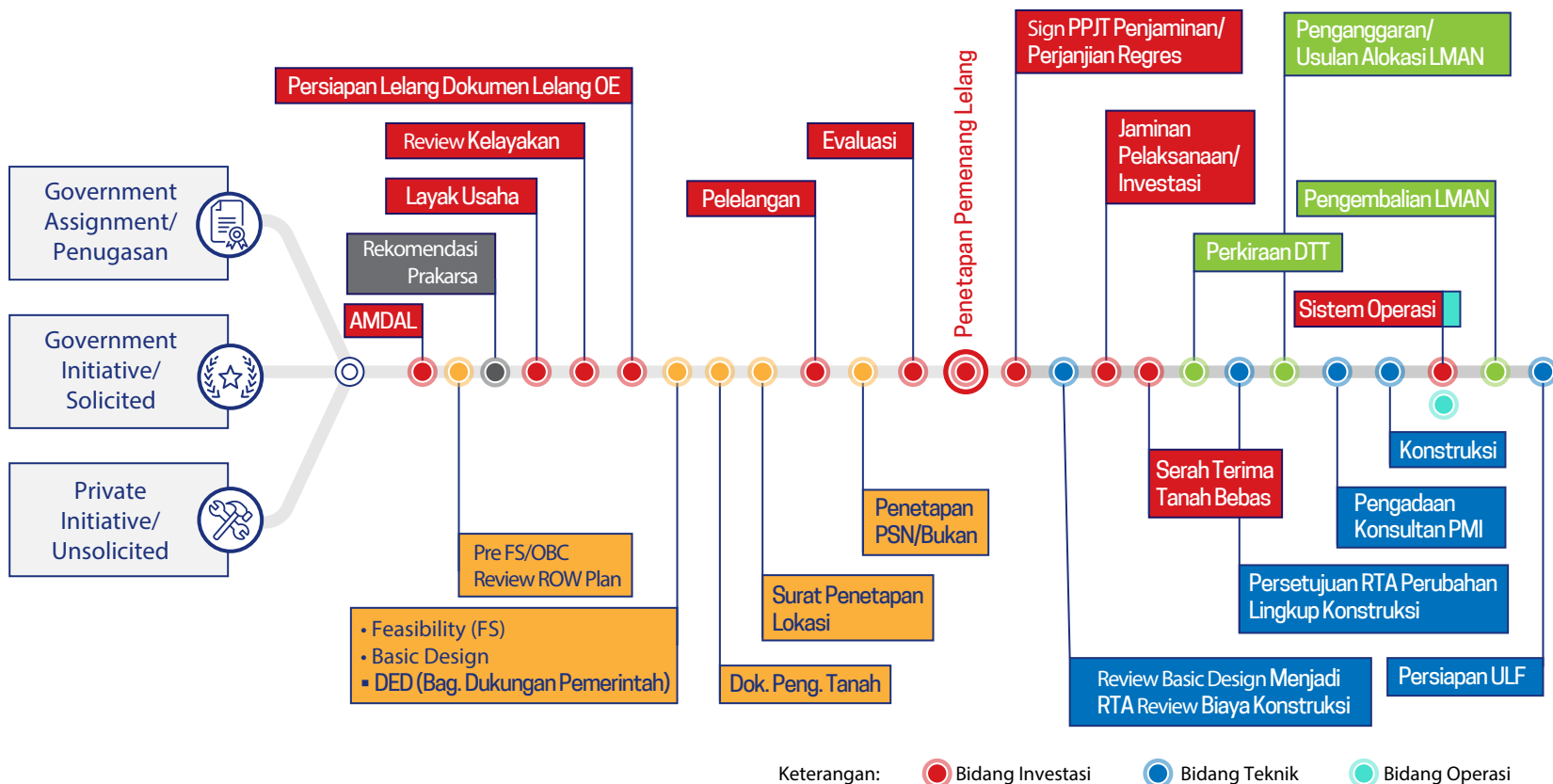
Furthermore, risk management is a crucial factor to consider for the operation of ITRA to efficiently perform its tasks and service to the community. The integrated implementation of an ISO 31000:2018-compliant risk management will enable ITRA to make continuous improvement and build a risk-based working culture in its environment.

Once the implementation of risk management meets the applicable standards and improvement is undertaken periodically, ITRA is expected to have a risk profile that can be used as the basis for determining Risk-Based Budgeting and Risk-Based Audit. Doing so will help ITRA set programs/actions and budget plans, including sampling audit, based on risk priorities.

Another important stage is developing Business Continuity Management (BCM). BCM is a framework to identify risks that an organization may face due to internal and external threats. BCM will help ITRA to get prepared to maintain operations despite disruptions. It does so through three main phases of business sustainability planning, they are planning and prevention (the settlement phase), disaster response (the response phase), and returning to normal (the rebuilding phase).

Thank you.

# SIKLUS BISNIS JALAN TOL DI INDONESIA



## WEWENANG DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL

Penyelenggaraan jalan tol berada di bawah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Pengaturan mengenai hal itu tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 20 Tahun 2020 tentang Tugas dan Wewenang Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, Badan Pengatur Jalan Tol, dan Badan Usaha Jalan Tol dalam Penyelenggaraan Jalan Tol (selanjutnya ditulis Permen Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 20/2020).

Peraturan tersebut membagi tugas dan kewenangan di antara Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan, Badan Pengatur Jalan Tol, dan Badan Usaha Jalan Tol dalam penyelenggaraan jalan tol dengan maksud untuk meningkatkan efektivitas penyelenggaraan jalan tol.

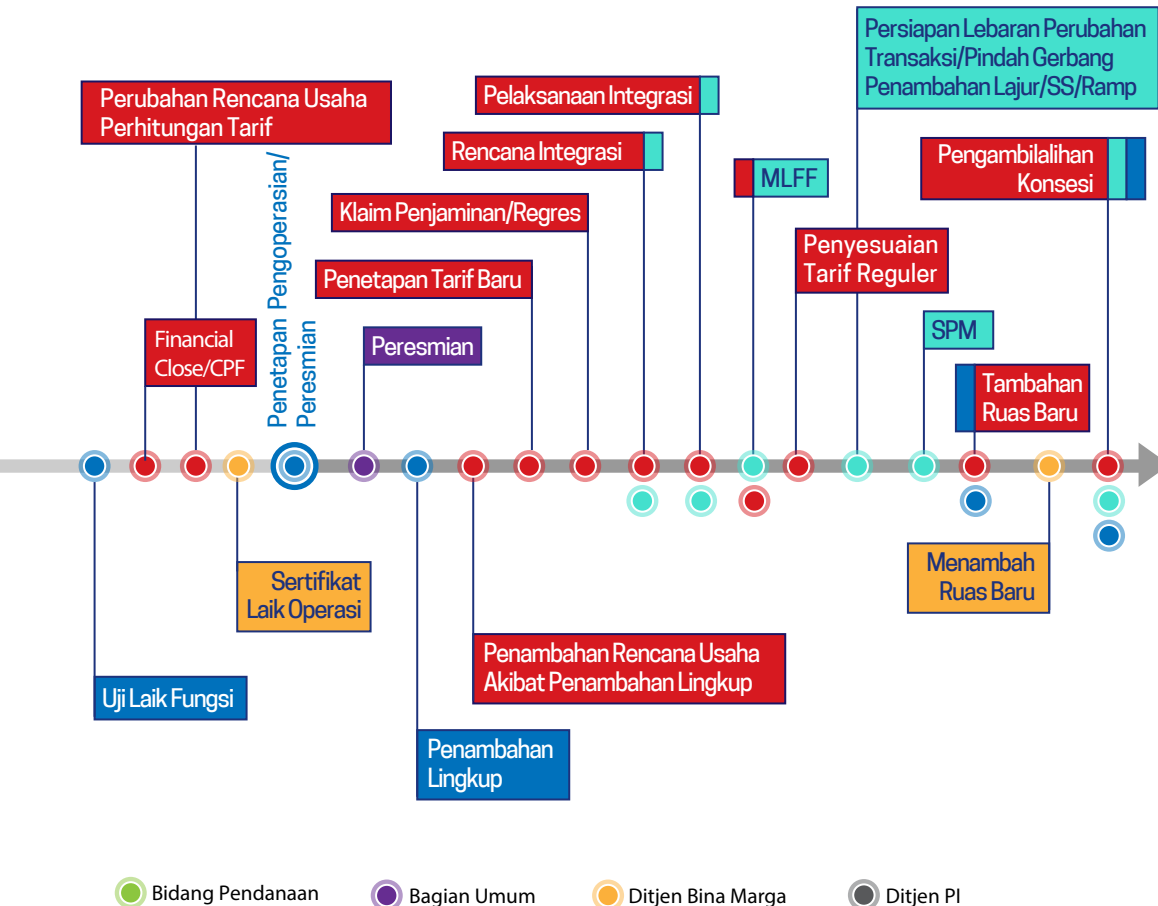
Sebagaimana tertuang di dalam Permen Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 20/2020, penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan jalan tol; pembinaan jalan tol; pengusahaan jalan tol; dan pengawasan jalan tol. Masing-masing institusi di atas memiliki peran dan tanggung jawabnya masing-masing.

Secara lebih rinci, tugas dari pengaturan jalan tol meliputi perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan pembentukan peraturan

perundang-undangan. Adapun pembinaan jalan tol meliputi penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan dan penelitian serta pengembangan.

Pengusahaan jalan tol meliputi pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, serta pemeliharaan. Pengusahaan jalan tol dapat dilakukan atas prakarsa pemerintah (*solicited project*) atau prakarsa badan usaha (*unsolicited project*).

Bagian terakhir, yakni pengawasan jalan tol meliputi pengawasan umum jalan tol dan pengawasan perusahaan jalan tol. Pengawasan umum meliputi pengawasan terhadap penyelenggaraan jalan tol, pengembangan jaringan Jalan Tol, fungsi dan manfaat jaringan Jalan Tol, dan kinerja jalan tol. Sedangkan pengawasan perusahaan jalan tol meliputi pengawasan terhadap pelaksanaan kewajiban perjanjian perusahaan jalan tol.



This regulation stipulates the duties and authority among the Directorate General of Highways, the Directorate General of Infrastructure Financing for Public Works and Housing, the Indonesia Toll Road Authority, and Toll Road Business Entities in connection with toll road administration improve effectiveness.

As stipulated in the regulation, toll road administration covers toll road regulation, toll road development, toll road concessions, and toll road monitoring. The institutions mentioned above have their own roles and responsibilities.

In detail, the duties of toll road regulation include formulating planning policies, developing general plans, and stipulating laws and regulations. Meanwhile, toll road development covers arrangements of technical guidelines and standards, provision of services, empowerment, as well as research and development.

Toll road concessions include funding, technical planning, construction work, operation, and maintenance. Toll road concessions may be initiated by the government (solicited projects) or a business entity (unsolicited projects).

Lastly, toll road monitoring refers to the general monitoring of toll roads and the monitoring of toll road concessions. General monitoring includes monitoring of toll road administration, toll road network development, the function and usage of toll road networks, and toll road performance. As for monitoring of toll road concessions, it includes monitoring the implementation of agreements related to toll road concessions.

# AUTHORITY IN TOLL ROAD ADMINISTRATION

The authority over toll road administration rests with the Ministry of Public Works and Housing. Regulations regarding such authority are set out under Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 20 of 2020 on Duties and Authority of the Directorate General of Highways, the Directorate General of Infrastructure Financing for Public Works and Housing, the Indonesia Toll Road Authority, and Toll Road Business Entities with regard to Toll Road Administration (hereinafter referred to as Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 20 of 2020).



Anggota BPJT unsur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Mahbullah Nurdin & Anggota BPJT Unsur Profesi, Koentjahjo Pamboedi dalam rapat kerja BPJT



Peresmian Jalan Tol Kayuagung-Palembang-Betung oleh Presiden RI Joko Widodo



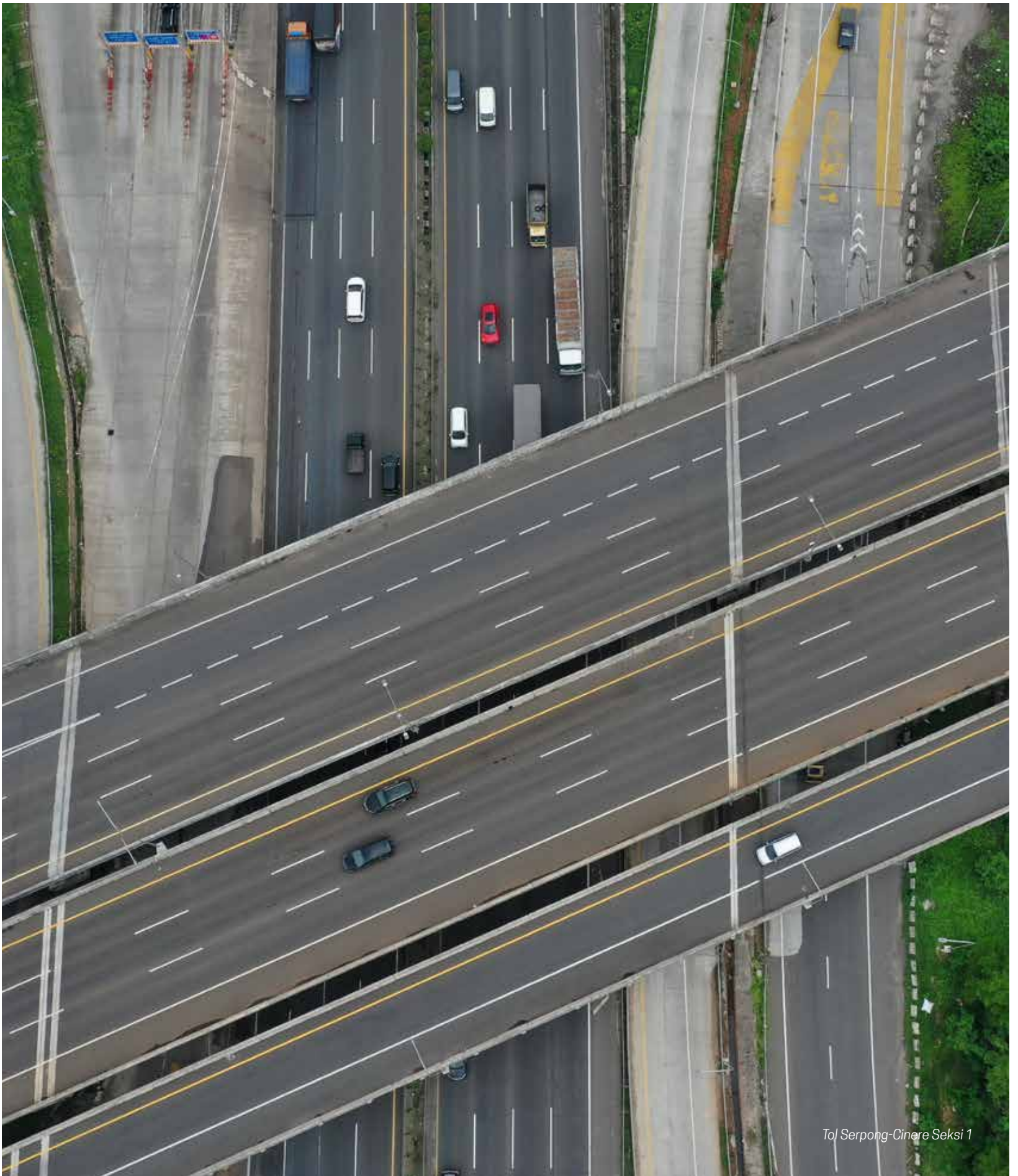
Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono didampingi Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian melakukan peninjauan booth pameran Hari Jalan



Kepala BPJT Danang Parikesit didampingi Sekretaris BPJT Triono Junoasmono melakukan kunjungan di gerbang tol Rangkasbitung Jalan Tol Serang-Panimbang Seksi 1



Anggota BPJT Unsur Akademisi Eka Pria Anas Melakukan Kunjungan ke Pembangunan Jalan Tol Jakarta-Cikampek 2 Selatan



Tol Serpong-Cinere Seksi 1

# STIMULUS PEMERINTAH BAGI BADAN USAHA JALAN TOL

Dalam rangka menahan dampak pandemi Covid-19 terhadap industri jalan tol, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memberikan stimulus kepada Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mendapat penugasan pemerintah untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol. Sebab, pandemi Covid-19 telah berdampak pada semakin terbatasnya ruang gerak di jalan bebas hambatan, baik jalan tol yang masih tahap konstruksi maupun yang telah beroperasi.

Oleh karena itu, untuk menjaga iklim investasi tetap kondusif di tengah ketidakpastian dan keterbatasan akibat pandemi Covid-19, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memberikan stimulus terhadap pengusahaan jalan tol. Stimulus itu tertuang dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No 22 Tahun 2020 tentang Stimulus dalam Pengusahaan Jalan Tol yang Terdampak Pandemi Corona Virus Disease 2019.



Gerbang Tol Cakung 2 Jalan Tol Kelapa Gading-Pulo Gebang

# GOVERNMENT STIMULI FOR TOLL ROAD BUSINESS ENTITIES



SS Karangjoang Seksi 1 Jalan Tol Balikpapan-Samarinda

In order to mitigate the impact of the Covid-19 pandemic on the toll road industry, the government, through the Ministry of Public Works and Housing, has provided stimuli to Toll Road Business Entities (TRBE) and State-Owned Enterprises (SOE) that are specifically assigned by the government to carry out toll road concessions. After all, the Covid-19 pandemic has restricted the development of toll roads, be it ones that are still under construction or ones that are already in operation.

As such, in order to maintain a conducive investment climate amidst the uncertainty and restrictions due to Covid-19, the Ministry of Public Works and Housing provided stimuli for toll road concessions. Such stimuli are set out in Regulation of the Minister of Public Works and Housing No. 22 of 2020 concerning Stimuli for Toll Road Concessions Impacted by the 2019 Corona Virus Pandemic.



Pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 2



## Penerima Stimulus

1. Badan Usaha Jalan Tol
2. BUMN yang diberi penugasan oleh pemerintah untuk melaksanakan perusahaan jalan tol



## Lingkup Stimulus

1. Tahap Konstruksi
2. Tahap Operasi dan Pemeliharaan



## Bentuk Stimulus

### Perpanjangan Masa Konsesi

**Klausul:** Diberikan dengan memperhatikan tingkat kelayakan finansial jalan tol yang tercantun dalam PPJT.



### Penyesuaian Tarif Tol

**Klausul:**

- Paling cepat 3 (tiga) tahun setelah Periode Pandemi Covid19 dan bersamaan dengan jadwal penyesuaian tarif.
- Dilaksanakan dengan mempertimbangkan hak BUJT atau badan usaha milik negara yang ditugaskan pemerintah untuk melaksanakan perusahaan jalan tol atas penyesuaian tarif akibat inflasi pada periode dimaksud.



### Penyesuaian Tarif Tol Awal

**Klausul:** Dilaksanakan pada saat pengoperasian jalan tol.



### Perpanjangan Batas Akhir Konstruksi.



### Penundaan Kewajiban Investasi BUJT atau BUMN yang Diberikan Penugasan Untuk Pelebaran serta Pembangunan TIP.



### Perpanjangan Batas Waktu Penandatanganan Perjanjian Pebiayaan dan/atau Pemenuhan Syarat Pencairan Pinjaman.



### Penyelesaian Kewajiban BLU-BPJT, Meliputi:

- a. Pelunasan pokok pinjaman untuk ruas tol yang sudah beroperasi penuh paling lama lima tahun sejak mekanisme disepakati.
- b. Pelunasan pokok pinjaman untuk ruas tol yang beroperasi sebagian atau belum beroperasi paling lama lima tahun setelah beroperasi penuh.
- c. Penyelesaian nilai tambah dan denda keterlambatan nilai tambah yang sudah menjadi piutang berdasarkan pendapat hukum dari Kejaksaan Agung dan diverifikasi oleh BPKP.

**Klausul:** Dituangkan dalam kesepakatan antara BPJT dengan BUJT dan/atau badan usaha milik negara yang diberi penugasan oleh pemerintah untuk melaksanakan perusahaan jalan tol yang dibuat paling lama 1 (satu) tahun sejak Peraturan Menteri ini ditetapkan.



### Pengembalian Dana Talangan Tanah dari LMAN Dimasukan Sebagai Tambahan Biaya investasi sesuai dengan Ketentuan Perundang-undangan dan Terdiri Atas:

- a. Nilai selisih bunga dana talangan tanah
- b. Dana talangan tanah yang belum lolos verifikasi BPKP lebih dari satu tahun dan/atau
- c. Objek pengadaan tanah yang tidak dapat diganti oleh LMAN yang paling sedikit meliputi
  - Tegakan tanah yang tidak dapat dikuasai LMAN
  - Bangunan pengganti milik instansi, fasilitas umum, atau fasilitas sosial
  - Tempat ibadah/tanah wakaf
  - Sewa lahan
  - Penggantian tanah akibat relokasi utilitas milik instansi
  - Biaya pengamanan kegiatan pengosongan tanah



Pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing



Gerbang Tol Benda Utama Jalan Tol Cengkareng-Batu Ceper-Kunciran



Gerbang Tol Cengkareng Jalan Tol Sedyatmo



## Stimulus Recipient

1. Toll Road Business Entities
2. SOEs assigned by the government to carry out toll road concessions



## Scope of Stimulus

1. Construction Stage
2. Operation and Maintenance Stage



## Form of Stimulus

Extension of Concession Period

Clause: Granted by taking into account the level of financial feasibility of toll roads as specified in the concession agreement.



Toll Tariff Adjustments

Clause:

- Not earlier than 3 (three) years after the Covid-19 pandemic, in line with the schedule of tariff adjustment.
- Implemented by considering the rights of TRBEs or State-Owned Enterprises that are assigned by the government to carry out toll road concessions with regard to the adjustment of tariffs due to inflation during the specified period.



Initial toll tariff adjustments

Clause: Implemented during the operation of the toll road.



Extension of the Construction Deadline.



Postponement of the investment obligation of TRBEs or SOEs that are tasked with the expansion and construction of rest and service areas.



Extension of the execution period of the financing agreement and/or fulfillment of loan requirements.



Fulfillment of the obligations of the Public Service Agency-ITRA, including:

- a. Payment of loan principal for fully operational toll road sections not later than five years since the mechanism has been agreed.
- b. Payment of loan principal for partially operational or non-operational toll road sections no later than five years after coming into full operation.
- c. Payment of added value and added value overdue fines that are considered receivables based on the legal advice from the Office of the Attorney General and as verified by the Financial and Development Supervisory Agency (BPKP).

Clause: Set out in an agreement between ITRA and TRBEs and/or State-Owned Enterprises that are assigned to carry out toll road concessions no later than 1 (one) year after stipulation of this Ministerial Regulation.



Reimbursements of land bailout funds from the National Asset Management Agency (LMAN) are accounted as additional investment fees in accordance with statutory provisions, which consists of

- a. Land bailout funds interest difference
- b. Land bailout funds that are not verified by the Financial and Development Supervisory Agency for longer than a year and/or
- c. Land procurement objects that cannot be replaced by the National Asset Management Agency, which at least include:
  - Parts of land that are not under the National Asset Management Agency's control
  - Replacement buildings owned by agencies, public or social facilities
  - Places of worship/waqf lands
  - Rent
  - Land replacement due to the relocation of the agency's utilities
  - Security fee for land clearing

Gerbang Tol Keramasan Jalan Tol Kayu Agung-Kramasan





Gerbang Tol Ngawi Jalan Tol Solo-Ngawi

”

Dalam rangka menahan dampak pandemi Covid-19 terhadap industri jalan tol, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memberikan stimulus kepada Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mendapat penugasan pemerintah untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol.

*In order to mitigate the impact of the Covid-19 pandemic on the toll road industry, the government, through the Ministry of Public Works and Housing, has granted stimulus funds to Toll Road Business Entities (TRBE) and State-Owned Enterprises (SOE) that are specifically assigned by the government to carry out toll road concessions.*





*Jalan Tol Pekanbaru-Dumai*



*Tol Surabaya-Gempol*



## Penerima Stimulus

**BUJT atau badan usaha milik negara yang diberi penugasan oleh pemerintah untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol pada tahap konstruksi.**



### Kondisi yang Dialami

Perjanjian kredit pembiayaan tidak dapat ditandatangani atau tidak terpenuhi syarat pencairan pinjaman karena dampak Covid-19.



### Bentuk Stimulus

Diberikan perpanjangan batas waktu penandatanganan perjanjian pembiayaan dan/atau pemenuhan syarat pencairan pinjaman.



Peresmian Jalan Tol Serang-Panimbang Seksi 1 oleh Presiden Joko Widodo



### Kondisi yang Dialami

- Terjadi keterlambatan penyelesaian konstruksi akibat keterlambatan pengadaan tanah.
- Terjadi penghentian konstruksi sementara waktu sesuai ketentuan per-UU.
- Terjadi keterlambatan penyediaan material dan tenaga kerja untuk pelaksanaan konstruksi yang melebihi penurunan normal.



### Bentuk Stimulus

- Perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal, akibat tambahan biaya investasi yang meliputi eskalasi, bunga masa konstruksi, dan biaya supervisi.
- Perpanjangan batas akhir konstruksi tanpa pengenaan pidana sesuai dengan PPJT.



### Kondisi yang Dialami

Terdapat tambahan biaya akibat pelaksanaan protokol kesehatan, penerapan program padat karya, dan biaya lain akibat dampak Covid-19.



### Bentuk Stimulus

Perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal, akibat tambahan biaya operasional yang dikeluarkan sebelum jalan tol beroperasi (*overhead*) dalam investasi jalan tol.



## Penerima Stimulus

**BUJT atau badan usaha milik negara yang diberi penugasan oleh pemerintah untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol pada tahap operasi.**



### Kondisi yang Dialami

- Perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol.
- Penundaan pelaksanaan kewajiban investasi dalam masa operasi tanpa dikenakan pidana sesuai PPJT.



### Bentuk Stimulus

- Perpanjangan masa konsesi dan/atau penyesuaian tarif tol awal, akibat tambahan biaya investasi yang meliputi eskalasi, bunga masa konstruksi, dan biaya supervisi.
- Perpanjangan batas akhir konstruksi tanpa pengenaan pidana sesuai dengan PPJT.



### Stimulus Recipient

TRBEs or State-Owned Enterprises that are assigned by the government to carry out toll road concessions in the construction stage.



#### Actual Conditions

The credit agreement could not be executed or its requirements could not be fulfilled due to the impact of the Covid-19 pandemic.



#### Form of Stimulus

Extension of the execution period of the financing agreement and/or fulfillment of loan requirements.



### Stimulus Recipient

TRBEs or State-Owned Enterprises that are assigned by the government to carry out toll road concessions in the operational stage.



#### Actual Conditions

A decrease in the daily average income per month during the Covid-19 pandemic below the threshold in February 2020.



#### Form of Stimulus

- Extension of the concession period and/or toll tariff adjustments.
- Extension of the period to fulfill investment obligations during the operational period without being considered a default on the concession agreement.



#### Actual Conditions

- Delay in construction completion due to delays in land procurement.
- Construction is temporarily suspended in accordance with the terms of the applicable law.
- Delay in the supply of construction materials and workers that are under the normal threshold.



#### Form of Stimulus

- Extension of the concession period and/or initial toll tariff adjustment, due to increasing investment costs, including escalation, construction period interest, and supervision fees.
- This extension of construction deadline shall not be considered a default on the concession agreement.



#### Actual Conditions

There are other additional costs due to the implementation of health protocols, labor-intensive programs, and other costs for minimizing the impact of Covid-19.



#### Form of Stimulus

Extension of the concession period and/or initial toll tariff adjustments to accommodate additional operational costs in toll road investments issued before toll roads began operating (overhead costs).



Rest Area Km 456 Skybridge Jalan Tol Semarang - Solo

## TEMPAT ISTIRAHAT DAN PELAYANAN BERKELANJUTAN, BUKAN SEKADAR TEMPAT MELEPAS LELAH

**P**eningkatan pelayanan di jalan tol terus berkembang. Jika di masa lalu suatu ruas jalan tol hanya dilihat sebagai infrastruktur yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lain, kini suatu infrastruktur juga dilihat dari fasilitas atau nilai tambah yang ditawarkan selain perjalanan yang lancar.

Publik telah semakin sadar bahwa sebagai pengguna jalan tol, mereka juga berhak mendapatkan pelayanan berupa tempat pengisian bahan bakar dan tempat istirahat atau melepas lelah. Dengan kata lain, fasilitas yang baik dari sebuah tempat istirahat dan pelayanan (TIP/rest area) bukan lagi sekadar ada, namun harus memenuhi standar tertentu.

Di sisi lain, badan usaha jalan tol kini tidak bisa hanya memandang TIP sebagai pemenuhan syarat terhadap penyesuaian tarif tol. Sebaliknya, badan usaha jalan

tol mesti terus-menerus meningkatkan pelayanan di jalan tol dan TIP agar kualitas pelayanan jalan tol meningkat. Hal itu mutlak harus dilakukan karena ekspektasi publik semakin tinggi.

Tempat istirahat maupun tempat istirahat dan pelayanan (TI/TIP) memang merupakan amanat dari Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Sebab, TI/TIP menjadi aspek penting dalam mendukung keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan berkendara di jalan tol.

# SUSTAINABLE REST AND SERVICE AREAS, MORE THAN JUST A PLACE TO REST

**S**ervices on toll roads continue to improve. Back then, toll roads were merely infrastructures that connect two places. Now, toll roads are also infrastructures that are equipped with facilities or additional features to ensure smooth travel.

*People have become more aware of their rights as toll road users. They have the right to receive proper services, including gas stations and places to rest or take a break. In other words, rest areas cannot simply provide any kind of facilities; these facilities must also meet certain standards.*

*On the other side, toll road business entities should not only regard rest areas as a means of fulfilling the requirements to adjust toll tariffs. Conversely, toll road business entities must continuously improve the services at toll roads and rest areas. This must be done, given the increasing public expectations.*

*Rest and service areas are indeed mandated by Government Regulation Number 15 of 2005 on Toll Roads. Rest and service areas are important to ensure the safety and comfort of road users on toll roads.*

*“We believe that with a better toll road environment, the comfort and safety of people traveling on toll roads will also be improved. We should focus not only on the road itself, but also on rest areas,”*

”

*Kami meyakini dengan lingkungan jalan tol yang lebih baik akan berkontribusi terhadap kenyamanan dan keselamatan dalam mengemudi di jalan tol, tidak hanya jalannya tetapi juga rest area-nya,*

*We believe that with a better toll road environment, the comfort and safety of people traveling on toll roads will also be improved. We should focus not only on the road itself, but also on rest areas.*

*Basuki Hadimuljono  
(Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat)  
(Minister of Public Works and Housing)*



TIP KM 88 Tol Cipularang

“Kami meyakini dengan lingkungan jalan tol yang lebih baik akan berkontribusi terhadap kenyamanan dan keselamatan dalam mengemudi di jalan tol, tidak hanya jalannya tetapi juga rest area-nya,” kata Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono.

Untuk mewujudkan kualitas pelayanan di tempat istirahat dan pelayanan yang berkelanjutan, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat terus melakukan penyempurnaan regulasi. Setelah sebelumnya diterbitkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 16 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol, regulasi tersebut kemudian disempurnakan menjadi Permen Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 28 Tahun 2021 tentang Tempat Istirahat dan Pelayanan pada Jalan Tol.

Pada regulasi yang baru, layanan pokok jalan tol adalah memenuhi aspek kelancaran, keselamatan, dan kenyamanan pengguna ruas jalan tol. Namun, layanan pokok tersebut harus didukung dengan tempat istirahat dan pelayanan pada jalan tol yang sesuai dengan standar.

Selain itu, TIP tidak hanya menjadi tempat singgah atau istirahat saja, tetapi juga menjadi etalase produk lokal. Dalam skala yang lebih luas, TIP didorong agar menjadi pemicu ekonomi wilayah sekitarnya. TIP juga dapat memberikan informasi mengenai obyek wisata di sekitarnya dan usaha mikro, kecil dan menengah (UMKM) yang menjadi kekhasan wilayah tersebut.

### **1.409 Gerai UMKM di Seluruh TIP**

Berdasarkan regulasi tersebut, Badan Pengatur Jalan Tol bersama Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) berupaya meningkatkan fasilitas dan pelayanan Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP) sekaligus memberdayakan wilayah setempat. Salah satunya adalah dengan mengajak para pemilik Usaha



*Masjid di Rest Area Jalan Tol Balikpapan-Samarinda*

Di sepanjang Jalan Tol di Pulau Jawa terdapat

**64 TIP**

Jalan Tol Trans Sumatera

**21 TIP**

Jalan Tol Pulau Kalimantan

**1 TIP**

Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) untuk menawarkan produk unggulan daerah setempat di TIP.

Dengan begitu, pengguna jalan tol dapat memperoleh produk khas daerah setempat dengan merek lokal sebagai buah tangan, sementara UMKM mendapatkan dampak positif dari adanya jalan tol. Hingga 2021, total persentase penyewa (*tenant*) UMKM mencapai 76 persen dan hanya 24 persen yang non-UMKM. Sehingga secara keseluruhan total UMKM yang sudah mendirikan gerainya di seluruh TIP terbagi menjadi sebanyak 1.409 UMKM dan 441 Non UMKM.

Di sepanjang Jalan Tol di Pulau Jawa terdapat 64 TIP. Sementara, di Jalan Tol Trans Sumatera terdapat 21 TIP, dan di Jalan Tol Pulau Kalimantan terdapat 1 TIP.

Sebanyak 1.409 UMKM tersebut terbagi ke dalam TIP yang berada di beberapa ruas jalan tol, yakni sebanyak 143 UMKM



Tinjauan kerja ke TIP KM 456 Jalan Tol Semarang-Solo oleh Kepala BPJT, Danang Parikesit

said Minister of Public Works and Housing, Basuki Hadimuljono. In order to sustain the quality of services in rest areas, the Ministry of Public Works and Housing continues to improve the regulations regarding it. After Regulation of the Minister of Public Works and Housing Number 16 of 2014 concerning the Minimum Service Standards for Toll Roads was issued, the regulation was improved into Regulation of the Minister of Public Works and Housing Number 28 of 2021 concerning Rest Areas on Toll Roads.

In the new regulation, the main service of a toll road is to give toll road users a smooth, safe, and comfortable travel. However, this main service must be supported by the availability of rest areas that meet certain standards on toll roads.

Besides, rest areas are not only a place for breaks and rest, they also a place to sell local products. On a larger scale, rest areas can be used to trigger economic activities in the surrounding region. Rest areas can also provide information about tourist spots nearby, as well as micro, small, and medium-sized enterprises that are unique to the area.

## 1,409 MSME Outlets in All Rest Areas

Based on the aforementioned regulation, the Indonesia Toll Road Authority (ITRA) and Toll Road Business Entities (TRBE) are working hard to improve the facilities and services of rest areas, and at the same time empower the surrounding region. ITRA asked owners of various Micro, Small, and Medium Enterprises to offer the surrounding region's featured products in rest areas.

By showcasing these products, toll road users can obtain local products from local brands as souvenirs and MSMEs can enjoy the positive effects of toll roads. In 2021, the percentage of MSME tenants reached 76 percent, which means that only 24 percent were non-MSME tenants. Now, the total outlets in all rest areas are 1,409 MSME outlets and 441 Non-MSME outlets.

There are 64 rest areas along the Toll Roads in Java. Meanwhile, the Trans-Sumatra Toll Road has 21 rest areas and the Toll Road in Kalimantan has 1 rest area.

di TIP Jalan Tol Jakarta - Tangerang, Jalan Tol Pondok Aren - Serpong, dan Jalan Tol Tangerang - Merak. Kemudian sebanyak 419 UMKM di TIP Jalan Tol Jagorawi, Jalan Tol Jakarta - Cikampek, Jalan Tol Cikampek - Palimanan, Jalan Tol Cikampek - Padalarang, Jalan Tol Padalarang - Cileunyi, dan Jalan Tol Palimanan - Kanci.

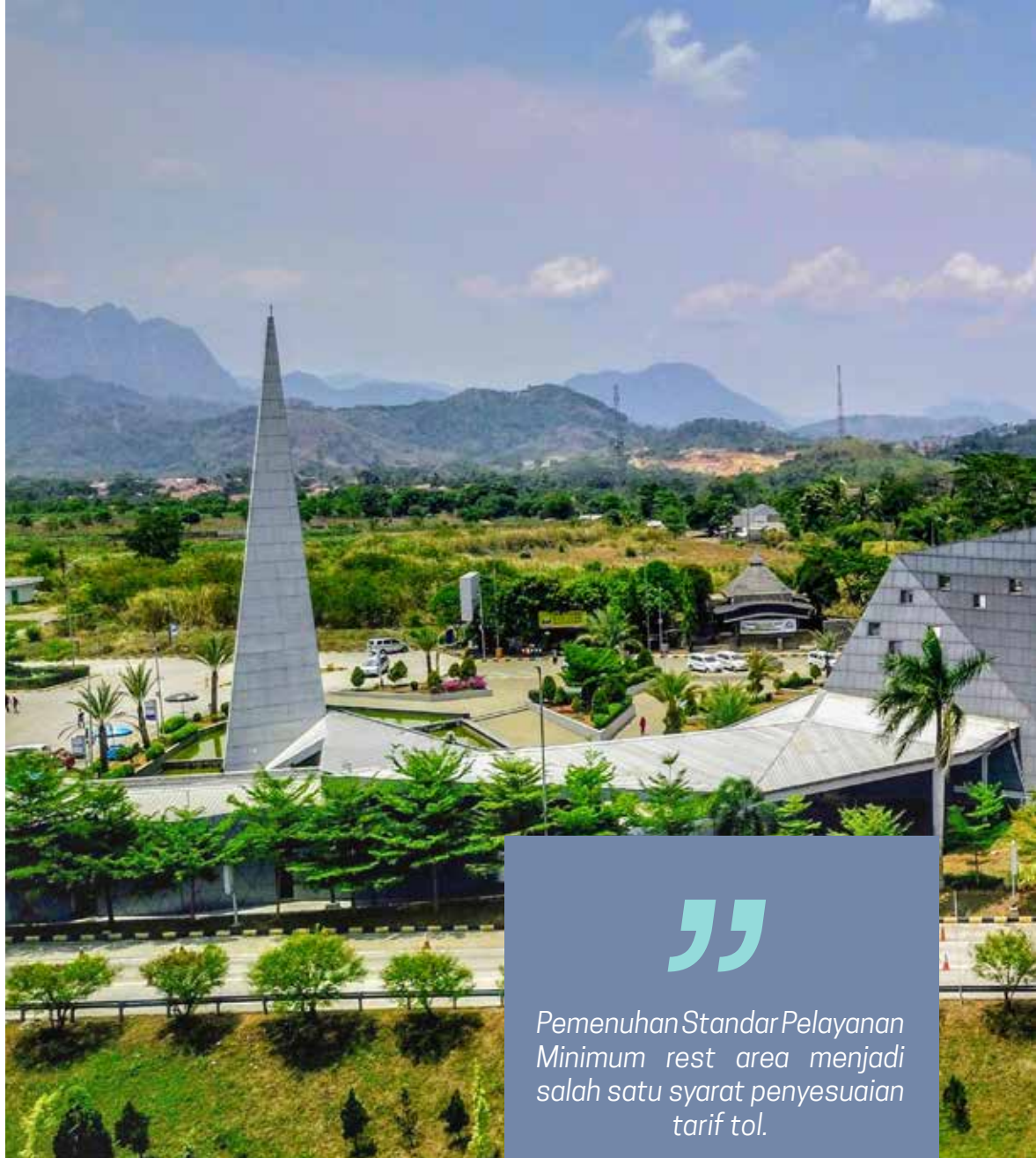
Kemudian di wilayah Jawa Tengah, sebanyak 266 UMKM berada di TIP Jalan Tol Kanci - Pejagan, Jalan Tol Pejagan - Pematang, Jalan Tol Semarang - Batang, Jalan Tol Semarang ABC, Jalan Tol Semarang - Solo dan Jalan Tol Solo - Ngawi. Di Jawa Timur, sebanyak 63 UMKM berada di TIP Jalan Tol Ngawi - Kertosono, Jalan Tol Surabaya - Mojokerto, Jalan Tol Surabaya - Gempol, dan Jalan Tol Pasuruan - Probolinggo.

Untuk wilayah Sumatera, sebanyak 514 UMKM berada di TIP Jalan Tol Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi, Jalan Tol Bakauheni - Terbanggi Besar, dan Jalan Tol Terbanggi Besar - Pematang Panggang, Kayuagung. Dan wilayah Kalimantan Timur terdapat 4 UMKM di TIP Jalan Tol Balikpapan - Samarinda.

Untuk memacu peningkatan kualitas layanan jalan tol termasuk layanan di TIP, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat) mengadakan kegiatan bertajuk Penilaian Jalan Tol dan TIP Berkelanjutan 2021. Penilaian dilakukan terhadap 44 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) di 63 ruas jalan tol, dan terhadap 123 TIP yang berada di Pulau Jawa, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Bali. Penilaian mulai dilakukan pada 12 Oktober hingga 19 November 2021.

Hasil Penilaian Jalan Tol dan TIP Berkelanjutan 2021 itu kemudian diumumkan pada puncak Hari Bakti PU Ke-76 dengan pemberian penghargaan langsung oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono kepada para pengelola ruas jalan tol yang menjadi pemenang.

Penilaian Jalan Tol dan TIP Berkelanjutan 2021 dilakukan oleh 4 tim penilai yang terdiri dari para pakar individu serta penilai dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Kegiatan penilaian ini dilakukan sebagai bagian dari usaha transformasi, inovasi dan modernisasi di seluruh Jalan Tol di Indonesia.



*Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum rest area menjadi salah satu syarat penyesuaian tarif tol.*

*The fulfillment of rest area minimum service standards is one of the requirements for adjusting toll rates.*

*Sudirman*

*(Staf Ahli Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Bidang Sosial Budaya dan Peran Masyarakat)  
(Expert Staff of the Minister of Public Works and Housing for Socio-Cultural Affairs and Community)*



TIP/Rest Area KM 88 Jalan Tol Cipularang



Hingga 2021, total persentase penyewa (tenant) UMKM mencapai 76 persen dan hanya 24 persen yang non-UMKM.

In 2021, the percentage of MSME tenants reached 76 percent, which means that only 24 percent were non-MSME tenants.

rest areas in the Balikpapan - Samarinda Toll Road.

To improve the quality of toll road services including rest areas, the Ministry of Public Works and Housing carried out a program known as the 2021 Sustainable Toll Road and Rest Area Assessment. This assessment was conducted on 44 Toll Road Business Entities (TRBE) in 63 toll roads and 123 rest areas in Java, Sumatra, Kalimantan, Sulawesi, and Bali. The assessment went on from 12 October to 19 November 2021.

The results of the 2021 Sustainable Toll Road and Rest Area Assessment were then announced at the main event of the 76th Public Works Day. Awards were given out directly by the Minister of Public Works and Housing, Basuki Hadimuljono, to the winning toll road managers.

The 2021 Sustainable Toll Road and Rest Area Assessment was conducted by 4 assessment teams consisting of individual experts and assessors from the Ministry of Public Works and Housing. The assessment was carried out as a part of the transformation, innovation, and modernization program for all Toll Roads in Indonesia.

The total of 1,409 MSME outlets are spread over several rest areas located on several toll roads. There are 143 MSME outlets in rest areas in the Jakarta - Tangerang Toll Road, Pondok Aren - Serpong Toll Road, and Tangerang - Merak Toll Road. 419 other MSME outlets are located in rest areas in the Jagorawi Toll Road, Jakarta - Cikampek Toll Road, Cikampek - Padalarang Toll Road, Padalarang - Cileunyi Toll Road, and Palimanan - Kanci Toll Road.

Meanwhile, there are 266 MSME outlets in rest areas in the Kanci - Pejagan Toll Road, Pejagan - Pemalang Toll Road, Semarang

- Batang Toll Road, Semarang ABC Toll Road, Semarang - Solo Toll Road, and Solo - Ngawi Toll Road. In East Java, there are 63 MSME outlets in rest areas in the Ngawi - Kertosono Toll Road, Surabaya - Mojokerto Toll Road, Surabaya - Mojokerto Toll Road, and Pasuruan - Probolinggo Toll Road.

As for the Sumatra region, there are 514 MSME outlets in rest areas in the Medan - Kualanamu - Tebing Tinggi Toll Road, Bakauheni - Terbanggi Besar Toll Road, and Terbanggi Besar - Pematang Panggang Toll Road, Kayuagung Toll Road. Finally, the East Kalimantan region has 4 MSME outlets in



Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia, M. Basuki Hadimuljono berbicara di Sidang Paripurna RUU



Revisi ini bertujuan untuk memberikan pelayanan optimal kepada masyarakat, mendorong pertumbuhan ekonomi, mendukung sistem logistik nasional, dan pemerataan pembangunan. Revisi UU Jalan juga dilakukan untuk menjawab perkembangan zaman, kebutuhan hukum, dan tuntutan masyarakat yang belum diakomodasi aturan sebelumnya

Secara garis besar, UU No.2 Tahun 2022 mencakup tujuh aspek di mana dua di antaranya merupakan aspek yang belum di atur pada regulasi yang lama. Ketujuh aspek itu yaitu:

# AMENDEMENTEN UU JALAN

**D**ewan Perwakilan Rakyat (DPR) telah mengesahkan revisi kedua atas regulasi setingkat undang-undang mengenai jalan pada 16 Desember 2021. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan mengatur beberapa aspek, termasuk mengenai penyelenggaraan jalan tol yang belum tercakup pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004.

-  Peran, pengelompokan, dan bagian-bagian jalan
-  Jalan umum
-  Jalan Tol
-  Jalan Khusus
-  Data dan informasi
-  Partisipasi Masyarakat
-  Penyidikan

Secara khusus, terdapat empat substansi pengaturan mengenai penyelenggaraan jalan tol yang diatur Undang-Undang No.2 Tahun 2022.

# AMENDMENT TO THE LAW ON ROADS

The House of Representatives (DPR) has passed the second revision of the law-level regulation on roads on 16 December 2021. Law Number 2 of 2022 on Roads concerns several aspects, including toll road administration, which has not been set out by Law Number 38 of 2004.

Such revision aims to provide optimal services to the community, encourage economic growth, support the national logistics system, and support equitable development. Amendment to the Law on Roads also intends to keep up with today's era, needs related to legal aspects, and demands of the community that have not been answered in previous regulations

In general, Law No. 2 of 2022 covers seven aspects, two of which have not been covered in the previous regulations. Those seven aspects are:

-  Roles, groupings, and components of roads
-  Public roads
-  Toll roads
-  Special roads
-  Data and information
-  Community's participation
-  Investigation



Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia, M. Basuki Hadimuljono berbicara di Sidang Paripurna RUU

”

Disahkannya Rancangan Undang-Undang ini mencerminkan bahwa DPR dan pemerintah mampu menanggapi perkembangan zaman yang bersifat dinamis. Tujuannya agar penyelenggara jalan dapat secara optimal memberikan layanan kepada masyarakat serta mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, mendukung sistem logistik nasional dan pemerataan pembangunan.

This law reflects that the DPR and the government are able to respond to the developments. The purpose is that road operators can provide the best services to the people and be able to encourage economic growth, support the national logistics system and equitable development.  
Basuki Hadimuljono

(Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat)  
(Minister of Public Works and Housing)

There are four matters regarding toll road administration set out under Law No. 2 of 2022.

# SUBSTANSI PENGATURAN PENYELENGGARAAN JALAN TOL

Berdasarkan Undang-Undang No.2 Tahun 2022

## 01 KONSESI



Pengusahaan jalan tol dapat diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara/Daerah (BUMN/BUMD) dan/atau oleh pelaku usaha yang berbentuk badan usaha swasta (Badan Usaha Swasta) melalui perjanjian yang dibuat dengan pemerintah pusat.



Pengusahaan jalan tol dapat diberikan untuk jangka waktu tertentu berdasarkan kesepakatan Badan Usaha Swasta dan pemerintah pusat.



Jika konsesi jalan tol berakhir, pengusahaan jalan tol dikembalikan kepada pemerintah pusat yang selanjutnya dapat menetapkan pengalihan status jalan tol sebagai jalan bebas hambatan non tol atau menugaskan pengusahaan baru ke BUMN untuk pengoperasian pada preservasi dengan tarif awal ditetapkan lebih rendah daripada tarif tol yang berlaku pada akhir masa konsesi.



## 02 SPM



Terdapat perubahan paradigma di mana Standar Pelayanan Minimum (SPM) tidak hanya dipandang sebagai standar yang harus dipenuhi. SPM merupakan ketentuan mengenai jenis dan mutu pelayanan dasar yang berhak diperoleh setiap warga negara secara minimal atas penyelenggaraan jalan.



Pengaturan SPM jalan tol meliputi tiga hal, yakni kondisi jalan tol, prasarana keselamatan dan keamanan, serta prasarana pendukung layanan bagi pengguna jalan tol.

Badan Usaha yang mendapatkan hak pengusahaan Jalan Tol wajib memenuhi SPM Jalan Tol, meliputi:

- kondisi Jalan Tol;
- prasarana keselamatan dan keamanan; dan
- prasarana pendukung layanan bagi pengguna



Badan Usaha juga wajib melakukan evaluasi terhadap pemenuhan SPM Jalan Tol secara berkala paling lama 6 (enam) bulan dan menyampaikan laporan evaluasi kepada Menteri. Hasil evaluasi SPM tersebut merupakan informasi publik.



## 03 TARIF



Evaluasi dan penyesuaian tarif Tol dilakukan setiap 2 (dua) tahun sekali berdasarkan:

- pengaruh laju inflasi; dan
- evaluasi terhadap pemenuhan SPM Jalan Tol.



Selain evaluasi dan penyesuaian tarif Tol yang dilakukan setiap 2 (dua) tahun, evaluasi dan penyesuaian dapat dilakukan dalam hal:

- pemenuhan pelayanan lalu lintas pada sistem jaringan Jalan Tol di wilayah tertentu dengan memperhatikan kapasitas Jalan Tol
- terdapat penambahan lingkup di luar rencana usaha yang mempengaruhi kelayakan investasi; dan/ atau
- terdapat kebijakan Pemerintah Pusat yang mempengaruhi kelayakan investasi Jalan Tol.



## 04 PENGADAAN TANAH



Jika jalan tol dibangun di atas tanah milik BUMN/BUMD, maka mekanismenya harus dilakukan melalui pemanfaatan atau pengalihan sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan terkait dengan pengelolaan barang milik BUMN/BUMD.



Apabila pembangunan dilakukan di atas tanah milik perseorangan, kelompok masyarakat, masyarakat adat, badan usaha dan/atau desa, maka pengadaan tanah harus dilakukan melalui proses ganti rugi yang adil.



Jika pengusahaan jalan tol didirikan atas prakarsa Badan Usaha Swasta, maka pengadaan menjadi kewajiban Badan Usaha Swasta tersebut



# THERE ARE FOUR MATTERS REGARDING TOLL ROAD ADMINISTRATION

set out under Law No. 2 of 2022

## 01 CONCESSION



Toll road concessions can be granted to State-/Region-Owned Enterprises (“SOE/ROE”) and/or private enterprises (“Private Enterprise”) through agreements made with the central government.



Toll road concessions can be granted for a certain period of time based on the agreement between the Private Enterprises and the central government.



Once the period ends, the toll road concession shall be returned to the central government, which later may change the status of the toll road into a non-toll freeway or assign new concessions to SOEs for operations on preservation with initial tariffs lower than the toll tariffs applicable at the end of the concession period.

## 02 MINIMUM SERVICE STANDARD (MSS)



There is a paradigm shift which view Minimum Service Standards (MSS) more than just standards that must be met. MSS provide types and quality of basic services that every citizen should obtain at the least with regard to road administration.



The MSS for toll roads includes three things; toll road conditions, safety and security infrastructures, as well as service support infrastructures for toll road users.

Enterprises that obtain Toll Road concession rights are required to comply with the Toll Road MSS, which includes:

- Toll Road condition;
- safety and security infrastructures; and
- service support infrastructures for users



Such Enterprises are also required to regularly evaluate compliance with the Toll Road MSS at intervals of 6 (six) months at the maximum and to submit an evaluation report to the Minister. The MSS evaluation results are considered public information.

## 03 TARIFFS



Toll tariff evaluation and adjustment are carried out every 2 (two) years based on:

- Effects of the inflation rate; and
- Evaluation of compliance with the Toll Road MSS.



In addition to the toll tariff evaluation and adjustment undertaken every 2 (two) years, evaluation and adjustment can also be made for the following purposes:

- Fulfillment of traffic services on the Toll Road network system in certain areas by taking into account the capacity of the relevant Toll Road
- There is an additional scope outside the business plan, which affects investment feasibility; and/or
- There are policies of the Central Government that affect toll road investment feasibility.

## 04 LAND ACQUISITION



In the event a toll road is built on land owned by SOEs/ROEs, the land must be acquired through utilization or transfer in accordance with the provisions of the laws and regulations related to the management of property owned by SOEs/ROEs.



If the construction takes place on land owned by individuals, communities, indigenous people, enterprises and/or villages, land acquisition must be carried out through a fair compensation process.



If the toll road concession is established on the initiative of a Private Enterprise, it shall be responsible for the acquisition.

# KARAKTERISTIK PROYEK STRATEGIS NASIONAL

**P**royek Strategis Nasional atau PSN adalah proyek yang tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah nasional (RPJMN) dan sebagian besar merupakan rencana strategis dari tiap kementerian atau lembaga terkait. Daftar PSN dapat berubah seiring dengan selesainya suatu proyek atau dengan pertimbangan tertentu proyek tersebut dikeluarkan dari daftar PSN.

Konstruksi Pembangunan Jalan Tol Cijago Seksi 3



Dasar hukum dari PSN yakni Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Perpres tersebut merupakan perubahan ketiga atas Perpres No 3/Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Pelaksanaan PSN juga didukung dengan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional. Peraturan Pemerintah ini merupakan aturan turunan dari Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

Proyek Strategis Nasional terdiri dari berbagai proyek infrastruktur, antara lain sektor jalan dan jembatan, sektor

transportasi, sektor sumber daya air, hingga pengembangan wilayah. Agar termasuk dalam daftar PSN, sebuah proyek infrastruktur yang diusulkan akan diseleksi oleh Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian melalui Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP).

Dalam menyeleksi sebuah proyek menjadi PSN, KPPIP memiliki 3 kategori kriteria, yakni kriteria dasar, kriteria strategis dan kriteria operasional. Adapun fasilitas pemerintah bagi proyek yang termasuk dalam PSN diberikan sejak awal sampai pengoperasian. UU tentang Cipta Kerja dengan turunnya PP 42/2021 tentang Kemudahan Proyek Strategis Nasional memberikan rambu-rambu yang jelas mengenai kemudahan yang diberikan.



Tol Balikpapan-Samarinda Seksi 1-5

”

*Kita mengharapkan mobilitas barang dan jasa akan semakin cepat, serta kita semakin memiliki daya saing yang tinggi terhadap negara-negara lain"*

*We hope that the mobility of goods and services will be faster, and we will increasingly have high competitiveness against other countries.*

*Presiden Joko Widodo  
(President Joko Widodo)*



# CHARACTERISTICS OF NATIONAL STRATEGIC PROJECTS

**N**ational Strategic Projects or NSPs are projects that are listed in the National Medium-Term Development Plan (NMTDP) and the majority are strategic plans from each ministry or related institutions. The NSP list may change following completion of a project or when a project is removed from the list for certain reasons.

*Presidential Regulation Number 109 of 2020 concerning Accelerated Implementation of National Strategic Projects provides legal bases for NSPs. Such Presidential Regulation constitutes the third amendment to Presidential Regulation No. 3 of 2016 concerning Accelerated Implementation of National Strategic Projects.*

*Implementation of NSPs is also supported by Presidential Regulation Number 42 of 2021 concerning Ease of National Strategic Projects. This Government Regulation was derived from Law Number 11 of 2020 concerning Job Creation.*

*National Strategic Projects consist of various infrastructure projects, such as those related to roads and bridges, transportation, water resources, and regional development. To be in the NSP list, an infrastructure project needs to be proposed for inclusion and then the Committee for Acceleration of Priority Infrastructure Delivery (KPPIP) will select those that qualify.*

*KPPIP selects projects for inclusion in the NSP list based on 3 criteria: fundamental criteria, strategic criteria, and operational criteria. Government facilities for projects that are considered as NSPs are provided from the beginning until operation. With the issuance of Presidential Regulation Number 42 of 2021 concerning the Ease of National Strategic Projects, the Law on Job Creation is able to provide clear instructions regarding the facilities provided.*



*Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2*

## 01 TAHAP PERENCANAAN



### Percepatan Perizinan

Menteri Koordinator Bidang Perekonomian atau badan usaha publik yang ditunjuk akan mempercepat proses perizinan usaha dan dokumen nonperizinan.

## TAHAP PERSIAPAN



Pada tahap ini, pemerintah pusat atau daerah menyediakan fasilitas antara lain studi kelayakan, perencanaan penggunaan lahan, hingga pemanfaatan aset milik negara untuk PSN.

## TAHAP TRANSAKSI



Pemerintah dapat memberikan jaminan atas PSN. Untuk mendapatkan jaminan, proyek harus layak secara teknis dan finansial, serta entitas yang terlibat harus memiliki rencana mitigasi risiko yang memadai.

## 02 TAHAP PERENCANAAN



### Pengembangan Wilayah

Kementerian Agraria dan Tata Ruang secara proaktif mengidentifikasi lahan yang dibutuhkan untuk memulai proyek strategis nasional.

## TAHAP PERSIAPAN



Menteri, walikota, gubernur, atau kepala lembaga sesuai dengan kewenangannya harus menyusun rencana strategis nasional yang memuat unsur-unsur, yakni studi kelayakan, rencana pengembangan, penetapan lokasi pengadaan tanah, studi lingkungan dan sumber pendanaan.

## 03 TAHAP PERENCANAAN



### Pengadaan Tanah

Kementerian Keuangan dapat mengalokasikan dana untuk pengadaan tanah berdasarkan rekomendasi yang dikeluarkan oleh menteri terkait. Pelaksanaannya dilakukan oleh Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN).

## TAHAP PERSIAPAN



Pada tahap ini, pemerintah pusat atau daerah menyediakan fasilitas antara lain studi kelayakan, perencanaan penggunaan lahan, hingga pemanfaatan aset milik negara untuk PSN.

## 04 TAHAP PERENCANAAN



### Studi Lingkungan

Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan akan mengidentifikasi kebutuhan studi lingkungan yang diperlukan.



Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 1

## 01 PLANNING STAGE



### **Acceleration of Licensing**

The Coordinating Minister for Economic Affairs or any public business entity appointed will work to accelerate the process of issuing business licenses and non-licensing documents.

## PREPARATION STAGE



At this stage, the central or regional government provides facilities, such as feasibility studies, land use planning, and utilization of state-owned assets for NSPs.

## TRANSACTION STAGE



The Government may stand security for NSPs. To obtain it, an NSP must be technically and financially feasible, and the entities involved must have an adequate risk mitigation plan.

## 02 PLANNING STAGE



### **Regional Development**

The Ministry of Agrarian Affairs and Spatial Planning is actively identifying land needed to initiate national strategic projects.

## PREPARATION STAGE



Ministers, mayors, governors, or heads of institutions, according to their respective authority, must develop national strategic projects consisting of several elements, such as feasibility studies, development plans, determination of land acquisition location, environmental studies, and sources of funding.

## 03 PLANNING STAGE



### **Land Acquisition**

The Ministry of Finance, through the National Asset Management Agency (LMAN), may allocate funds for land acquisition based on recommendations issued by the relevant ministers.

## PREPARATION STAGE



Use of state-owned assets.

## 04 TRANSACTION STAGE



### **Environmental Studies**

The Ministry of Environment and Forestry will identify what environmental studies are needed.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cijago Seksi 3

# PENDANAAN SYARIAH DUKUNG TATA KELOLA INDUSTRI JALAN TOL

**K**ebutuhan investasi proyek infrastruktur di Indonesia yang cenderung tinggi sementara periode pengembalian investasi yang lama menjadi tantangan tersendiri, khususnya di industri jalan tol.



Edwin Syahrudad

Direktur Utama PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)

Berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, kebutuhan pendanaan untuk pembangunan infrastruktur mencapai Rp 6.445 triliun. Dari kebutuhan tersebut, Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dapat memenuhi sekitar 37 persen. Sedangkan sisanya diharapkan dapat dipenuhi dari Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebesar 21 persen dan swasta 42 persen.

Melihat sumber-sumber pendanaan yang tersedia, lembaga intermediasi seperti perbankan dan industri keuangan nonbank (IKNB) menjadi pilihan yang lazim dalam mencari pembiayaan proyek jalan tol. Meski begitu, walau sangat likuid, pendanaan dari perbankan tetap memiliki kelemahan seperti keterbatasan pemberian kredit, tingkat suku bunga yang mengambang (*floating*), dan tenor yang relatif pendek.

Sementara, pembangunan infrastruktur jalan tol membutuhkan modal dalam jumlah yang besar, khususnya untuk proyek *greenfield*. Tidak hanya sampai di situ, periode pengembalian investasi juga membutuhkan waktu yang cukup lama di beberapa ruas.

Di sisi lain, salah satu sumber pendanaan potensial untuk mendanai proyek jalan tol, yaitu dari pasar modal, terlihat masih belum dimaksimalkan. Selama ini, kontribusi pasar modal terhadap pendanaan infrastruktur memang masih terkendala beberapa aspek.

Padahal, pasar modal memiliki fitur penerbitan surat utang atau obligasi yang dapat dimanfaatkan oleh pemilik proyek untuk mendanai investasi jalan tol. Obligasi menawarkan kriteria yang lebih menguntungkan dibanding pinjaman bank. Selain dapat memberikan tenor yang lebih panjang, keunggulan surat utang juga terlihat dari tingkat suku bunga tetap (*fixed rate*) yang akan membuatnya sangat bersaing ketika kondisi perekonomian tidak stabil.

”

Untuk mendukung pendanaan syariah untuk industri infrastruktur, PT SMI (Persero) telah memberikan komitmen hingga Rp 4,75 triliun per 2021.

*In order to support sharia funding for infrastructure industry, PT SMI (Persero) has committed up to Rp4.75 trillion by 2021.*

Misalnya, ketika suku bunga menyentuh level terendah sepanjang sejarah seperti saat pandemi Covid-19, suku bunga dari surat utang tidak akan berpengaruh karena sudah dikunci di awal. Sedangkan ketika suku bunga meningkat, perusahaan pun terbebas dari risiko kenaikan beban.

## Produk Syariah

Selain pendanaan konvensional, pendanaan proyek jalan tol juga dapat memanfaatkan produk syariah baik dari perbankan, IKNB maupun pasar modal. Khusus di pasar modal, penerbitan surat utang syariah atau sukuk memiliki kelebihan tersendiri dibandingkan produk obligasi konvensional secara umum.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 2



Jalan Tol Trans Sumatera, Kayu Agung-Keramasan

The need for investment in infrastructure projects in Indonesia tends to be high. However, a long payback period creates a challenge, especially in the toll road industry.

Based on the 2020-2024 National Medium-Term Development Plan, the funding needed for infrastructure development reaches Rp6,445 trillion. Of the funds needed, the State Revenue and Expenditure Budget can fulfill around 37 percent. The rest is expected to come from other sources, namely 21 percent from State-Owned Enterprises and 42 percent from private enterprises.

Among the available funding sources, intermediary institutions, such as banks and the non-bank financial industry, are commonly chosen to finance toll road projects. Nevertheless, despite a considerably high level of liquidity, funding from banks has its weaknesses, such as limited credit, floating interest rates, and relatively short tenors.

Toll road infrastructure development requires a large amount of capital, especially for greenfield projects. Not only that, the investment payback period is also quite long for some roads.

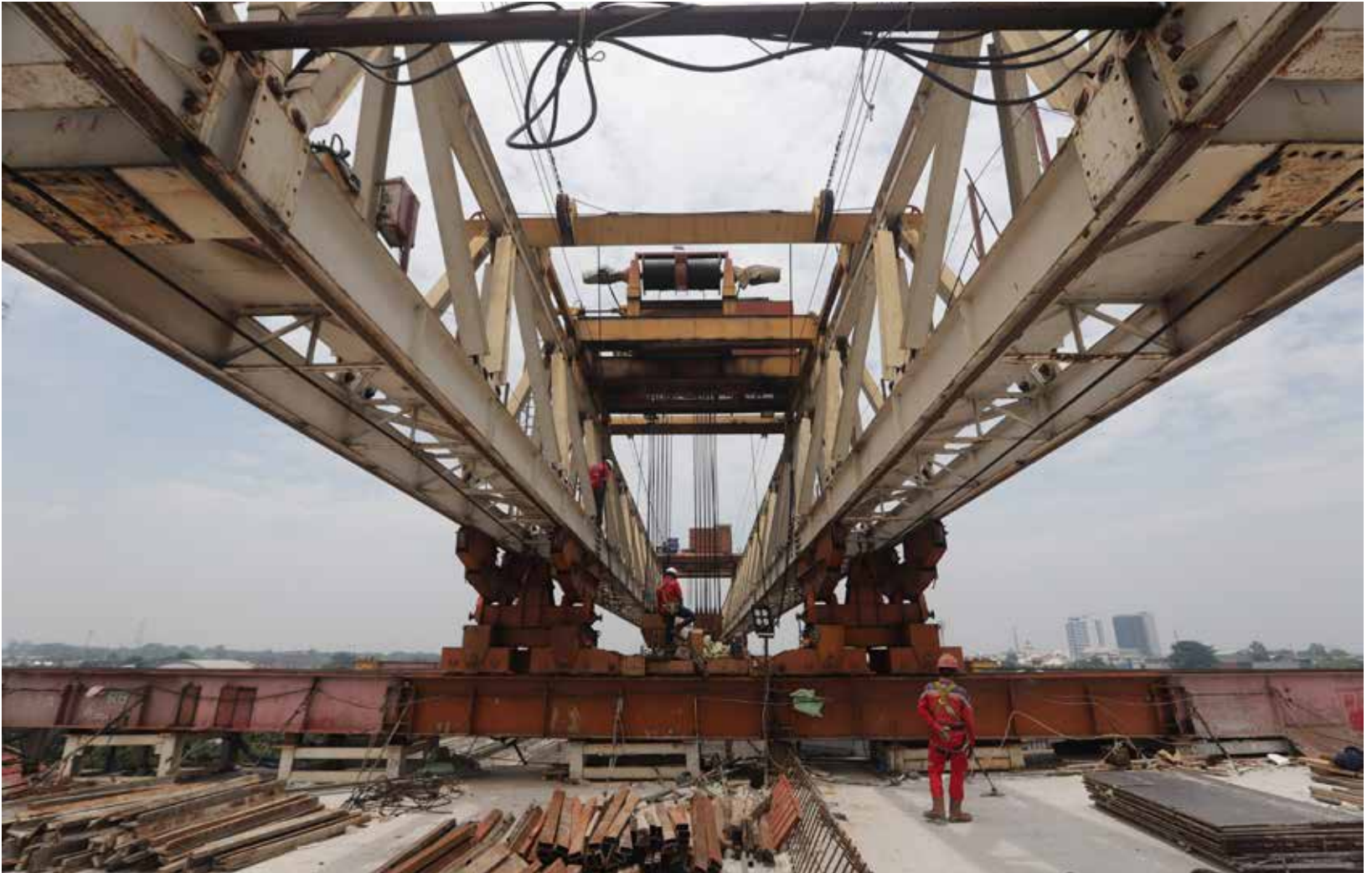
On the other hand, another potential funding source for toll road projects, the capital market, seems to be underutilized. So far, the capital market's contribution to infrastructure funding is still constrained by some aspects.

This is quite a waste since the capital market can issue debentures or bonds that

# SHARIA FUNDING SUPPORTS TOLL ROAD INDUSTRY MANAGEMENT

Edwin Syahrudad

President Director of PT Sarana Multi Infrastruktur (Persero)



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2

Secara filosofis, pendanaan dari produk syariah selalu dikaitkan dengan underlying asset-nya yang dalam hal ini adalah jalan tol. Transaksionalnya pun akan melekat di balik transaksi moneter, dalam artian terdapat aktivitas ekonomi yang beriringan dengan transaksi perpindahan uang.

Selain itu, pendanaan syariah juga tidak serta-merta memberikan modal dengan janji akan dikembalikan di kemudian hari. Terdapat sejumlah asas dalam hal pemberian pembiayaan dengan prinsip syariah.

Selanjutnya, transaksional pendanaan syariah juga akan selalu diikat dalam akad. Ini lah yang menjadi keindahan dari pendanaan syariah, yaitu segala sesuatunya diperjanjikan dengan akad seperti murabahah, ijarah, musyarakah, istishna, dan lain-lain. Kendati pendanaan syariah

dari pasar modal berpotensi menambah pilihan sumber dana pembangunan jalan tol, terdapat beberapa tantangan baik dari sisi penyerapan dan ketersediaan produk.

Hal itu terkait dengan investor di pasar modal yang berasal dari individu maupun lembaga institusi. Khusus untuk lembaga institusi, pemberi dana biasanya berasal dari lembaga tabungan seperti tabungan haji, tabungan hari tua (pensiun), maupun tabungan asuransi.

Keberadaan institusi tabungan yang terpisah-pisah ini menghasilkan perbedaan selera investasi, kapasitas pendanaan, hingga profil risiko untuk masuk ke pasar modal. Konsolidasi dari lembaga tabungan tersebut dapat menjadi pilihan agar kekuatan tabungan domestik langsung mengalir ke aktivitas investasi. Dengan penataan yang baik dari sisi regulasi dan *capacity building*, bukan tidak mungkin



Foto udara lalu lintas di jalan tol



## Sharia Products

In addition to conventional funding, sharia products from banks, the non-bank financial industry, and the capital market can also contribute to toll project funding. Especially for the capital market, the issuance of sharia debt securities or sukuk generally has its own advantages compared to conventional bond products.

Philosophically, sharia product funding is always linked to the underlying asset, which in this case is the toll road. Its transactional activities will also be embedded behind the monetary transaction, in the sense that there is always economic activity along with financial transactions.

Sharia funding also does not necessarily provide capital with a guarantee that it will be returned at a later date. There are a number of principles that apply to financing with sharia principles.

Furthermore, sharia funding transactions will always be bound in a contract (*akad*). This is the beauty of sharia funding, i.e. everything is made in agreement under contracts (*akad*), such as *murabahah*, *ijarah*, *musharaka*, *istishna*, and others. Although sharia funding from the capital market potentially adds more options for toll road construction funding sources, there are several challenges both from absorption and product availability.

a project owner can use to fund their toll road project. Bonds offer more favorable criteria than bank loans. Not only do they offer longer tenors, a fixed interest rate makes debentures extremely competitive when the economy is unstable.

For example, when interest rates reach the lowest level in history, such as during the Covid-19 pandemic, the interest rates of debentures will remain the same because they are fixed. The company also will not have to worry about the risk of increasing expenses when interest rates increase.



Gerbang Tol Sentul Barat Jalan Tol Bogor Ring Road (BRR)

beberapa lembaga tabungan tadi menjadi lebih kuat untuk berinvestasi syariah di pasar modal.

Selain perbedaan dari sisi pemberi modal, keterbatasan produk syariah di pasar modal juga menjadi kendala yang lain. Sejauh ini, masih lebih banyak perusahaan yang menerbitkan obligasi konvensional ketimbang sukuk.

Dengan demikian, untuk membangkitkan pendanaan syariah di Indonesia diperlukan pengelolaan yang baik dan berkelanjutan di masing-masing institusi. Prinsip risiko dan tata kelola yang berkelanjutan akan menjamin ketersediaan modal untuk generasi mendatang lewat pembangunan infrastruktur.

Dengan keterlibatan sistem keuangan syariah dalam mendanai proyek jalan tol, terlebih untuk proyek yang berkategori *greenfield*, manfaatnya pun akan positif, baik bagi pemilik, penyelenggara jalan tol, serta bagi pemerintah sebagai regulator



Jalan Tol Kayu Agung-Palembang

pada saat jalan tol tersebut sudah menjadi kategori *brownfield*.

Untuk mendukung pendanaan syariah untuk industri infrastruktur, PT SMI (Persero) telah memberikan komitmen hingga Rp 4,75 triliun per 2021 dengan nilai *outstanding* Rp 3,16 triliun. Di dalamnya terdapat pembiayaan untuk jalan tol dengan *outstanding* senilai Rp 1,26 triliun.



*Keberadaan institusi tabungan yang terpisah-pisah ini menghasilkan perbedaan selera investasi, kapasitas pendanaan, hingga profil risiko untuk masuk ke pasar modal.*

*The existence of these separate savings institutions can create different investment preferences, funding capacity, and risk profile to enter the capital market.*

Such challenges are related to the fact that investors in the capital market can be individuals or institutions. For the latter, investors usually come from savings institutions, such as hajj savings, retirement savings, and insurance savings.

The existence of these separate savings institutions can create different investment preferences, funding capacity, and risk profiles to enter the capital market. Consolidation of these institutions can be an option in order that the power of domestic savings flows directly into investment activities. With good arrangement in terms of regulation and capacity building, the aforementioned savings institutions will certainly grow stronger and become sharia investors in the capital market.

Other than capital providers, another challenge is the limited availability of sharia products in the capital market. So far, companies issuing conventional bonds are still higher than those issuing sukuk.

There is a need for great sustainable management in each institution in order to promote sharia funding in Indonesia. The sustainable management and risk principles will guarantee the capital availability for future generations through infrastructure development.

Utilizing the Islamic financial system in funding toll road projects, especially for greenfield projects, will reap positive benefits for owners, toll road operators, as well as the government as the regulator by the time the toll road is put in the brownfield category.

In order to support sharia funding for infrastructure industry, PT SMI (Persero) has committed up to Rp4.75 trillion by 2021 with an outstanding value of Rp3.16 trillion. This includes toll road funding with an outstanding value of Rp1.26 trillion.



Peresmian Jalan Tol Cengkareng-Kunciran oleh Presiden Joko Widodo

# BAHASAN KHUSUS

---

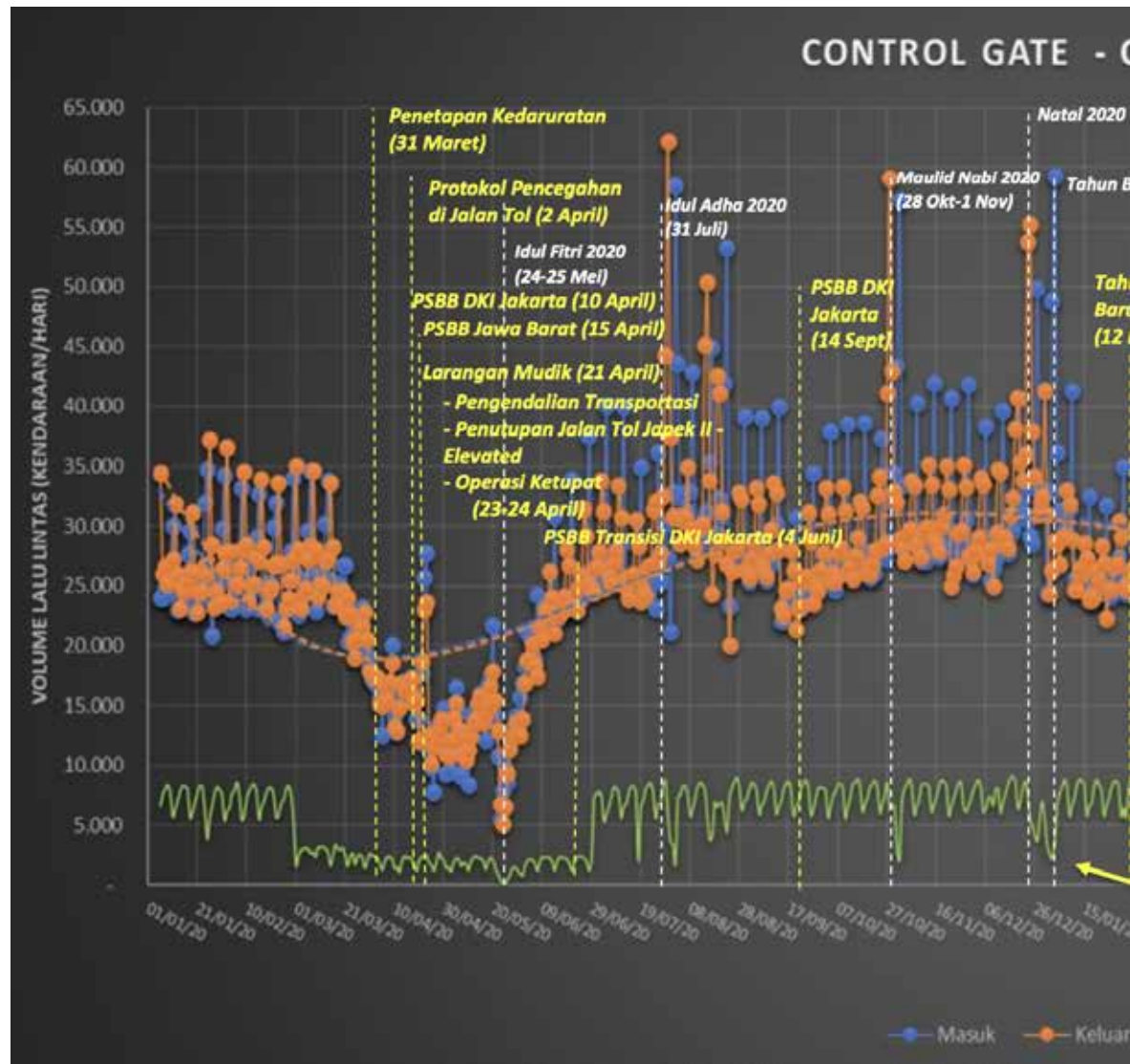
*Special Discussion*



## DAMPAK COVID-19 DALAM PENGUSAHAAN JALAN TOL – RISK ADJUSTMENT

### GERBANG TOL CIKAMPEK UTAMA

Periode Januari 2020-17 Februari 2022



# LALU LINTAS JALAN TOL DI MASA PANDEMI

Pada 2021, lalu lintas jalan tol di masa pandemi secara bertahap mengalami pemulihan kendati belum mencapai level yang sama seperti sebelum terjadi pandemi. Kebijakan pemerintah menjadi faktor utama yang memengaruhi kinerja lalu lintas jalan tol.

Secara umum, kebijakan mengenai kegiatan masyarakat pada 2021 berbeda dengan 2020. Pada 2020, pemerintah menerapkan Pembatasan Sosial Berskala Besar (PSBB) untuk membendung laju penyebaran Covid-19. Sementara, pada 2021, pemerintah menerapkan Pemberlakuan

Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM).

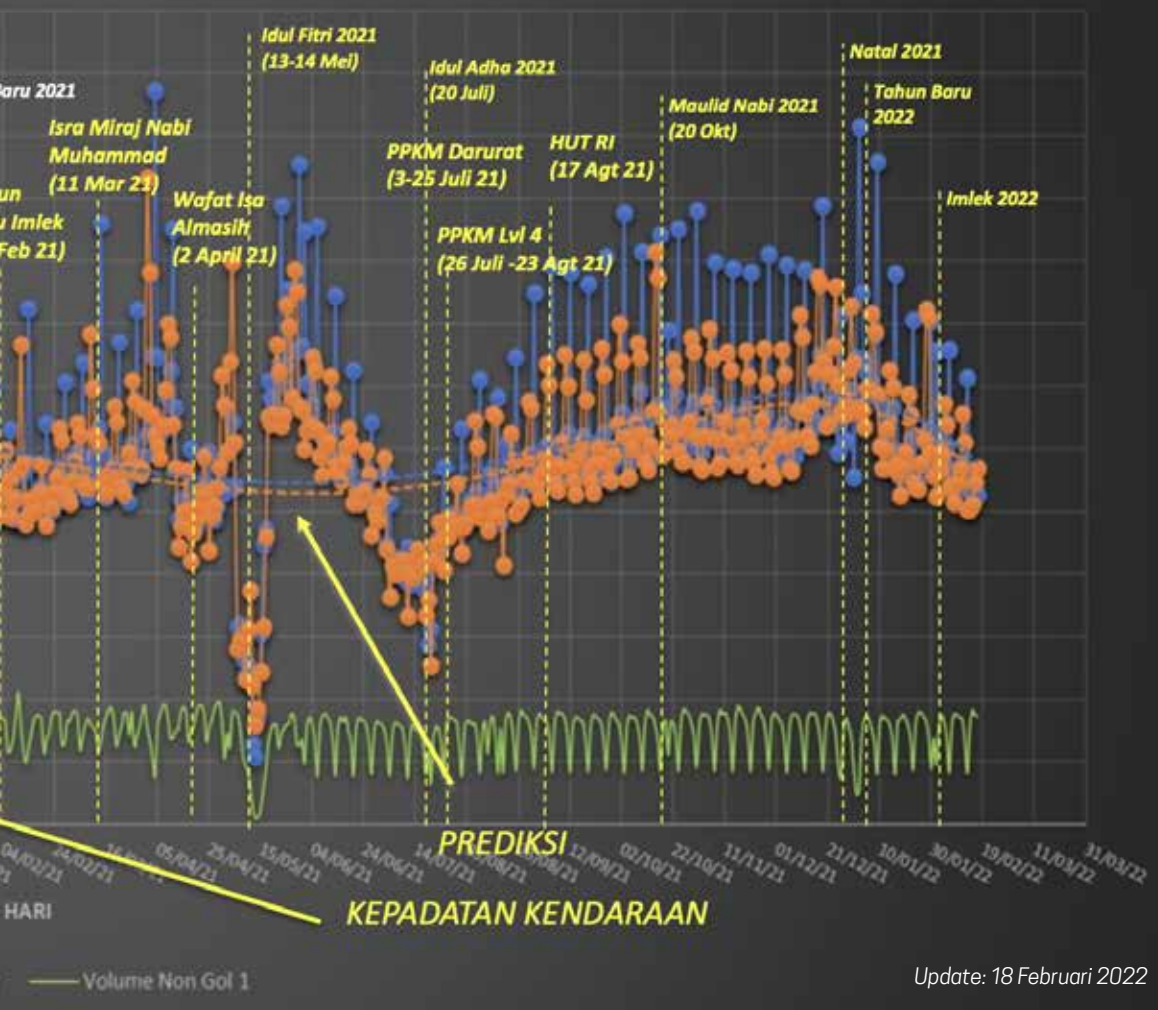
Pembatasan kegiatan masyarakat paling ketat dilakukan pada medio Juli 2021. Saat itu kebijakan PPKM Darurat diterapkan di Jawa dan Bali (3-20 Juli 2021) dan 15 wilayah di luar Jawa dan Bali (12-20 Juli 2021). Kebijakan PPKM Darurat ditempuh karena angka kasus infeksi harian melampaui 50.000 dan kasus kematian lebih dari 2.000 jiwa per hari. Faktor pertimbangan lain, tingkat keterisian ranjang rumah sakit melampaui 90 persen sementara ketersediaan oksigen menipis akibat lonjakan pasien.

Jika dilihat dari data volume kendaraan

yang masuk dan keluar melalui Gerbang Tol (GT) Cikampek Utama antara Januari 2020 sampai 17 Februari 2022 di atas, kebijakan PSBB berdampak mengurangi volume lalu lintas kendaraan secara signifikan untuk semua golongan kendaraan. Demikian pula selama dilakukan larangan mudik dan pengendalian transportasi, volume lalu lintas kendaraan tetap rendah.

Namun demikian, pada momen Idul Adha di Juli 2020, volume lalu lintas kendaraan yang keluar dari GT melonjak tinggi. Meski kemudian volume kendaraan kembali menurun, namun penurunan tidak lagi setajam di awal pemberlakuan PSBB. Bahkan, terdapat kenaikan di beberapa

## CIKAMPEK UTAMA



# TOLL ROAD TRAFFIC DURING THE PANDEMIC

In 2021, toll road traffic during the pandemic gradually recovered, but to a level that remained lower than the traffic prior to the pandemic. Government policies play a pivotal role in influencing performance of toll road traffic.

In general, policies on public activities in 2021 are quite different to those in 2020. In 2020, the government imposed a Large-Scale Social Restriction (LSSR) policy to control the spread of Covid-19. Meanwhile, in 2021, the government imposed a policy known as the Community Activities Restrictions Enforcement (CARE).

The strictest restrictions on public activities were put into effect in mid-July 2021. At that time, the Emergency CARE

policy applied in Java and Bali (3-20 July 2021) and 15 other regions outside Java and Bali (12-20 July 2021) as a result of an increasing daily infection rate exceeding 50,000 cases and daily death toll of more than 2,000 people. Other considerations include the bed occupancy ratio of more than 90 percent and dwindling supplies of oxygen due to the surge in the number of patients.

According to data on the traffic to and from the Cikampek Utama Toll Gate between January 2020 to 17 February 2022, the LSSR policy successfully reduced the number of all types of vehicles significantly. Similarly, during implementation of travel restrictions and transportation control, traffic also remained low.

Nonetheless, the festivity of Eid Al-Adha in July 2020 saw a surge in the number of vehicles leaving the Toll Gate. The traffic did drop afterwards, but it was not significantly high compared to when LSSR was first imposed. In fact, during some festivities like Mawlid Al-Nabi and Christmas in 2020, traffic saw an increase.

In 2021, the government once again banned people from traveling back to their home town at Eid Al-Fitr. The Ministry of Public Works and Housing, along with other stakeholders, impose Traffic Restriction during Eid, which comprised three stages: pre-restriction from 22 April 2021 to 5 May 2021, during restriction from 6 to 17 May 2021, and post-restriction until 24 May 2021.

During these restriction periods, toll roads and other roads are designated as logistical routes to guarantee smooth delivery of goods and services, especially medicines, medical equipment, and health services to help fight Covid-19.

momen, seperti Maulid Nabi dan Natal 2020.

Pada 2021, pemerintah kembali memutuskan untuk meniadakan Mudik Lebaran. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bersama pemangku kepentingan terkait menetapkan Penyekatan Lebaran yang terbagi menjadi tiga tahap, yakni pra-penyekatan pada 22 April 2021 sampai 5 Mei 2021, masa penyekatan pada 6-17 Mei 2021, dan pasca penyekatan hingga 24 Mei 2021.

Selama masa penyekatan tersebut, jalan tol dan non tol tetap disiapkan sebagai jalur logistik untuk kelancaran distribusi barang dan jasa, terutama obat-obatan, alat kesehatan, dan layanan kesehatan dalam rangka penanganan Covid-19.

Jika dilihat dari data di atas, sebelum Idul Fitri yang jatuh pada 13-14 Mei 2021, volume lalu lintas kendaraan telah menurun sejak akhir April. Namun, setelah Idul Fitri, volume kendaraan kembali naik hingga awal Juni. Penurunan volume lalu lintas kendaraan kembali terjadi pada Idul Adha yang jatuh pada 20 Juli 2021 dan ketika dilaksanakan kebijakan PPKM darurat. Setelah itu, volume lalu lintas kendaraan kembali naik dan tidak pernah lagi mengalami penurunan yang signifikan.

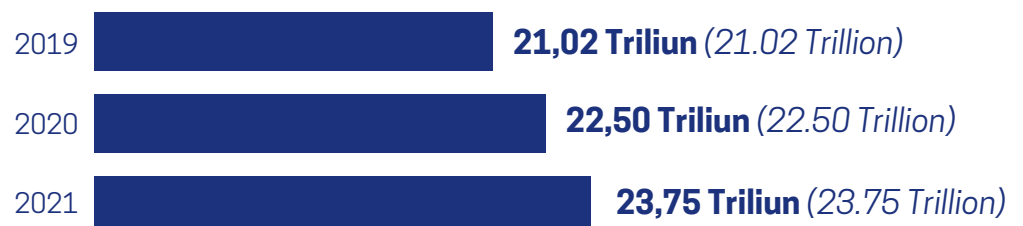
Pada masa PPKM darurat, dilakukan penutupan dan penyekatan di akses keluar dan masuk jalan tol. Namun demikian, sebanyak sembilan gerbang tol tetap dioperasikan secara terbatas untuk kelancaran arus logistik. Sembilan gerbang tol berada di Jawa Tengah (6 gerbang tol) dan Jawa Timur (3 gerbang tol).

Mekanisme baru dalam pelaksanaan PPKM dengan menetapkan status PPKM berdasarkan laju penularan dan kasus aktif Covid-19 di suatu wilayah tertentu berdampak pada level PPKM di satu wilayah tidak selalu sama dengan wilayah lainnya. Mekanisme ini memberikan ruang bagi mobilitas masyarakat yang pada akhirnya berdampak pada kinerja lalu lintas harian di jalan tol. Sampai dengan akhir Desember 2021, jumlah transaksi harian mencapai 3,59 juta, naik tipis dibandingkan posisi akhir Desember 2020. Volume transaksi juga meningkat 5,48 persen menjadi Rp 23,75 triliun.

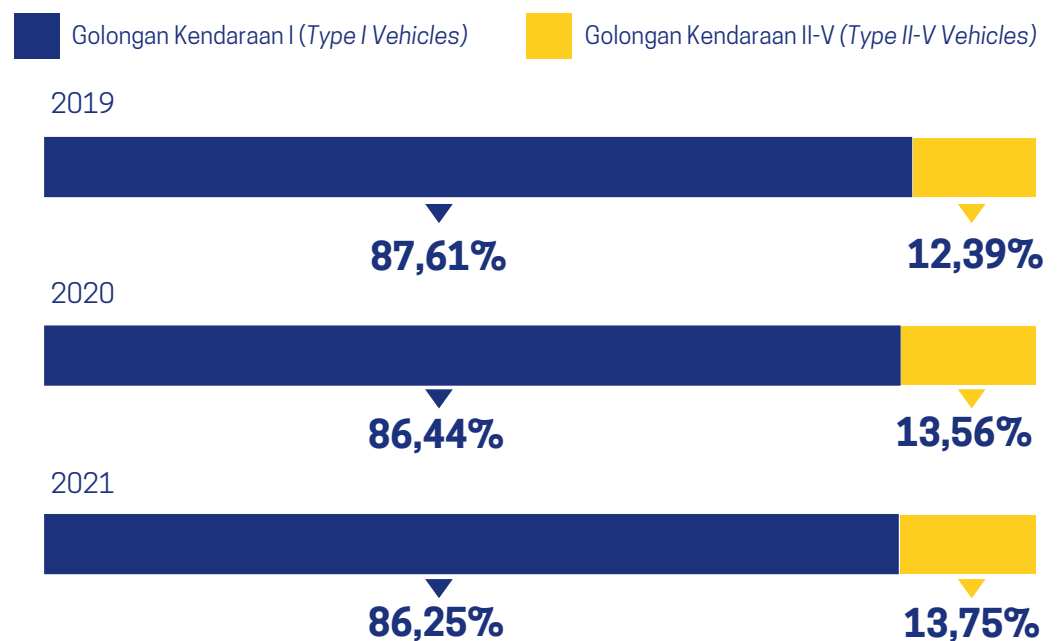
## Jumlah Transaksi Harian (*Number of Daily Transactions*)



## Volume Transaksi (*Transaction Volume*)



## Persentase Golongan Kendaraan yang Lewat Tol (*Percentage of Vehicles Passing Toll*)



Faktor lain yang mendorong pemulihan lalu lintas di jalan tol adalah progres vaksinasi yang meningkat dengan signifikan. Hingga akhir 2021, masyarakat yang sudah mendapat vaksin pertama mencapai 161.082.857 atau 77,34 persen dari target sasaran vaksinasi nasional sebanyak 208.265.720 jiwa. Adapun masyarakat yang sudah mendapat vaksin kedua mencapai 113.666.327 atau 54,57 persen dari target.

Badan Pengatur Jalan Tol dan badan usaha jalan tol juga turut berpartisipasi dalam program vaksinasi. Semisal, selama satu bulan penuh di September 2021, PT Jasa Marga (Persero) Tbk menyelenggarakan program Vaksinasi *Drive Thru* yang berlokasi di eks Gerbang Tol Cimanggis Utama Km 18+600 B dan eks Gerbang Tol Cibubur Utama Km 14+000A.

## Dalam Kota (Innercity)

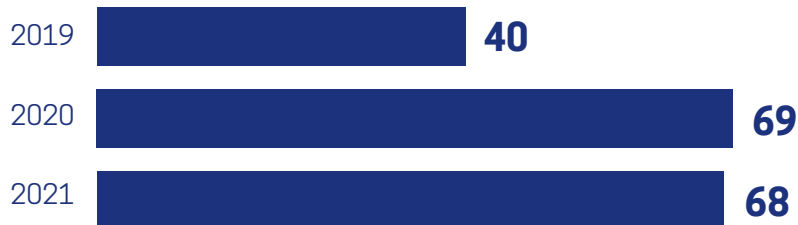
**Waktu Tempuh** (Jam per 100 Kilometer)

**Travel Time** (Hour per 100 Kilometers)



**Kecepatan** (Kilometer per Jam)

**Speed** (Kilometers per Hour)



## Luar Kota (Intercity)

**Waktu Tempuh** (Jam per 100 Kilometer)

**Travel Time** (Hour per 100 Kilometers)



**Kecepatan** (Kilometer per Jam)

**Speed** (Kilometers per Hour)



Based on the data above, prior to Eid Al-Fitr on 13 to 14 May 2021, the traffic volume was already decreasing since the end of April. However, after Eid Al-Fitr, the traffic volume rose until early June. Another decrease in the traffic volume was observed during Eid Al-Adha on 20 July 2021, and during implementation of the emergency CARE. After those periods, the traffic volume has been rising and has never seen any significant decline.

During the emergency CARE, toll road exits and entrances were closed and restricted. Nonetheless, nine toll gates still operated with limited capacity to ensure smooth logistic distribution. These nine toll gates are in Central Java (6 toll gates) and East Java (3 toll gates).

The new CARE mechanism that assesses the infection rate and active cases of Covid-19 in a certain region to determine its status results in different CARE levels imposed in different regions. This mechanism provided room for community mobility, and hence, affected daily traffic on toll roads. Up to the end of December 2021, the number of daily transactions reached 3.59 million, which is a slight increase from December 2020. The transaction volume also increased by 5.48 percent to Rp23.75 trillion.

Another factor encouraging toll road traffic recovery is significant progress on vaccination. By the end of 2021, 161,082,857 people had received their first dose of vaccination. This number accounts for 77.34 percent of the national vaccination target of 208,265,720 people. Meanwhile, the number of people who had received their second vaccination reached 113,666,327 or 54.57 percent of the target figure.

The Indonesia Toll Road Authority and toll road business entities also participated in the vaccination program. For example, for the whole month of September 2021, PT Jasa Marga (Persero) Tbk held a Drive-Through Vaccination program at the former Cimanggis Utama Toll Gate KM 18+600 B and the former Cibubur Utama Toll Gate KM 14+000A.

# UPAYA UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN JALAN TOL



Penerapan ODOL



Kepadatan kendaraan di Tol Jakarta Outer Ring Road (JORR) S

**D**alam penyelenggaraan jalan tol, keselamatan tetap menjadi yang utama. Bahwa dengan adanya jalan tol, konektivitas di antara dua atau beberapa wilayah akan menjadi lebih baik sehingga memiliki dampak berganda, hal itu muara yang hendak dicapai. Namun, waktu tempuh yang secepat-cepatnya bukan tujuan akhir.

Aspek berkelanjutan dalam penyelenggaraan jalan tol mencakup keselamatan. Dari sisi pemerintah, hal itu diatur sedemikian rupa, mulai dari desain konstruksi, sarana dan prasarana, serta regulasi. Namun, itu semua tetap memerlukan peran dan kerja sama dari semua pihak untuk mewujudkannya.

## Kecelakaan

Kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian terbesar ketiga di Indonesia setelah HIV/AIDS dan TBC. Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara RI mencatat, sepanjang Januari-Oktober 2021, terjadi 83.694 kasus kecelakaan. Sementara, sepanjang 2020, terjadi 100.028 kecelakaan.

Data Korlantas Polri juga menyebutkan, penyebab kecelakaan di Indonesia paling besar (61 persen) disebabkan faktor manusia, yakni terkait kemampuan dan



Penyekatan Arus Mudik Lebaran 2021 di Jalan Tol Jakarta-Cikampek

# MEASURES TO IMPROVE SAFETY ON TOLL ROADS

**S**afety is the main priority in implementing a toll road. Toll roads help improve connectivity between two or more regions and in turn, have an impact on many aspects. This is the goal we wish to achieve. However, short travel time is not the only ultimate goal.

The sustainability aspect of toll road implementation also covers safety. In this matter, the role of the government is to set up standards on construction designs, facilities, and infrastructure, as well as regulations. However, participation and cooperation from all the parties concerned also make a substantial contribution.

## Accidents

Traffic accidents are the third major cause of death in Indonesia after HIV/AIDS and TB.

The Traffic Corps of the National Police of the Republic of Indonesia (Korlantas Polri) recorded that from January to October 2021, there were 83,694 accidents, while throughout 2020, there were 100,028 accidents.

Korlantas Polri also mentioned that the main cause of accidents in Indonesia is human-related factors (61 percent), such as the driving ability and characteristics of a driver. The second main factor is infrastructures and the environment (30 percent). The last factor is the vehicle itself (9 percent), which is related to the roadworthiness of the vehicle.

## Accidents on Toll Roads

Next, we shall discuss accidents that occur on toll roads only. The Indonesia Toll Road Authority recorded that throughout 2021, there were 3,988 accidents, or increased from 3,907 accidents in 2020. Despite a rise, the average number of accidents per kilometer actually decreased, from 2.52 to 1.62 accidents per km.

As for the number of fatalities in toll road accidents, it reached 374 fatalities in 2021, or increased from 246 fatalities in 2020. Thus, on average, every 100 million vehicles per km, the fatality rate in 2021 was 0.011, or higher than 0.008 in 2020.

According to accident data by region and cause from Statistics Indonesia (BPS), throughout 2020, 534 accidents took place on toll roads in Jakarta. The factors causing such accidents included drivers' carelessness (439 cases), vehicle-related problems (89 cases), and environmental factors (6 cases).

Meanwhile, Trans Sumatra Toll Road, such as Pekanbaru-Dumai Toll Road, recorded as many as 60 accidents in 2021. The majority of them were single accidents and rear-end collisions. In the meantime, Bakauheni-Terbangi Besar Toll Road recorded 95

karakter pengemudi. Faktor penyebab kecelakaan berikutnya adalah prasarana dan lingkungan (30 persen). Terakhir adalah faktor kendaraan (9 persen), yakni terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan.

### Kecelakaan di Jalan Tol

Jika lebih spesifik melihat kecelakaan di jalan tol, Badan Pengatur Jalan Tol mencatat, sepanjang 2021 terjadi 3.988 kejadian kecelakaan, lebih tinggi dari jumlah kejadian kecelakaan pada 2020, yakni 3.907 kecelakaan. Namun, rata-rata jumlah kejadian kecelakaan per kilometer justru menurun, yakni dari 2,52 jumlah kejadian per km menjadi 1,62 jumlah kejadian per km.

Adapun tingkat fatalitas atau korban meninggal di jalan tol pada 2021 sebanyak 377 orang. Jumlah itu lebih sedikit dibanding tahun 2020, yakni 384 orang. Jika dibuat rata-rata korban meninggal per 100 juta kendaraan per km, maka tingkat fatalitas pada 2021 adalah 0,153, lebih rendah dari 2020 yang tingkat fatalitasnya adalah 0,164.

Ketika melihat data kecelakaan yang dikelompokkan per wilayah beserta penyebabnya, menurut Badan Pusat Statistik (BPS), sepanjang 2020 terjadi 534 kasus kecelakaan terjadi di tol Jakarta. Faktor yang disebutkan menjadi penyebab kecelakaan adalah kelalaian pengemudi (439 kasus), kemudian faktor kendaraan (89 kasus), dan faktor lingkungan (6 kasus).

Sementara, di ruas Jalan Tol Trans Sumatera, semisal, di tol Pekanbaru-Dumai, sepanjang 2021 tercatat sebanyak 60 kecelakaan. Penyebabnya adalah kecelakaan tunggal dan kecelakaan tabrak belakang. Sedangkan di ruas tol Bakauheni-Terbangi Besar, tercatat 95 kecelakaan dengan penyebab adalah kondisi pengemudi yang mengantuk dan pecah ban.

Terkait dengan kecelakaan di ruas Jalan Tol Trans Sumatera tersebut, Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyebutkan, tingginya angka kecelakaan disebabkan oleh kondisi sopir yang mengantuk. Oleh karena itu, pengemudi diminta memanfaatkan tempat istirahat dan pelayanan (TIP). Sebaliknya, TIP diminta agar dilengkapi dengan fasilitas yang

memadai.

Di Tol Trans Jawa, yakni di ruas tol Cipali, sepanjang Januari-November 2021 terjadi 301 kasus kecelakaan. Sementara, jika mengutip data PT Jasa Marga (Persero) Tbk selaku induk dari beberapa badan usaha jalan tol di Tol Trans Jawa menyebutkan, sebanyak 44 persen kecelakaan yang terjadi di jalan tol milik Jasa Marga merupakan kecelakaan tunggal.

Dari angka tersebut, 81 persen disebabkan faktor pengendara, 17 persen disebabkan faktor kendaraan, dan 1 persen adalah faktor jalan dan lingkungan. Jika dibedah lebih rinci, maka sebanyak 52 persen disebutkan kurang mengantisipasi dan 45 persen karena mengantuk.



Penyebab kecelakaan di Indonesia paling besar (61 persen) disebabkan faktor manusia, yakni terkait kemampuan dan karakter pengemudi. Faktor penyebab kecelakaan berikutnya adalah prasarana dan lingkungan (30 persen). Terakhir adalah faktor kendaraan (9 persen), yakni terkait dengan pemenuhan persyaratan teknik laik jalan.

The main cause of accidents in Indonesia is human-related factors (61 percent), such as the driving ability and characteristics of a driver. The second main factor is infrastructures and the environment (30 percent). The last factor is the vehicle itself (9 percent), which is related to the roadworthiness of the vehicle.



Kampanye keselamatan berlalu lintas yang selalu dilakukan BPJT dan BUJT



Informasi jalan & perbaikan yang selalu diperbaharui oleh BUJT untuk pengguna di Jalan Tol Kelapa Gading-Pulo Gebang

accidents with drowsy driving and tire busts as the main causes.

With regard to accidents on Trans Sumatra Toll Road, the National Transportation Safety Committee (NTSC) mentioned drowsy driving as the main cause for the high accident rate. Therefore, drivers are encouraged to make the most of rest and service areas. In turn, these rest and service areas are required to provide adequate facilities for drivers.

Trans Jawa Toll Road, especially on Cipali Toll Road, recorded 301 accidents from January-November 2021. PT Jasa Marga (Persero) Tbk, as the parent company of several toll road business entities of Trans Jawa Toll Road, mentioned that 44 percent of the accidents on its toll roads were single accidents.

In more detail, 81 percent was due to driver factors, 17 percent was due to vehicle

problems, and 1 percent was due to road conditions and environmental factors. Further investigation revealed that 52 percent of the accidents resulted from lack of precaution, while 45 percent resulted from drowsiness.

Jasa Marga also noted that over-speeding can also be the cause of accidents on toll roads. Of all accidents where the vehicle was caught speeding, around 32.66 percent took place on Mohamed Bin Zayed (MBZ) Elevated Toll Road.

### **There is no Single Cause**

Those data on accidents and its causes suggest that drivers seem to play a pivotal role in these accidents, be it on intracity or intercity toll roads. However, there is no single cause of accidents. Accidents happen due to a combination of factors, including in single accidents.

No.	Nama Ruas Jalan Tol	BUJT	Meninggal Dunia		LHR	
			2020	2021	2020	2021
1.	Jakarta - Bogor - Ciawi	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	7	7	335.543	359.339
2.	Prof.Dr.Ir.Soedijatmo	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	0	1	131.793	140.368
3.	Cawang - Tomang - Pluit (CTC)	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	3	1	284.074	307.390
4.	Cawang - Tj. Priok - Ancol Timur - Jembatan Tiga/Pluit	PT Citra Marga Nusaphala Persada, Tbk	3	3	129.989	138.326
5.	JORR S	PT Utama Karya (Persero)	2	0	113.961	122.880
6.	JORR NON S	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	4	5	133.143	143.572
7.	JORR W1 (Kebon Jeruk - Penjarangan)	PT Jakarta Lingkar Baratsatu	0	2	64.637	63.632
8.	JORR W2 Utara (Kebon Jeruk - Ulujami)	PT Marga Lingkar Jakarta	0	0	45.496	47.876
9.	Akses Tanjung Priok	PT Utama Karya (Persero)	0	0	17.617	19.234
10.	Bogor Ring Road Seksi I dan IIIA	PT Marga Sarana Jabar	0	0	38.017	42.591
11.	Cinere-Jagorawi	PT Translingkar Kita Jaya	2	1	39.123	43.715
12.	Pondok Aren - Bintaro Viaduct - Ulujami	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	2	0	52.850	53.081
13.	Pondok Aren - Serpong	PT Bintaro Serpong Damai	0	0	66.681	77.448
14.	Bekasi Cawang Kampung Melayu	PT Kresna Kusuma Dyandra Marga	0	0	11.369	13.261
15.	Depok - Antasari	PT Citra Waspphutowa	1	1	39.155	57.770
16.	Kunciran-Serpong	PT Marga Trans Nusantara	1	1	14.356	31.736
17.	Cimanggis - Cibitung Seksi 1	PT Cimanggis Cibitung Tollways	0	0	0	26.155
18.	Serpong - Cinere Seksi 1	PT Cinere Serpong Jaya	0	0	0	10.401
19.	Cengkareng - Batu Ceper - Kunciran	PT Jasamarga Kunciran Cengkareng	0	0	0	45.992
20.	Cibitung - Cilincing Seksi 1	PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	0	0	0	76.461
21.	6 (Enam) Ruas Dalam Kota Jakarta Seksi A (Kelapa Gading - Pulo Gebang)	PT Jakarta Tollroad Development Jaya Pratama	0	0	0	30.932
22.	Tangerang - Merak	PT Marga Mandalasakti	31	25	130.354	144.095
23.	Jakarta - Tangerang	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	4	3	293.449	324.835
24.	Jakarta - Cikampek	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	22	30	375.438	410.379
25.	Jakarta - Cikampek II Elevated	PT Jasamarga Jalanlayang Cikampek	0	0	42.703	39.563
26.	Cikampek-Palimanan	PT Lintas Marga Sedaya	70	52	27.528	28.918
27.	Palimanan - Kanci	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	4	5	37.710	43.341
28.	Kanci - Pejagan	PT Semesta Marga Raya	7	7	4.882	6.326
29.	Pejagan - Pemalang	PT Pejagan Pemalang Tol Road	14	17	4.376	8.577
30.	Pemalang - Batang	PT Pemalang Batang Tol Road	13	15	5.366	7.367
31.	Semarang - Batang	PT Jasamarga Semarang Batang	29	31	20.603	26.649
32.	Semarang Seksi A,B,C	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	1	1	85.164	89.035
33.	Semarang-Solo	PT Trans Marga Jateng	23	8	36.079	39.230
34.	Solo Ngawi	PT Jasamarga Solo Ngawi	16	19	16.900	21.219
35.	Ngawi - Kertosono	PT Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri	15	12	5.875	6.802
36.	Kertosono - Mojokerto	PT Marga Harjaya Infrastruktur	7	7	6.817	7.863
37.	Surabaya - Mojokerto	PT Jasamarga Surabaya Mojokerto	4	4	72.955	76.878
38.	Surabaya - Gempol	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	10	7	190.464	236.077
39.	Gempol - Pasuruan	PT Jasamarga Gempol Pasuruan	1	3	6.003	7.320
40.	Gempol - Pandaan	PT Jasamarga Pandaan Tol	0	0	6.782	8.119
41.	Pasuruan-Probolinggo	PT Trans Jawa Paspro Jalan Tol	0	0	7.037	6.594
42.	Padalarang - Cileunyi	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	14	9	141.819	148.758
43.	Surabaya-Gresik	PT Margabumi Matraraya	2	0	70.832	71.191
44.	Cikampek - Padalarang	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	15	0	42.752	45.165
45.	Simpang Susun Waru - Bandara Juanda	PT Citra Margatama Surabaya	0	0	36.23430.6	38.982
46.	Soreang Pasir Koja	PT Citra Marga Lintas Jabar	0	0	71	33.058
47.	Ciawi - Sukabumi	PT Trans Jabar Tol	0	0	17.747	19.383
48.	Pandaan-Malang	PT Jasamarga Pandaan Malang	8	1	16.843	19.144

No.	Nama Ruas Jalan Tol	BUJT	Meninggal Dunia		LHR	
			2020	2021	2020	2021
49.	Krian - Legundi - Bunder - Manyar (Krian - Legundi - Bunder)	PT Waskita Bumi Wira	0	1	0	4.877
50.	Belawan - Medan - Tanjung Morawa	PT Jasa Marga (Persero) Tbk.	2	2	65.233	71.683
51.	Palembang - Indralaya	PT Hutama Karya (Persero)	0	0	6.836	5.793
52.	Medan Binjai	PT Hutama Karya (Persero)	1	1	18.304	23.164
53.	Medan Kualanamu Tebingtinggi	PT Jasamarga Kualanamu Tol	11	9	16.253	18.668
54.	Bakauheni - Terbanggi Besar	PT Hutama Karya (Persero)	14	13	24.280	28.098
55.	Terbanggi Besar - Pematang Panggang - Kayu Agung	PT Hutama Karya (Persero)	0	24	0	7.722
56.	Kayuagung - Palembang - Betung (Kayuagung - Kramasan)	PT Waskita Sriwijaya Tol	6	4	4.054	4.645
57.	Sigli - Banda Aceh (Jantho - Blang Bintang)	PT Hutama Karya (Persero)	0	0	284	996
58.	Pekanbaru - Dumai	PT Hutama Karya (Persero)	12	2	2.265	12.936
59.	Ujung Pandang Seksi 1-3	PT Bosowa Marga Nusantara	1	1	39.207	44.593
60.	Makassar Seksi IV	PT Jalan Tol Seksi Empat	1	1	26.394	30.328
61.	Manado - Bitung (Manado - Simpang Susun Kauditan)	PT Jasamarga Manado Bitung	0	0	1.495	4.295
62.	Nusa Dua-Ngurah Rai-Benoa (Bali Mandara)	PT Jasamarga Bali Tol	1	0	16.046	11.162
63.	Balikpapan-Samarinda	PT Jasamarga Balikpapan Samarinda	0	0	4.177	4.572
64.	Serang - Panimbang Seksi 1 (Serang - Rangkasbitung)	PT Wijaya Karya Serang Panimbang	0	0	0	7.236
<b>TOTAL</b>			<b>384</b>	<b>336</b>		

Longer and smoother intercity toll roads tend to encourage drivers to over-speed to get to their destination faster. Most drivers miss that fatigue while driving is inevitable and that it can only be overcome by proper rest.

Other than due to unfit drivers, accidents can also result from one's manner of driving, such as driving above or below the speed limit on the toll road. Toll roads are designed to have as few sharp turns or steep ascents and descents as possible, and this may encourage drivers to speed up their vehicles. The thing is, the higher the speed, the more difficult it is to control a vehicle should anything happen suddenly.

On the other hand, vehicles moving below the minimum speed limit can be dangerous for other vehicles coming from behind. There are many cases of rear-end collisions, in which slow moving vehicles are hit by speeding vehicles from behind.

Many of such cases involve trucks carrying excessive loads, making them move too slowly and eventually leading to rear-end collisions. Jasa Marga recorded that from the total number of accidents on its toll roads in 2021, around 37.5 percent of them were rear-end collisions.

Other than the driver's condition, another important factor is the vehicle condition. Some accidents are caused by tire busts and brake failure. Concerning brake failure, toll roads with many ascents and descents, such as Semarang-Solo Toll Road, are equipped with emergency escape ramps at several descent points in case of brake failure.

### Precautions

Toll roads are essentially freeways and thus they must be designed to have as few obstructions as possible. They are also equipped with safety infrastructures



Jembatan Ogan di Jalan Tol Kayu Agung-Palembang (Keramasan)



Jalan Tol Becakayu koneksi Tol Ir Wiyoto Wiyono MSC



Mobil patroli jalan tol & derek gratis yang disediakan BUJT

Terkait penyebab kecelakaan, Jasa Marga juga memberikan catatan bahwa kecepatan yang melebihi ketentuan (*overspeed*) juga memberikan dampak terjadinya kecelakaan. Dari total kendaraan yang kecepatannya melebihi ketentuan, sekitar 32,66 persen terjadi di tol layang Mohamed Bin Zayed (MBZ).

### Tidak Ada Faktor Tunggal

Dengan mengambil contoh data kecelakaan beserta penyebabnya tersebut, benang merah yang muncul adalah faktor pengemudi atau pengendara tetap menjadi kunci, baik itu di jalan tol perkotaan maupun antar kota. Meski begitu, faktor penyebab dari setiap kecelakaan tidak bersifat tunggal, melainkan disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk dalam kecelakaan tunggal sekali pun.

Tidak bisa dielakkan, jalan tol yang semakin panjang di ruas tol antar kota dengan kondisi yang baik cenderung mendorong pengemudi untuk memacu kendaraannya agar segera sampai di tujuan. Padahal, yang mungkin dilewatkan, dalam berkendara selalu terdapat titik lelah yang seharusnya diatasi dengan istirahat.

Selain kondisi tubuh pengemudi yang tidak prima, kecelakaan dapat disebabkan oleh cara mengemudi, semisal melanggar batas kecepatan di jalan tol, baik batas atas atau bawah. Dengan kondisi jalan tol yang didesain minim tikungan tajam maupun tanjakan atau turunan curam, bisa jadi hal itu mendorong pengemudi untuk terus menambah kecepatan. Padahal, semakin tinggi kecepatan, semakin sulit kendaraan dikendalikan jika terjadi suatu hal yang mendadak.

Sebaliknya, terhadap kecepatan kendaraan di bawah ketentuan, hal itu berbahaya bagi kendaraan yang melaju di belakangnya. Banyak terjadi kecelakaan tubruk belakang akibat kendaraan di depannya berjalan lambat, sedangkan kendaraan di belakangnya melaju dengan kecepatan tinggi. Terkait hal ini, banyak kejadian kecelakaan disebabkan oleh truk yang berjalan lambat karena muatan yang melebihi kapasitas. Jasa Marga mencatat, dari total jumlah kecelakaan yang terjadi di ruas tolnya pada 2021, sekitar 37,5 persen berupa kecelakaan tabruk belakang.



Jalan Tol Bogor Ring Road (BORR) Seksi 3A Ruas Simping Yasmin-Simpang Semplak



Crash cushion di gerbang tol keluar Buaran Indah Jalan Tol Serpong-Cinere

such as speed bumps, road signs, and even crash cushion technology.

A crash cushion is a blunt, yellow safety device that helps reduce impact from collision, and hence, minimizes the risk of fatality. Crash cushions have been installed in a number of toll roads, including Solo-Ngawi, Semarang-Solo, Batang-Semarang, AP Pettarani, Cengkareng-Kunciran, Serang-Panimbang, Jakarta-Cikampek, and BIJB Kertajati Toll Access.

Moreover, every toll road must also have other facilities and infrastructures, as well as officers to help with emergency situations. These include patrol vehicles, tow trucks, rescue vehicles, and also ambulances. Any traffic obstruction, be it an accident or a broken down vehicle, should be handled within 30 minutes.

Recently, upon completion of Mohamed Bin Zayed (MBZ) Elevated Toll Road

construction, the Indonesia Toll Road Authority along with PT Jasa Marga (Persero) Tbk, the Ministry of Transportation, and the National Search and Rescue Agency (Basarnas) carried out a simulation of evacuating accident victims on MBZ Elevated Toll using a helicopter. It was an important simulation to help train fast response and coordination should any emergency occur on an elevated toll road with its typical characteristics.

Selain kondisi pengemudi, hal penting berikutnya adalah kondisi kendaraan. Salah satu penyebab kecelakaan adalah pecah ban dan rem blong. Terkait dengan rem blong, khususnya di ruas dengan banyak tanjakan dan turunan, seperti ruas tol Semarang-Solo, di sana telah dilengkapi dengan jalur penyelamat rem blong di beberapa titik turunan.

## Antisipasi

Sebagai jalan bebas hambatan, setiap ruas jalan tol didesain dengan hambatan seminim mungkin. Selain itu, jalan tol juga dilengkapi dengan prasarana yang mendukung keselamatan, seperti marka kejut, rambu lalu lintas, hingga teknologi *crash cushion*.

Teknologi *crash cushion* adalah pengaman berbentuk tumpul dengan warna kuning yang berfungsi meredam benturan sehingga meminimalkan fatalitas ketika kendaraan menabraknya. Beberapa ruas tol telah dipasang *crash cushion* antara lain dipasang di tol Solo-Ngawi, tol Semarang-Solo, tol Batang-Semarang, tol AP Pettarani, tol Cengkareng-Kunciran, tol Serang-Panimbang, tol Jakarta-Cikampek, dan Akses Tol BIJB Kertajati.

Tidak hanya itu, Setiap ruas jalan tol juga harus dilengkapi dengan sarana dan prasarana serta petugas untuk menghadapi keadaan darurat, yakni kendaraan patroli, kendaraan derek, kendaraan *rescue*, serta ambulans. Jika terjadi hambatan lalu lintas, semisal kecelakaan atau mobil mogok, waktu yang diperlukan untuk penanganannya adalah 30 menit.

Yang terbaru, setelah dibangun tol layang Mohamed Bin Zayed (MBZ), Badan Pengatur Jalan Tol bersama PT Jasa Marga (Persero) Tbk, Kementerian Perhubungan, serta Badan Pencarian dan Pertolongan (Basarnas) melakukan simulasi evakuasi korban kecelakaan di tol layang MBZ dengan

melibatkan helikopter. Simulasi itu penting untuk melatih respons dan koordinasi jika terjadi sesuatu yang darurat di jalan tol layang dengan karakteristik khusus itu.

Badan Pengatur Jalan Tol telah menegaskan bahwa target untuk aspek keselamatan di jalan tol adalah fatalitas nol pada 2024. Target tersebut tidak sama dengan tidak ada kecelakaan (*zero accident*), namun kecelakaan yang terjadi tidak menimbulkan kematian.

Oleh karena itu, selain menjaga agar prosedur operasi standar selalu diterapkan badan usaha jalan tol, dijajaki pula penerapan teknologi seperti pengukur berat kendaraan statis untuk mendeteksi kendaraan dengan beban berlebih dan teknologi *crash cushion* untuk meredam benturan. Bersama badan usaha jalan tol pula dilakukan kampanye keselamatan berkendara di jalan tol bertajuk SETUJU atau Selamat Sampai Tujuan.



Crash cushion di gerbang tol keluar Buaran Indah



Teknologi crash cushion adalah pengaman berbentuk tumpul dengan warna kuning yang berfungsi meredam benturan sehingga meminimalkan fatalitas ketika kendaraan menabraknya.

A crash cushion is a blunt, yellow safety device that helps reduce impact from collision, and hence, minimizes the risk of fatality.



Kepadatan kendaraan di Seksi 1 Jalan Tol Serang-Rangkasbitung Seksi 1

The Indonesia Toll Road Authority has reiterated its target of zero fatality by 2024 for its toll road safety measures. This target does not necessarily mean zero accidents, but rather that any occurring accidents do not cause fatality.

Other than maintaining standard operational procedures imposed by toll road business entities, the implementation of technologies such as static vehicle weight test to detect vehicles carrying excessive load and crash cushions to mitigate collision impacts are also further investigated. Toll road business entities are also encouraged to join a campaign that focuses on safe driving on toll roads known as SETUJU/Selamat Sampai Tujuan which means Safe Journey.

# IMPLEMENTASI BIM DALAM PERENCANAAN DAN KONSTRUKSI JALAN TOL

**B**adan Pengatur Jalan Tol mendorong penerapan platform digital berbasis tiga dimensi (3D) dalam pelaksanaan pembangunan Jalan Tol di Indonesia yang bernama *Building Information Modeling (BIM)*. Hal itu sejalan dengan program digitalisasi infrastruktur yang dilaksanakan Direktorat Jenderal Bina Marga tentang penerapan BIM mulai perencanaan teknis, konstruksi dan pemeliharaan jalan dan jembatan.

Pada dasarnya, penerapan BIM akan mempermudah pekerja profesional dalam melakukan perancangan infrastruktur. Dengan BIM, proses desain dan konstruksi akan lebih ramping dan transparan dengan waktu pelaksanaan lebih cepat. Selain itu, adanya BIM akan menghindari atau meminimalisasi kesalahan atau ketidaksesuaian antara perancangan dengan proyek fisik.

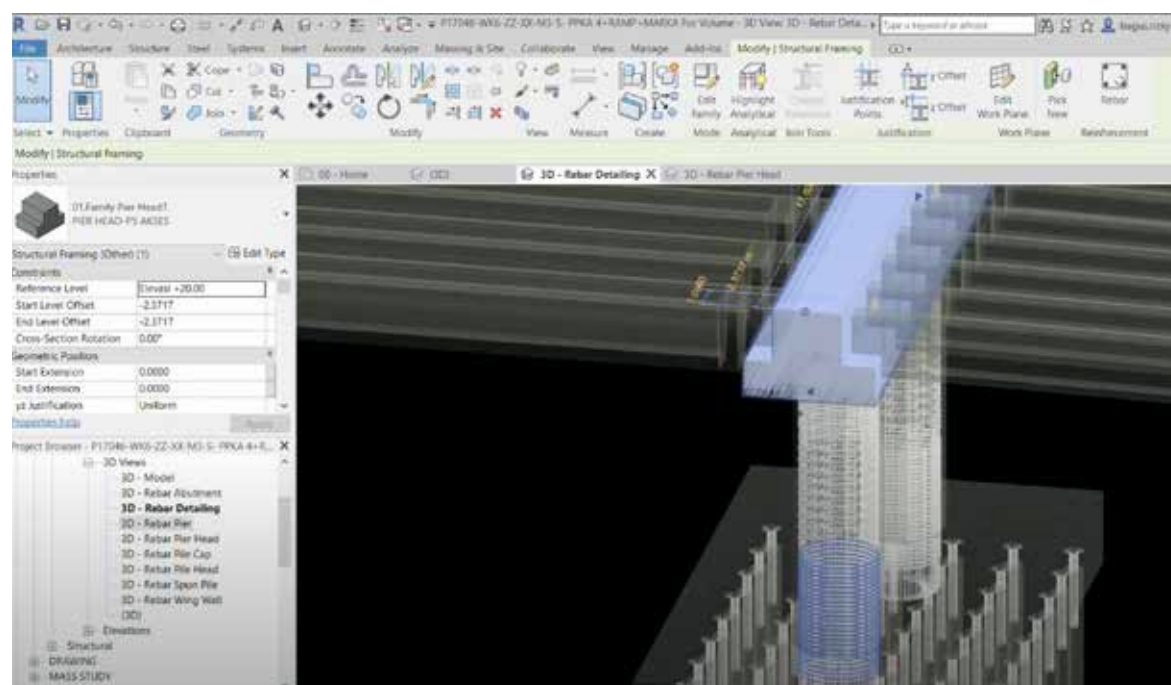
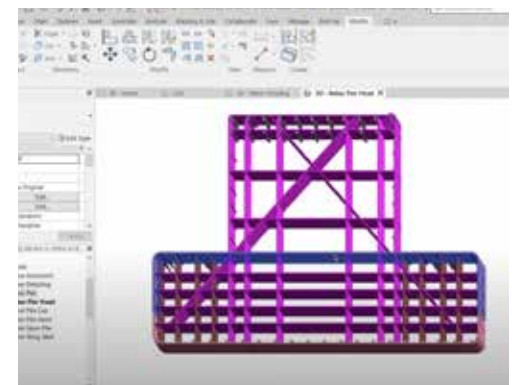
Platform digital BIM tersebut juga dapat digunakan untuk memperhitungkan volume pekerjaan, biaya, maupun jadwal pelaksanaannya. Dengan demikian, pelaksanaan pekerjaan konstruksi akan tepat waktu sehingga semakin efisien. Penerapan BIM juga dapat mempermudah pengawasan konstruksi dan pemeliharaan aset dalam masa operasi.

Di jalan tol, BIM pertama kali diterapkan dalam konstruksi ruas tol Pekanbaru-Bangkinang yang dikelola badan usaha jalan tol (BUJT) PT Utama Karya (Persero). Di ruas tol tersebut, BIM digunakan mulai tahap perencanaan sampai konstruksi.

Pada prinsipnya, penerapan BIM dapat diklasifikasikan menjadi tahap persiapan BIM dan tahap penerapan BIM. Tahap penerapan BIM terdiri dari proses administrasi *Project Information Requirements (PIR)* dan *BIM Execution Plan*

(BEP); tahap penyusunan RTA 2D; tahap modelling 3D; tahap modelling 4D; dan tahap modelling 5D.

Penerapan BIM dalam proses perencanaan dan pelaksanaan konstruksi jalan tol mendapatkan tanggapan positif dari badan usaha jalan tol. Hal ini tampak penerapan BIM yang dilakukan badan usaha jalan tol dengan kondisi kemajuan yang berbeda-beda.



Penerapan platform digital berbasis tiga dimensi (3D) dalam pelaksanaan pembangunan Jalan Tol di Indonesia yang bernama *Building Information Modeling (BIM)*.

# THE IMPLEMENTATION OF BIM IN TOLL ROAD PLANNING AND CONSTRUCTION



Penerapan platform digital berbasis tiga dimensi (3D) dalam pelaksanaan pembangunan Jalan Tol di Indonesia yang bernama Building Information Modeling (BIM).

**T**he Indonesia Toll Road Authority has pushed the implementation of a 3D-based digital platform called Building Information Modeling (BIM) in the construction of Toll Roads all over Indonesia, in support of the infrastructure digitalization program by the Directorate General of Highways with regard to BIM implementation. BIM implementation covers technical planning, construction, and maintenance of roads and bridges.

Generally, BIM implementation shall facilitate professionals in carrying out infrastructure design. With BIM, the design and construction process become seamless and transparent, with faster execution time. Furthermore, BIM prevents or minimizes errors or mismatches between the design model and the actual build of a project.

BIM can also be used for determining work volume, costs, and the execution schedule. The implementation of BIM is expected to ensure timely execution of a construction work, thereby increasing efficiency. It can also facilitate construction monitoring and asset maintenance during operation.

With regards to toll roads, BIM was first implemented in the construction of the Pekanbaru-Bangkinang toll road section managed by PT Hutama Karya (Persero). BIM was implemented from planning to construction of that toll road section.

In principle, the implementation of BIM can be categorized into the BIM preparation

**Daftar BUJT Masih Tahap Persiapan Menuju Penerapan BIM**  
**(TRBEs in Preparation for BIM Implementation)**

BUJT (TREB)	Ruas Jalan Tol (Toll Road Section)
▪ PT Jasamarga Probolinggo Banyuwangi	Probolinggo-Banyuwangi
▪ PT Citra Waspphotowa	Depok-Antasari seksi 4
▪ PT Trans Bumi Serbaraja	Serpong-Balaraja

**Daftar BUJT dalam Proses Administrasi PIR dan BEP**  
**(TRBEs in the PIR and BEP Administration Process)**

BUJT (TREB)	Ruas Jalan Tol (Toll Road Section)
PT Waskita Sriwijaya Tol	Kayu Agung-Palembang-Betung seksi 2
PT Transjawa Paspro Jalan Tol	Pasuruan-Probolinggo seksi 4
PT Cimanggis Cibitung Tollways	Cimanggis-Cibitung
PT Kresna Kusuma Dyandra Marga	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu
PT Utama Marga Waskita	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat

**Daftar BUJT dalam Tahap Penyusunan RTA 2D dengan Penerapan BIM**  
**(TRBEs in the 2D RTA Drafting Stage with BIM Implementation)**

BUJT (TREB)	Ruas Jalan Tol (Toll Road Section)
PT Waskita Bumi Wira	Krian-Legundi-Bunder-Manyar
PT Jasamarga Jogja Bawen	Yogyakarta-Bawen
PT Utama Karya (Persero)	▪ Betung-Jambi ▪ Jambi-Rengat ▪ Rengat-Pekanbaru



Penerapan platform digital berbasis tiga dimensi (3D) dalam pelaksanaan Information Modeling (BIM).



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Serpong-Balaraja





sanaan pembangunan Jalan Tol di Indonesia yang bernama Building



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cibitung-Cilincing Seksi 4

stage and the BIM implementation stage. The first consists of the Project Information Requirements (PIR) and BIM Execution Plan (BEP) administration process; the 2D RTA drafting stage; the 3D modeling stage; the 4D modeling stage; and the 5D modeling stage.

BIM implementation during preparation and execution of toll road construction gains acceptance from toll road business entities. This was evident in the implementation of BIM by toll road business entities with different level of progress.

### Daftar BUJT yang Telah Menerapkan BIM pada Tahap Modelling 3D hingga 5D (TRBEs already implementing BIM at the 3D modeling stage to the 5D modeling stage)

BUJT (TREB)	Ruas Jalan Tol (Toll Road Section)
PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways	Cibitung-Cilincing
PT Trans Jabar Tol	Ciawi-Sukabumi
PT Jogjasolo Marga Makmur	Solo-Yogyakarta-NYIA Kulonprogo
PT Jasamarga Japek Selatan	Jakarta-Cikampek II sisi Selatan
PT Citra Karya Jabar Tol	Cileunyi-Sumedang-Dawuan seksi 5
PT PP Semarang Demak	Semarang-Demak
PT Lintas Marga Sedaya	Modifikasi SS Kertajati
PT Utama Karya (Persero)	Padang-Pekanbaru (Bangkinang-Pangkalan)
PT Utama Karya (Persero)	Simpang Indralaya-Prabumulih
PT Utama Karya (Persero)	Prabumulih-Muara Enim
PT Utama Karya (Persero)	Lubuk Linggau-Curup-Bengkulu
PT Utama Karya (Persero)	Sigli-Banda Aceh
PT Utama Karya (Persero)	Binjai-Langsa
PT Utama Karya (Persero)	Indrapura-Kisaran
PT Utama Karya (Persero)	Padang-Pekanbaru (Padang-Sicincin)
PT Utama Karya (Persero)	Padang-Pekanbaru (Pekanbaru-Bangkinang)

# TONE AT THE TOP JADI KUNCI KESELAMATAN KONSTRUKSI



Frans S. Sunito

Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development Periode 2012-2021

Pekerjaan konstruksi tanpa kecelakaan hampir dapat dipastikan tidak mungkin terjadi, khususnya dalam pembangunan infrastruktur jalan tol yang melibatkan banyak sumber daya manusia (SDM). Namun, kecelakaan tersebut dapat diminimalisasi, salah satunya melalui *tone at the top* atau komitmen pimpinan puncak.

Hasil setiap pekerjaan termasuk proyek konstruksi biasanya diukur melalui aspek 5Q (5 Qualities), yakni kualitas hasil kerja, kualitas waktu pelaksanaan, kualitas efisiensi biaya, kualitas keselamatan kerja, serta kualitas pengamanan lingkungan dan etika kerja.

Tiga kualitas pertama tentunya sudah sangat dipahami baik oleh kontraktor maupun pemilik proyek jalan tol. Namun, kualitas keselamatan kerja serta upaya mengamankan lingkungan kerja dan bekerja secara etis juga sama pentingnya.

Aspek 5Q sudah seharusnya dijadikan budaya bagi perusahaan di sektor infrastruktur karena akan terefleksikan dalam cara bekerja di lapangan. Sehingga, upaya menjaga mutu dan keselamatan kerja tidak hanya untuk memenuhi syarat sertifikasi saja, melainkan memang mencerminkan komitmen di lapangan.

Tone at the top atau “warna” komitmen yang diberikan oleh pimpinan puncak menjadi sangat penting untuk mengawal aspek 5Q. Boleh jadi, sebuah perusahaan memiliki berbagai peraturan yang mengedepankan mutu kerja dan keselamatan pekerja.

Namun, apabila pemimpin tertinggi tidak

mempelihatkan kepedulian, tentunya aturan-aturan tadi hanya menjadi omong kosong belaka atau sekadar sebagai syarat. Membentuk tim pengawas pelaksanaan proyek yang memonitor pekerjaan di lapangan bisa menjadi salah satu langkah konkrit perusahaan dalam mengawal mutu kerja dan keselamatan pekerja.

Dalam perjalanan karir saya di sektor konstruksi dan jalan tol, laporan dari tim pengawas selalu dibahas sebagai agenda pertama dalam rapat. Setelah mengevaluasi pekerjaan di lapangan, rapat dapat diteruskan ke agenda berikutnya seperti update perkembangan proyek hingga posisi keuangan.

Dengan melakukan praktik itu, semua pihak di dalam perusahaan akan merasakan kepedulian dan komitmen pimpinan dalam menjaga baik kualitas proyek maupun keselamatan pekerja. Tak lupa, pimpinan juga perlu memperlihatkan kepeduliannya saat meninjau pekerjaan di lapangan dengan mengajukan pertanyaan seputar keselamatan dan kesehatan kerja.

Hal-hal kecil seperti itu memang terdengar sepele. Namun, perhatian ssmacam itu justru akan lebih membawa dampak terhadap keselamatan dalam pekerjaan

# TONE AT THE TOP AS THE KEY TO CONSTRUCTION SAFETY

Frans S. Sunito

President Director of PT Jakarta Toll Road Development during 2012 -2021

**A**lmost all construction works entail a risk of accidents to workers, especially during the process of toll road infrastructure building that involves a considerable number of workers. However, these accidents can be minimized. Tone at the top or top management's commitment is one of the many ways to do it.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2

The results of each work, including those of a construction project, are usually measured using the 5Q (5 Qualities) aspects, which consist of the quality of work result, quality of execution time, quality of cost efficiency, quality of work safety, and quality of environment safety and work ethics.

Contractors and toll road project owners have understood well the first three qualities. However, the quality of work safety and the effort to ensure work environment safety as well as maintain ethics during work are also vital.

The 5Q aspects should be included as a work culture of companies in the infrastructure sector because they will reflect the actual work process. Thus, maintaining work quality and safety serves not only to fulfill certification requirements, but also to prove the company's commitment in the field.

Tone at the top or "the tone" of commitment from the top management plays a vital role in the successful overseeing of the 5Q aspects. A company possibly has many rules about maintaining work quality and workers' safety.

However, if such issues are not a matter



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cijago Seksi 3

konstruksi.

Namun demikian, meski telah melakukan sejumlah antisipasi, memang sulit memastikan proyek sama sekali tanpa kecelakaan. Namun setidaknya, pekerjaan konstruksi harus diupayakan agar mencapai *zero fatality*.

Perlu diketahui, kecelakaan kerja di lapangan dapat dikategorikan mulai dari *first aid injury* yaitu kecelakaan yang hanya membutuhkan pertolongan pertama hingga *heavy injury*. Untuk kecelakaan berkategori *heavy injury*, dampaknya adalah baik dari sisi pekerja maupun alat yang menyebabkan pekerjaan akan dihentikan.

Selain itu, kecelakaan *near miss* atau yang hampir terjadi juga harus diperhatikan. Pasalnya, kecelakaan *near miss* itu tentunya terjadi karena kekeliruan di lapangan. Walaupun kecelakaan itu tidak pernah terjadi, tetap penting untuk mengetahui penyebabnya sehingga dapat dihindari di kemudian hari.

## Membangun Perkotaan

Pelaksanaan proyek konstruksi di area urban yang padat tentu lebih riskan terjadi kecelakaan dibandingkan pembangunan di area rural yang lapang. Dalam membangun infrastruktur di kawasan perkotaan, termasuk ketika membangun jalan tol, selain mengedepankan aspek 5Q juga harus mempererat sinergi dengan pihak-pihak terkait.

Sebagai contoh, pembangunan jalan tol Kelapa Gading-Pulo Gebang sepanjang 9,3 kilometer. Ruas tol yang merupakan bagian dari jalan tol Lingkar Luar Jakarta (JORR) ini dibangun di wilayah yang lalu lintasnya padat.

Dalam proyek tersebut, yang harus dilakukan adalah selain mengedepankan aspek keselamatan pekerja, keselamatan dari pengguna jalan maupun masyarakat yang berada di sekitar lokasi proyek juga harus menjadi perhatian. Kendati masyarakat di sekitar proyek dan pengguna jalan di perkotaan biasanya maklum dengan pembangunan infrastruktur, tentu pihak yang membangun harus tetap menjaga kenyamanan dan keselamatan bersama.

Tidak hanya itu, koordinasi dengan pihak



Tol Kelapa Gading-Pulo Gebang

terkait untuk penanganan utilitas di dalam tanah maupun di atas tanah juga harus dilakukan. Keberadaan berbagai utilitas kota seperti kabel tanah dan kabel udara untuk listrik, kabel telekomunikasi, pipa gas, pipa air minum serta drainase juga memerlukan peninjauan secara tepat (*precisely*) agar tidak berbentur dengan pondasi maupun tinggi jalan tol layang. Beberapa penyelesaian kendala dapat direncanakan seperti mengamankan utilitas tersebut atau melakukan relokasi berdasarkan kesepakatan dengan institusi terkait.

Pembangunan jalan tol Kelapa Gading-

Pulo Gebang telah membuktikan bahwa konstruksi infrastruktur perkotaan sangat rumit dan kompleks. Untuk menjaga keselamatan semua pihak, perencanaan konstruksi tak hanya mengenai kekuatan dan kehandalan konstruksi, namun juga mengenai *constructability* atau *buildability* (kemampubangunan).

Artinya, pembangunan jalan tol tidak bisa dikerjakan sendiri. Kontraktor maupun pemilik proyek harus bekerja dengan memperhatikan semua aspek mulai dari keselamatan dan kesehatan pekerja, sinergi dengan pihak-pihak terkait, hingga tanggung jawab terhadap lingkungan.

of concern to the top management, all those rules will be meaningless and their existence serves to satisfy requirements only. Forming a supervising team for a project to oversee work in the field can be one of many real steps a company can take in order to monitor its work quality and workers' safety.

Throughout my career in construction and toll road sectors, meetings are always preceded by discussing reports from the supervising team. After field work evaluation, the meetings move on to other agendas, ranging from updates about project of the project to financial matters.

By implementing these practices, all people across the company will be able to see that their leaders care and are committed to maintaining both project quality and workers' safety. Leaders must also show concern when visiting the work site by asking questions about safety and health at work.

Such measures might sound trivial. However, such concern will have a greater impact on the safety level during a construction work.

Even with precautions, the risk of accidents occurring during a project cannot be completely avoided. At the very least, we do our best to make sure that a construction work has zero fatality.

Accidents at work can be classified into first aid injuries, which are any accident

that need the first aid only, to heavy injuries. A heavy injury usually results in termination of both the worker and the equipment causing such an injury.

We also need to keep an eye on near miss accidents or accidents that almost occur. Near miss accidents happen because of problems that happen in the field. Even though there is no accident, it is still important to identify the problem in order to prevent future incidents.

### Building Cities

Construction projects in crowded urban areas certainly have higher risk of accidents than the ones in rural areas, which are less crowded. While building infrastructures in urban areas, including toll roads, strengthening synergy with related parties is crucial, in addition to implementing the 5Q aspects.

Let's use construction of the 9.3 kilometer-long Kelapa Gading-Pulo Gebang toll road as an example. The toll road, a part of Jakarta Outer Ring Road, was built in a high-traffic area.

In the project, other than workers' safety, we must also ensure the safety of road users and people who live around the project site. People that live around a project site and urban road users are generally used to infrastructure developments, but developers in charge of the project must make sure that it is comfortable and safe for everyone.



Aspek 5Q sudah seharusnya dijadikan budaya bagi perusahaan di sektor infrastruktur karena akan terefleksikan dalam cara bekerja di lapangan.

The 5Q aspects should be included as a work culture of companies in the infrastructure sector because they will reflect the actual work process.

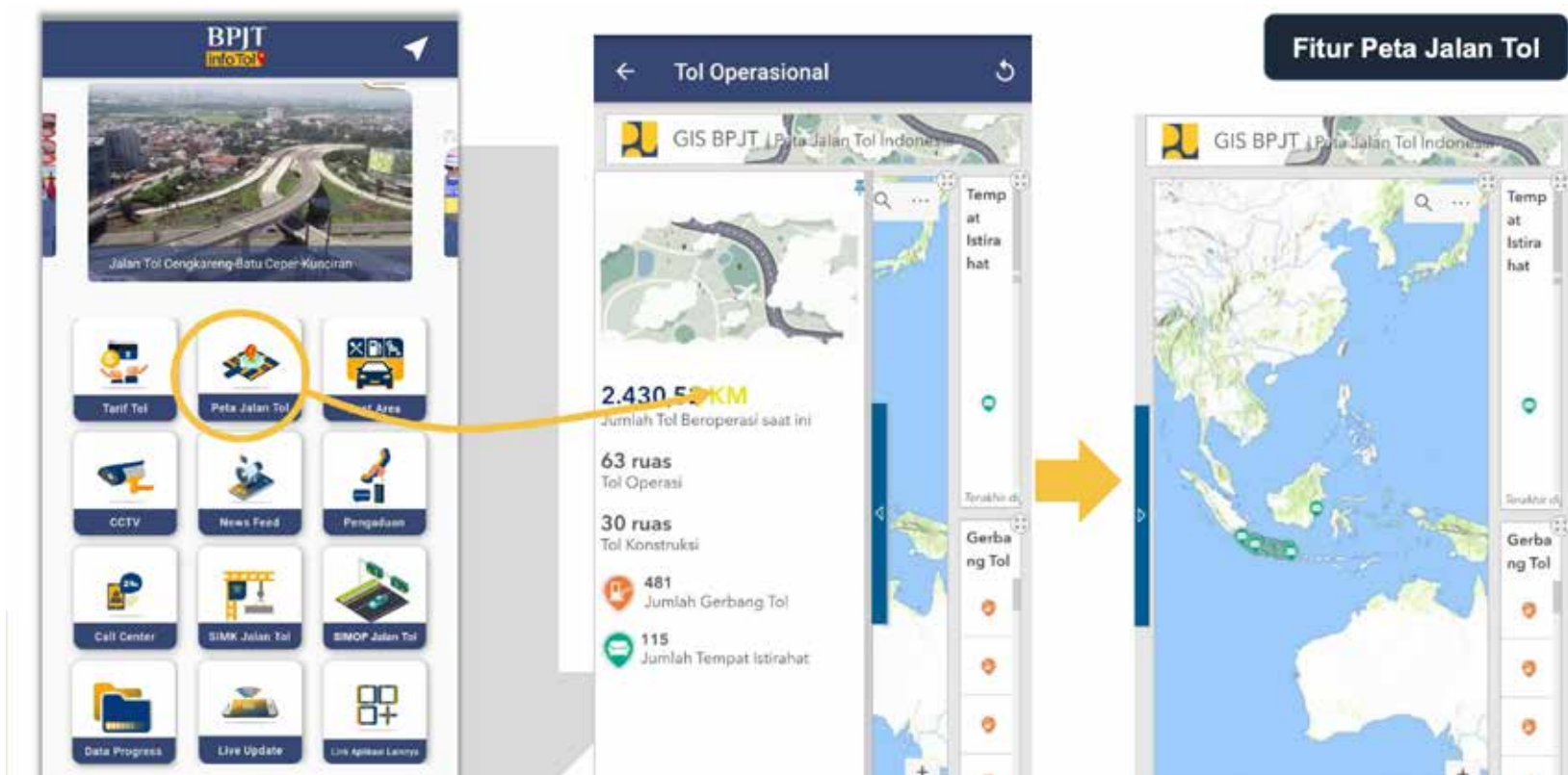
Not only that, coordination with related parties for underground and above ground utility handling must also be done. Precise observation on various city utilities, such as underground or overhead power cables, telecommunications cables, gas pipes, drinking water pipes, and drainage is also necessary to ensure that nothing will collide with the foundation or the top of elevated toll road. Some solutions can be planned ahead, such as performing safety measures to protect such utilities or relocating based on agreement with related institutions.

The construction of the Kelapa Gading-Pulo Gebang toll road proved the complexity of urban infrastructure construction. In order to maintain everyone's safety, construction planning must focus not only on the construction's strength and reliability, but also on constructability or buildability.

It means that the construction of toll roads cannot be done alone. The contractors as well as the project owners must pay attention to all aspects, including workers' safety and health, synergy with related parties, and environmental responsibility.



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Serpong-Balaraja



# APLIKASI BPJT INFO TOL, JALAN TOL DALAM GENGAMAN

Optimalisasi pelayanan di jalan tol tidak hanya menyangkut perangkat keras, namun juga perangkat lunak. Terlebih, di era sekarang ini, penyelenggaraan jalan tol yang terkait erat dengan pelayanan publik harus terintegrasi dengan teknologi informasi.

Sebab, sebagai lembaga yang bertanggung jawab untuk melaksanakan sebagian kewenangan pemerintah dalam pengelolaan jalan tol, Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) memiliki tanggung jawab untuk memberikan informasi tentang penyelenggaraan jalan tol kepada publik. Fungsi itu mencakup capaian kinerja dan kegiatan BPJT, serta informasi lain terkait jalan tol.

Bagi publik, informasi terkini tentang jalan tol akan memberikan rasa keamanan dan kenyamanan. Terlebih, kebutuhan dan ekspektasi publik terhadap pelayanan di jalan tol semakin tinggi. Sementara, bagi investor, kemudahan mendapatkan informasi terkait penyelenggaraan jalan tol dapat meningkatkan kepercayaan diri untuk berinvestasi di jalan tol.

Untuk mencapai tujuan itu, BPJT telah mengembangkan situs [bpjt.pu.go.id](http://bpjt.pu.go.id)

sebagai sarana memberikan informasi terkini mengenai industri jalan tol di Indonesia, kegiatan BPJT tentang penyelenggaraan jalan tol, serta informasi mengenai lelang jalan tol yang berguna bagi calon investor.

Karena kini dunia telah berada dalam genggaman tangan, BPJT juga tidak ketinggalan mengembangkan aplikasi BPJT Info Tol. Aplikasi BPJT Info Tol dirancang untuk memudahkan pengguna jalan tol mendapatkan informasi satu pintu mengenai semua ruas jalan tol yang dikelola oleh seluruh badan usaha jalan tol (BUJT).

Aplikasi BPJT Info Tol merupakan pengembangan versi mobile dari aplikasi Tarif Tol BPJT berbasis situs. Aplikasi ini diharapkan dapat memudahkan pengguna jalan tol dalam mencari total tarif tol yang

# EASY ACCESS TO TOLL INFORMATION THROUGH THE ITRA APPLICATION

**O**ptimal toll road services can be pursued through not only hardware, but also software. Toll road administration is closely related to public services and therefore integration with information technology is necessary. This is especially true in this era.

The reason is, as an agency assuming part of authority of the government regarding toll road management, the Indonesia Toll Road Authority (ITRA) is also in charge of disseminating information about toll road administration to the public. Such information includes realization of target performance and programs of ITRA, as well as other information related to toll roads.

Knowing the latest information about toll roads will give the public a sense of safety and comfort. In addition, the needs and expectations of the public towards toll road services are increasing. Meanwhile, for investors, easy access to information related to toll road administration can boost their confidence to invest in toll roads.

To this end, ITRA has developed the [bpjt.pu.go.id](http://bpjt.pu.go.id) website, which provide the latest information about the toll road industry in Indonesia, ITRA programs in toll road administration, and information about toll road tenders for potential investors.

Technological development makes everything in the world can be accessed online. To keep up with advances in technology, ITRA developed an application called BPJT Info Tol (ITRA Toll Info). Using this single application, toll road users will have all information about all toll roads managed by all Toll Road Business Entities at their fingerprints.

The ITRA Toll Info application is the mobile version of the web-based ITRA Toll Tariffs application. This application is expected to help toll road users find out information about the total toll tariff to a particular destination.



Gerbang Tol Kertajati Utama Akses Tol BIJB Kertajati

harus dikeluarkan dalam perjalanan.

Sebelumnya, aplikasi BPJT Info Tol bernama Aplikasi Mobile BPJT Tarif Tol. Kemudian dilakukan perubahan nama karena aplikasi ini tidak lagi dirancang hanya untuk mencari informasi tentang tarif tol, namun juga untuk memudahkan pengguna dalam mencari informasi apapun terkait jalan tol.

Pengembangan Aplikasi BPJT Info Tol pertama kali diperkenalkan di Google Play pada 30 Desember 2020. Kemudian dilakukan pembaruan menjadi BPJT Info Tol pada 7 Juni 2021. Sementara, aplikasi BPJT Info Tol secara resmi mulai tersedia di App Store pada 1 Maret 2021. Dalam jangka waktu tersebut, aplikasi BPJT Info Tol terus dikembangkan dengan penambahan fitur-fitur secara bertahap.

Melalui beberapa fitur dalam aplikasi BPJT Info Tol, pengguna dapat mengecek estimasi jumlah tarif tol yang harus dibayar dari satu lokasi ke lokasi yang dituju, lokasi gerbang, serta fasilitas tempat istirahat dan pelayanan terdekat. Selain itu, aplikasi BPJT Info Tol juga menampilkan peta jalan tol di seluruh Indonesia.

Aplikasi BPJT Info Tol juga menyediakan fitur *Call Center* yang menampilkan nomor kontak yang dapat dihubungi jika terjadi keadaan darurat. Terdapat pula fitur Pengaduan yang dapat dimanfaatkan pengguna jalan tol untuk melakukan pengaduan ke ruas tol terkait.

Tidak hanya itu, aplikasi BPJT Info Tol juga dapat menampilkan *Live Update* yang menampilkan informasi kondisi jalan tol terkini, kemudian fitur *News Feed* yang memberikan informasi atau berita terkait jalan tol terkini. Selain itu, terdapat pula fitur Link Aplikasi Lainnya yang memberikan informasi aplikasi mobile lainnya yang masih terkait dengan jalan tol.

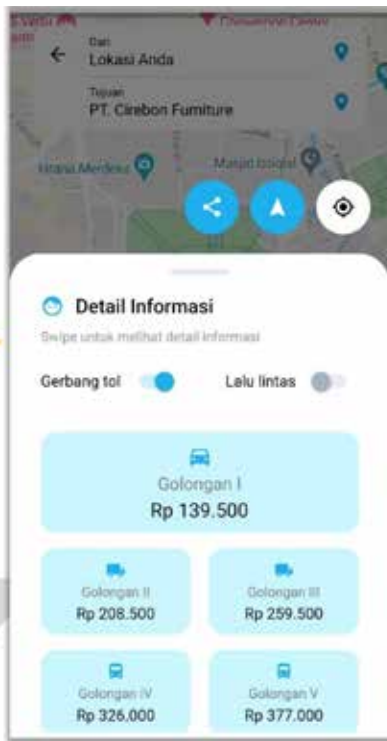
Ke depan, aplikasi BPJT Info Tol masih terus dikembangkan. Berbagai fitur yang saat ini sudah ada akan ditingkatkan kualitasnya menjadi lebih baik demi memenuhi kebutuhan pengguna jalan tol. Melalui aplikasi itu pula, interaksi dengan pengguna jalan tol juga dapat terjadi, baik interaksi antara pengguna dengan BPJT maupun pengguna dengan badan usaha jalan tol di setiap ruas.



*Aplikasi BPJT Info Tol dirancang untuk memudahkan pengguna jalan tol mendapatkan informasi satu pintu mengenai semua ruas jalan tol yang dikelola oleh seluruh badan usaha jalan tol (BUJT).*

*ITRA developed an application called BPJT Info Tol (ITRA Toll Info). Using this single application, toll road users will have all information about all toll roads managed by all Toll Road Business Entities at their fingertips.*





Dengan mengetikkan lokasi awal dan lokasi tujuan, secara otomatis akan ditampilkan estimasi total tarif yang harus dikeluarkan antar ruas tol semua golongan kendaraan dengan fitur navigasi, lokasi gerbang tol serta fasilitas rest area terdekat

Previously, the ITRA Toll Info application was called Aplikasi Mobile BPJT Tarif Tol (the ITRA Toll Tariff Mobile App). Then, the name was changed because this application was developed further and provides not only information about toll tariffs, but also any information related to toll roads to toll users.

The ITRA Toll Info Application was first introduced on Google Play on 30 December 2020. It was then updated to the ITRA Toll Info on 7 June 2021. Meanwhile, the application was officially made available on App Store on 1 March 2021. During that period, the ITRA Toll Info app was continuously developed with more features added gradually.

Through some features on the app, users can check the estimated toll tariffs charged from one location to another, toll gate locations, as well as rest and service areas. Furthermore, the ITRA Toll Info app also shows the map of toll roads all over Indonesia.

The ITRA Toll Info app also has a Call Center feature that provides a list of phone numbers to contact in emergency situations. It also has a Complaint feature that toll road users can use to file complaints about any toll roads.

This app can also show Live Updates that display information about the latest toll road conditions. It also has a News Feed feature that provides the latest information or news about toll roads. Another feature is the Link Other Apps feature, which shows a list of other toll road-related mobile apps.

The ITRA Toll Info application will be developed further in the future. Improvement will be made to the existing features to better meet the needs of toll road users. In the future, the app will also enable interactions with toll road users, both between users and ITRA as well as between users and TRBE at any toll road section.



#### Fitur CCTV

Memungkinkan pengguna untuk melihat informasi kondisi jalan tol terkini berupa video dan foto/gambar

# TATA KELOLA MENAMBAH DAYA PIKAT BISNIS JALAN TOL



Ramdani Basri

*Direktur Utama & CEO PT Nusantara Infrastructure Tbk*

## Pendidikan:

- 1985: Sarjana Manajemen dan Bisnis, Universitas Katolik Atmajaya, Jakarta
- 1986: Program Pendidikan Manajemen dan Bisnis, Monash University, Australia
- 2002: Master of Science bidang Public Policy, Universitas Indonesia
- 2012: Executive Education in Economic Infrastructure dari Harvard Kennedy School, Amerika Serikat

## Pengalaman:

- 2006-Sekarang: Pendiri dan Direktur Utama PT Nusantara Infrastructure Tbk
- 2017-Sekarang: Direktur Utama PT Potum Mundi Infranasantara
- 2016-Sekarang: Komisaris PT Margautama Nusantara
- 2008-2010: Komisaris PT Bormindo Nusantara
- 1998-2002: Pendiri dan Direktur Utama PT Asia Investco
- 1997-2004: CEO/President Director PT Asiana Multikreasi Tbk
- 1994-1998: Komisaris PT Asia Komunika
- 1994-1997: Komisaris PT Asiana Sekuritas

**P**raktik tata kelola yang baik merupakan kunci utama kesuksesan dalam mengembangkan infrastruktur jalan bebas hambatan di Indonesia. Hal itu terjadi setidaknya dalam satu dekade terakhir.

Jika melihat ke belakang, pada medio 2006, bisnis infrastruktur jalan tol tampak tak tergapai karena dianggap terlalu mahal dan kurang teregulasi. Sementara, para pengusaha swasta pun lebih condong menyukai bisnis yang dapat langsung membawa keuntungan, semisal dari sektor komoditas batu bara.

Sementara, pengembangan jalan tol pada saat itu tertumpu pada satu pihak yaitu PT Jasa Marga (Persero) Tbk yang sebelum Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 dibentuk, menjalankan fungsi sebagai operator sekaligus regulator. Setelah UU tentang Jalan diundangkan, dominasi PT Jasa Marga (Persero) Tbk pun disesuaikan dengan menempatkan perusahaan pelat merah itu menjadi operator jalan tol, sedangkan mandat sebagai regulator dijalankan oleh Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT) yang berada di bawah naungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Kondisi di industri jalan tol semakin berkembang ketika Presiden Joko Widodo menjabat pada 2014 dan menjadikan infrastruktur sebagai fokus kebijakannya. Tersambungunya Tol Trans Jawa dan Tol Trans Sumatera menjadi wujud dari kebijakan itu.

Kendati jalan tol semakin panjang dalam beberapa tahun terakhir, industri jalan tol tetap memiliki predikat sebagai sektor yang mahal karena membutuhkan waktu

pengembalian investasi yang lama. Bagi pengusaha, khususnya swasta, dibutuhkan kesabaran untuk menggarap bisnis jalan tol karena sifatnya yang jangka panjang.

Meski demikian, bisnis jalan tol terbukti menjadi salah satu sektor yang tahan banting dibandingkan dengan bisnis lainnya. Terutama ketika pandemi Covid-19 melanda sejak 2020, bisnis jalan tol terbukti dapat bangkit lebih dulu dibandingkan dengan bisnis lainnya.

Selain imun terhadap pandemi, bisnis jalan tol juga terbukti lebih stabil ketika kondisi makroekonomi tidak begitu bergairah. Malahan, kehadiran jalan tol menjadi salah satu jawaban untuk memicu kembali pertumbuhan ekonomi.

Untuk menjaga industri jalan tol lebih berkelanjutan, kemudian meyakinkan pihak swasta untuk terlibat, termasuk membuat investor asing lebih percaya diri untuk menanamkan modal, terdapat beberapa cara yang dapat dipertimbangkan.

Pertama, regulasi di industri jalan tol harus jelas dan tidak berbelit-belit, mulai dari pembebasan lahan hingga penetapan tarif. Ketika regulasi jelas, tidak hanya pihak swasta yang akan tertarik untuk terjun ke industri jalan tol Indonesia, melainkan juga membuka peluang bagi investor dari luar negeri untuk mendanai proses divestasi aset.

Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum telah memudahkan investor untuk berinvestasi atau setidaknya investor menjadi lebih berani. Selain itu, kehadiran Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) di bawah Kementerian Keuangan juga patut diapresiasi karena menambah kepercayaan diri investor di industri jalan tol.

# GOOD GOVERNANCE MAKES THE TOLL ROAD BUSINESS A MORE ATTRACTIVE INVESTMENT

By: Ramdani Basri

President Director & CEO of PT Nusantara Infrastructure Tbk

### Education:

- 1985: Bachelor of Management and Business, Universitas Katolik Atmajaya, Jakarta,
- 1986: Management and Business Education Program, Monash University, Australia,
- 2002: Master of Science in Public Policy, Universitas Indonesia
- 2012: Executive Education in Economic Infrastructure, Harvard Kennedy School, the United States of America

### Experience:

- 2006-Present: Founder and President Director of PT Nusantara Infrastructure Tbk
- 2017-Present: President Director of PT Potum Mundi Infranasantara
- 2016-Present: Commissioner of PT Margautama Nusantara
- 2008-2010: Commissioner of PT Bormindo Nusantara
- 1998-2002: Founder and President Director of Utama PT Asia Investco
- 1997-2004: CEO/President Director of PT Asiana Multikreasi Tbk
- 1994-1998: Commissioner of PT Asia Komunika
- 1994-1997: Commissioner of PT Asiana Sekuritas

**G**ood governance is crucial to the success of toll road infrastructure development in Indonesia. This is especially true during the last decade.

Looking back, in mid-2006, the toll road infrastructure business did not seem



Gerbang Tol Serpong Jalan Tol Serpong-Ulujami

feasible due to extremely high costs and poor regulation. Meanwhile, private investors were more inclined to invest in business that can yield more immediate returns, such as in the coal commodities sector.

Meanwhile, the development of toll roads at that time relied primarily on one entity, PT Jasa Marga (Persero) Tbk, which before Law No. 38 of 2004 was enacted, executed the function as both an operator and the regulator. After the Law on Roads was enacted, adjustments were made to reduce domination of PT Jasa Marga (Persero) Tbk by making this state-owned company solely a toll road operator, and appointing the Indonesia Toll Road Authority under the Ministry of Public Works and Housing (PUPR) as the regulator.

The toll road industry developed further when President Joko Widodo began his initial term in 2014 and made infrastructure development the focus of his policies. Because of this policy, he succeeded in connecting the Trans Java and Trans Sumatera Toll Roads.

While the length of toll roads has kept increasing in the last few years, the toll road industry still retains its predicate as a costly sector as it takes time to yield its return on investment. For businesses, especially those in the private sector, its long-term nature makes running business in the toll road industry take a good deal of patience.

Even so, the toll road business has proven itself as a resilient sector compared to other business sectors. This was especially true during the Covid-19 pandemic that has hit the nation, and the world, since 2020, as the toll road business was able to recover earlier than other businesses.

Aside from being unaffected by the pandemic, the toll road business also proved more stable even when the macroeconomic situations did not seem very promising. In fact, toll roads became a key to restarting the economic growth of the nation.

In order to maintain the sustainability of the toll road industry and boost trust and

Baru-baru ini, pemerintah juga telah membentuk *Indonesia Investment Authority (INA)* sebagai *sovereign wealth fund*. Tentu kebijakan itu diharapkan dapat mendatangkan investasi dari luar negeri untuk industri jalan tol, terutama untuk mendorong *asset recycling*.

Kedua, meningkatkan praktik divestasi aset jalan tol agar pemain lama dapat terus menjalankan bisnis dengan melakukan konstruksi di tempat lain sementara pemain baru juga tumbuh. Dengan demikian, akan tercipta harmonisasi ketika pemain lama tetap dapat mengembangkan bisnis dan pemain baru akan terus bermunculan.

Misalnya, perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) menjual aset jalan tol dan kemudian diserap oleh pemain swasta baru. Hal itu juga secara otomatis akan meningkatkan partisipasi swasta di industri jalan tol. Terlebih jika mengingat anggaran pemerintah tidak akan cukup untuk membangun jalan tol di seluruh pelosok Indonesia.

Sedangkan terkait proses divestasi aset untuk investor dari luar negeri, seperti melalui INA, terdapat hal yang perlu diperhatikan, antara lain kualitas aset jalan tol yang harus sesuai dengan standar internasional. Sebab, biasanya, investor dari luar negeri datang dengan membawa nilai investasi jumbo, namun dengan sejumlah persyaratan. Apabila kualitas jalan tol yang akan dilepas tidak baik, risiko biaya perawatan akan tinggi sehingga menyurutkan minat investasi asing.

Khusus untuk menggaet investasi asing, Indonesia seyogyanya melakukan “jemput bola” ke negara-negara yang potensial, semisal dengan mengadakan roadshow ke hadapan investor di luar negeri. Para investor asing harus diberi karpet merah agar lebih yakin untuk menggelontorkan dana investasinya ke industri jalan tol di Tanah Air.

Setelah kualitas jalan tol terjamin dan investor asing dijemput, kemudian perlu diperhatikan kemudahan untuk “exit” secara komersial. Tentunya, jalan tol berkualitas dengan *leverage* yang kecil dan memiliki trafik tinggi akan lebih mudah untuk dijual kembali.

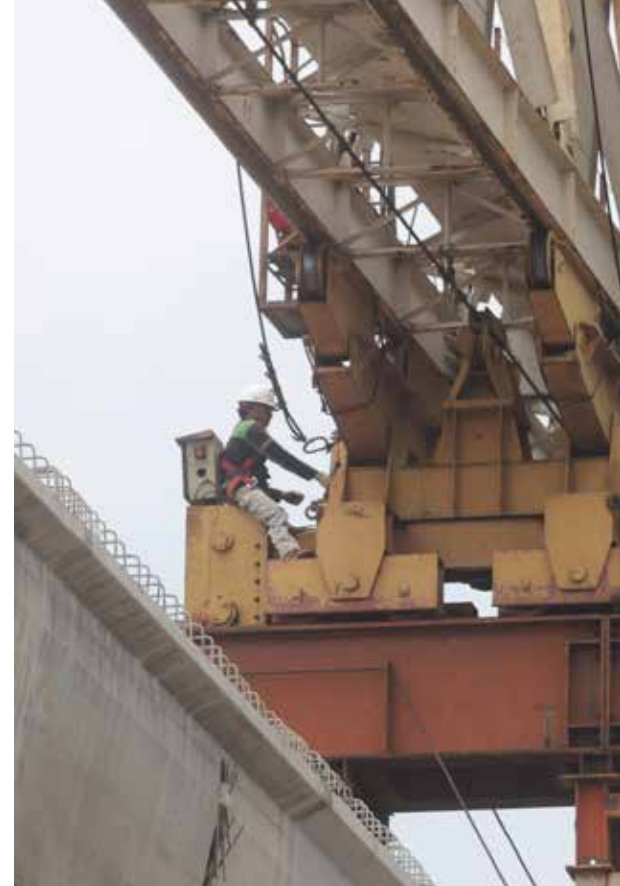
## Tentang Penulis

Ramdhani Basri saat ini menjabat sebagai Presiden Direktur PT Nusantara Infrastructure Tbk (META). Dia mendirikan Nusantara Infrastructure pada 2006 hingga membawanya menjadi salah satu perusahaan operator jalan tol kelas atas di Indonesia.

Nusantara Infrastructure baru saja merampungkan pembangunan jalan tol layang AP Pettarani dan kini total panjang jalan tol yang dikelola telah mencapai 38,7 kilometer. Ruas itu adalah ruas tol Serpong-Pondok Aren, tol Pelabuhan Soekarno Hatta-AP Pettarani, tol Jembatan Tallo-Simpang Mandai, dan tol Kebon Jeruk-Penjarangan. Saat ini, perseroan tengah membangun akses Makassar New Port dan sedang mempersiapkan konstruksi jalan tol Cikunir-Ulujami.

Ramdhani memiliki visi jangka panjang bahwa jalan tol dipastikan akan memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional. Pasalnya, jalan tol menekan biaya transportasi menjadi lebih murah serta memudahkan mobilitas orang maupun barang.

Tidak hanya itu, keberadaan jalan tol juga berkontribusi terhadap lingkungan (perubahan iklim). Dengan jarak tempuh yang lebih dekat, kebutuhan bahan bakar sekaligus polusi yang mengandung emisi karbon dapat dikurangi. Ramdhani percaya bahwa kehadiran infrastruktur jalan dapat mengembangkan mental masyarakat untuk menjadi lebih teratur dan baik.



*Bisnis jalan tol terbukti menjadi salah satu sektor yang tahan banting dibandingkan dengan bisnis lainnya. Terutama ketika pandemi Covid-19 melanda sejak 2020, bisnis jalan tol terbukti dapat bangkit lebih dulu dibandingkan dengan bisnis lainnya.*

*Even so, the toll road business has proven itself as a resilient sector compared to other sectors of business. This was especially true during the Covid-19 pandemic that has hit the nation since 2020*



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cimanggis-Cibitung Seksi 2

participation of private sector players, including foreign investors, there are several ways that can be considered.

Firstly, regulations in the toll road industry should be made clear and simplified, from land acquisition to tariff regulations. Clear and uncomplicated regulations will not only pave the way for higher investment from private sectors, but also attract foreign investors to finance the asset divestment process.

Law Number 2 of 2012 on Land Acquisition for Construction of Public Utilities has made it easy for investors to invest, or at least makes them more confident to do so. Furthermore, the presence of LMAN (the National Asset Management Agency) under the Ministry of Finance also needs to be appreciated as it helps to boost investor confidence in the toll road industry.

Recently, the government has also formed the Indonesia Investment Authority (INA) as a sovereign wealth fund. This policy is expected to attract foreign investment to the toll road industry, especially in an effort to promote asset recycling.

Secondly, boosting toll road asset divestment to enable the existing players continue running their business by doing construction elsewhere while giving new players a chance to grow. As such, a harmony can be established between the existing players who are developing their business and emerging new players who want to take part in the industry.

For example, a State-Owned Enterprise (SOE) can sell its toll road assets which are then taken over by new players from the private sector. This would automatically boost the participation of private sector players in the toll road industry. It is especially important if we consider the fact that the government will not be able to finance construction of all toll roads across Indonesia on its own.

Meanwhile, for divestment of assets from foreign investors, such as through INA, there are several things to consider, such as the quality of toll road assets that needs to meet international standard requirements. The reason is, while the value of foreign investment is often significantly larger, it often imposes certain requirements.

Poor toll road quality may result in huge maintenance costs, which in turn will be a discouraging factor to foreign investment. To attract foreign investment, Indonesia needs to actively promote its investment opportunities to prospective nations, for example by hosting roadshows abroad. We need to roll out the red carpet for foreign investors in order to boost their confidence in investing in our toll road industry.

After ensuring toll road quality and actively promoting investment opportunities to foreign investors, another crucial part to consider is strategies for commercial “exit”. Good quality toll roads with low leverage and high traffic will be easier to resell.

### About the Author

Ramdhani Basri is currently the President Director of PT Nusantara Infrastructure Tbk (META). He founded Nusantara Infrastructure in 2006 and has since led it to become one of the major toll road operator companies in Indonesia.

Nusantara Infrastructure has just recently completed the construction of AP Pettarani elevated toll road. Now, it has a total managed road length of 38.7 kilometers, which consists of Serpong-Pondok Aren toll road section, Soekarno Hatta-AP Pettarani toll road, Jembatan Tallo-Simpang Mandai toll road, and Kebon Jeruk-Penjarangan toll road. The company is currently constructing an access road to Makassar New Port and is also preparing for the construction of Cikunir-Ulujami toll road.

Ramdhani has a long-term vision of contributing to the growth of the national economy through construction of more toll roads. After all, the availability of toll roads helps reduce the cost of transportation and boosts the mobility of both people and goods.

Not only that, the availability of more toll roads can also contribute positively to the environment (climate change). Reduced travel distance means less fuel consumption, which also means less pollution and carbon emission. Ramdhani believes that a better road infrastructure can also develop a better and more organized mental state of our community.

# UCAPAN TERIMA KASIH

---

*Acknowledgments*





**Ir. Ambardy Efendy, M.Si (Almarhum)**

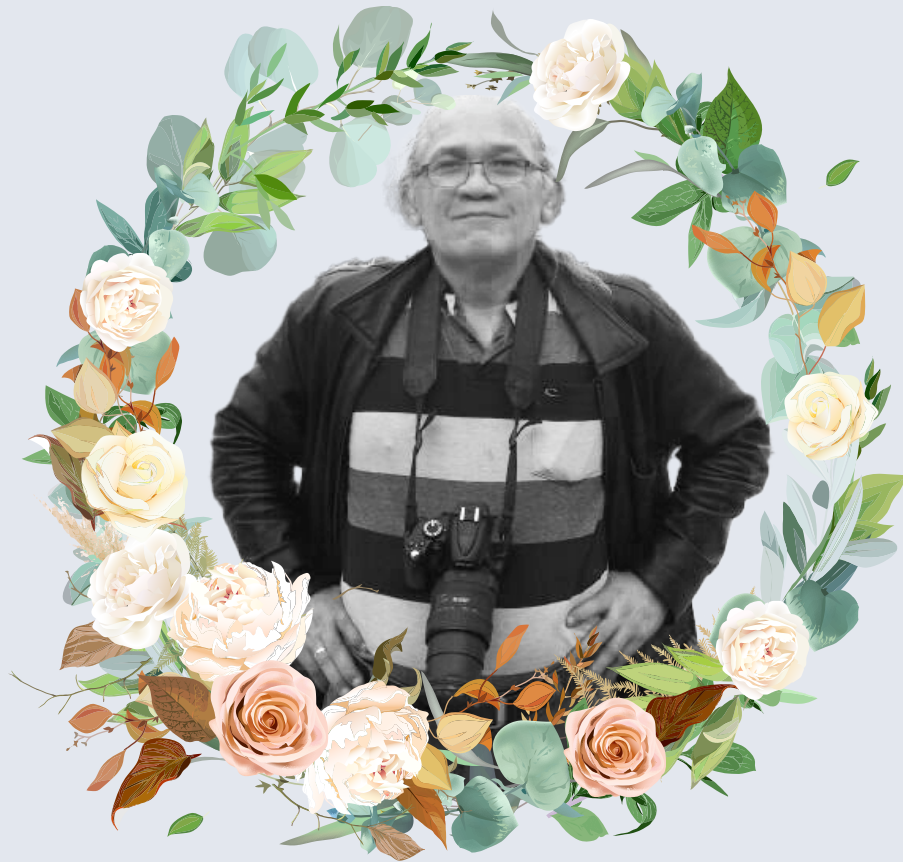
Jabatan Terakhir: Kepala Bidang Pendanaan Sekretariat Badan Pengatur Jalan Tol

Lahir: 15 April 1965

Wafat :19 Juli 2021

## UCAPAN TERIMA KASIH

Badan Pengatur Jalan Tol menyampaikan penghargaan dan apresiasi kepada almarhum Bapak Ir. Ambardy Efendy, M.Si atas dukungannya dalam penyelenggaraan pembangunan jalan tol di Indonesia.



**Richard HP Napitupulu (Almarhum)**

Ahli Desain Geometri Jalan Badan Pengatur Jalan Tol

Lahir: 17 Mei 1956

Wafat: 17 Juni 2021

## UCAPAN TERIMA KASIH

Badan Pengatur Jalan Tol menyampaikan penghargaan dan apresiasi kepada almarhum Bapak Richard HP Napitupulu atas dukungannya dalam penyelenggaraan pembangunan jalan tol di Indonesia.

# PENUTUP

---

*Closing Remarks*



# PENINGKATAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA

**P**encapaian dalam penyelenggaraan jalan tol merupakan titik yang dinamis. Satu tahap keberhasilan disusun dari upaya dan kinerja yang saling terkait dan berkesinambungan. Sebagaimana membangun sebuah ruas tol, maka dimulai dari visi yang dituangkan dalam perencanaan, dilanjutkan menjadi persiapan, hingga pelaksanaan proyek. Dan banyak pihak terlibat di dalamnya.



*Jalan Tol Cengkareng-Kunciran*

Ketika suatu proyek pembangunan jalan tol selesai dan beroperasi, sebuah pencapaian terjadi. Namun, penyelenggaraan jalan tol belum selesai di situ. Operasi sebuah jalan tol adalah kerja berikutnya. Tidak hanya itu, kualitas layanan bagi pengguna dalam masa operasi itu harus terus ditingkatkan.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, telah diberikan kewenangan untuk menyelenggarakan jalan tol. Tugas dan tanggung jawab itu mencakup pengaturan jalan tol; pembinaan jalan tol; pengusahaan jalan tol; dan pengawasan jalan tol. Keempat tugas besar mencakup banyak institusi dan lembaga, serta menyangkut banyak wewenang dan kepentingan.

Badan Pengatur Jalan Tol sebagai bagian dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat juga diberi sebagian kewenangan untuk menyelenggarakan jalan tol. Sebagai bagian dari regulator, Badan Pengatur Jalan Tol menjadi pihak yang berada di depan untuk berhubungan dengan pihak ketiga, baik swasta dan investor atau calon investor di jalan tol.

Dengan posisi itu, maka Badan Pengatur Jalan Tol di satu sisi harus menarik investasi di industri jalan tol dari swasta, di sisi lain harus menjaga agar kepentingan bisnis pihak ketiga tidak melangkahi kepentingan publik.

Agar dapat menjalankan fungsi itu dengan

baik, maka pembenahan internal harus dilakukan demi menjadi lembaga yang profesional. Ketika Badan Pengatur Jalan Tol menerapkan prinsip-prinsip tata kelola yang baik, maka pelaksanaan kewenangan dalam menyelenggarakan jalan tol juga akan mengikuti.

Tentu hal itu tidak sekali jadi, melainkan kerja yang terus-menerus. Evaluasi dan perbaikan menjadi keniscayaan. Dengan demikian, penyelenggaraan jalan tol di Indonesia pun akan meningkat.

# IMPROVING THE GOVERNANCE OF TOLL ROAD ADMINISTRATION IN INDONESIA



Pekerja konstruksi pembangunan Jalan Tol Cijago Seksi 3A-Jembatan Tanah Baru

The achievements in toll road administration are dynamic in nature, each of which results from efforts and dedication that are interconnected and persistent. Construction of a toll road section begins with a vision that is outlined during planning, followed by preparation and then execution of the project. This process involves a lot of people.

When a toll road is built and it begins to operate, this is considered as an

achievement. However, the administration of that toll road does not end there. Its operation is the next task. In addition, the quality of service for users during its operation must be improved continuously.

The authority over toll road administration rests with the Ministry of Public Works and Housing. Their duties and responsibilities include toll road regulation, toll road development, toll road concessions, and toll road monitoring. These four main tasks involve various institutions and bodies, and pertain to various authority and interests.

Part of the authority over toll administration rests with the Indonesia Toll Road Authority (ITRA), as part of the Ministry of Public Works and Housing. As part of the regulator, the Indonesia Toll Road Authority also serves on the front line in dealing with third parties, including private entities, investors, or potential investors, on toll road projects.

With such position, the Indonesia Toll Road Authority must attract private investors to invest in the toll road industry while making sure that their interests do not interfere with any public interest.

In order to carry out this particular function well, improvements to the internal structure are required. Such improvements will transform the Indonesia Toll Road Authority into a professional organization. When the Indonesia Toll Road Authority implements the principles of good governance, the exercising of its authority as toll road administrator shall follow accordingly.

This certainly results from continuous and sustainable efforts rather than happening instantly. There shall always be room for evaluation and improvements. As a result, the administration of toll roads will always get better.



## **PENINGKATAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA**

*IMPROVING GOVERNANCE IN THE PROVISION OF TOLL ROAD IN INDONESIA*

Cetakan ke-1, April 2022

*Hak cipta dilindungi oleh Undang-Undang.*

*Dilarang melakukan penggandaan dan/atau memperbanyak buku tanpa persetujuan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.*

*204 Halaman, Dimensi: 25,5 cm x 28,5 cm*

**Buku dapat diakses melalui:**



## **TIM PENYUSUN**

### **PENGARAH:**

Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit, M.Sc. (Eng)

Ir. Koentjahjo Pamboedi, M.Sc.

Dr. Eka Pria Anas, M.B.A., M.Sc.

Ir. Mahbullah Nurdin, M.M.

Triono Junoasmono, Ph.D.

Kusnaedi, ST

Heni Prasetyawati, SH.,M.Si

Denny Firmansyah, S.T., M.T.

Ni Komang Rasminiati, ST.,M.Sc

Ir. Sri Sadono, M.T.

Ali Rachmadi, S.T.,M.T.

### **KONTRIBUTOR:**

Aisyah Herlita Setyaningrum, S.H.

Galuh Permana Waluyo, S.T.

Joko Santoso, S.T.

Karamullahu Wajhahu, S.T., M.T., M.Eng

M. Rendisyah Afni, ST.MT

Terasia Mayangriani, S.T., M.S.E

Zamhur Rimaldi Karnadi, S.Kom, M.A.B

Zulaikha Budi Astuti, S.T., M.Eng., M.Sc

Aska Fatahna Aulia, S.Tr.T.

Gery Askamal, S.T.

Amanda Dimas Cahya Anugerah, S.Ikom

Vivi Lovianita, S.Ikom

**Diterbitkan oleh:**

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

 **PUPR**  
SIGAP MEMBANGUN NEGERI

## SARANA KOMUNIKASI (MEANS OF COMMUNICATION)

Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

---



Gedung Binamarga Lt. 2-3, Jl. Pattimura No. 20  
Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 12110



Email:  
informasibpjt@pu.go.id



Instagram:  
@pupr\_bpjt



Twitter:  
@pupr\_bpjt



Facebook:  
PUPR BPJT



Youtube:  
PUPR BPJT

---

## DAFTAR 56 BADAN USAHA JALAN TOL/BUJT (LIST OF 56 TOLL ROAD BUSINESS ENTITIES/TRBE)

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
<p>PT. Jasa Marga</p> 	Subakti Syukur	Jakarta-Tengerang, Jakarta-Cikampek, Palimanan-Plumbo Kanci Jakarta-Bogor Ciawi, Cawang-Tomang-Grogol-Pluit, Prof. Dr Sedyatmo, Pondok Aren-Ulujami, Semarang Seksi ABC, Padalarang-Cileunyi, Cikampek-Purwakarta-Padalarang, Surabaya-Gempol, Belawan-Medan-Tanjung Morawa, JORR(W2-E1-E2-E3),	Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah Jakarta, 13550 Indonesia, Telp : +6221 8413630/+6221 8413526550, Fax : +6221 841 3540 Webite: <a href="https://www.jasamarga.com/">https://www.jasamarga.com/</a>
<p>PT. Utama Karya</p> 	Budi Harto	Terbanggi Besar-Pematang Panggang, Pematang Panggang-Kayu Agung, Pekanbaru-Kandis-Dimai, Akses Tanjung Priok, Medan-Binjai, Palembang-Indralaya, Bakauheni-Termanggi Besar, Pekanbaru-Padang, Indrapura-Kisaran, Sigli-Banda Aceh, JORR S	Gedung HK, Jl. Letjen MT. Haryono, Kav. 8, Jakarta 133340 Telp : 021-8193708 Fax : 021-8196107 Website: <a href="http://www.hutamakarya.com/">http://www.hutamakarya.com/</a>
<p>PT. Citra Marga Nusaphala Persada</p> 	Fitria Yusuf	Cawang-Tj Priok-Ancol Timur- Jembatan Tiga/Pluit	Jalan Yos Sudarso Kavling No 28 RT 3 RW 11 Sunter Jaya, Tanjung Priok, Jakarta Utara, 14350 Telp: 021-65306930 Website: <a href="http://id.citramarga.com/">http://id.citramarga.com/</a>
<p>PT. Jakarta Lingkar Barat Satu</p> 	Fatchur Rochman	JORRW1	Bangun Tjipta Building Lt. 3, Jl. Gatot Subroto 54, Petamburan, Jakarta, 10260 Telp : (021) 570 9091 Fax : (021) 570 9120 Website: <a href="https://www.jlbsatu.com/">https://www.jlbsatu.com/</a>
<p>PT. Marga Lingkar Jakarta</p> 	Ari Wibowo	JORR W2 Utara	Plaza Tol Meruya, Jl. Raya Meruya Utara No. 1 Meruya Utara, Jakarta Barat, 11620 Telp : (62 21) 589 88462, Fax : (62 21) 589 08447 Website: <a href="https://margalingkarjakarta.co.id/">https://margalingkarjakarta.co.id/</a>

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jakarta Toll Road Development 	Frans S Sunito	6 Jalan tol Dalam Kota	Jl. Sultan Syahrir No.8 CBD Bintaro, Tangerang Selatan, 15220, Indonesia Telp : 021-7453105, Fax : 021-7458996 Website: <a href="http://www.jtd.co.id">http://www.jtd.co.id</a>
PT. Cimanggis-Cibitung Toll Ways 	Thorry Hendrarto	Cimanggis-Cibitung	Jl. Alternatif Cibubur, Ruko Citra Gran Blok R5 No.12 & 15, RT.001/RW.011, Jatikarya, Kec. Jatisampurna, Kota Bekasi, Jawa Barat, 17435 Telp: (021) 29941149
PT. Cibitung Tanjung Priok Port Tollways 	Ari Sunaryono	Cibitung-Cilincing	Taman Sari Hive Office Lantai Unit B Jl. D.I, Panjaitan. Kav 2, Jakarta Timur, DKI Jakarta Telp : 021-22864760 Website: <a href="http://cptollways.co.id/">http://cptollways.co.id/</a>
PT. Trans Lingkar Kita Jaya 	Hilman Muchsin	Cinere-Jagorawi	Jl. Gas Alam Pedurenan Harjamukti, Cimanggis, Depok, 16954 Telp : (021) 8775 7676 Fax : (021) 8775 0141
PT. Citra Waspputowa 	M. Jusuf Hamka	Depok-Antasari	Jl. Andara No.12C, RT.2/RW.3, Pd. Labu, Cilandak, Kota Jakarta Selatan, DKI Jakarta, 12450 Telp : (0622) 17669805
PT. Marga Sarana Jabar 	Dedi Krisnariawan Sunoto	Bogor Ring Road	Plaza Toll Sentul Barat, Jalan Tol Lingkar Luar, Bogor, 16710 Telp : (62 21) 2925 5000, Fax : (62 21) 2925 9942 Website: <a href="http://www.bogorringroad.com/">http://www.bogorringroad.com/</a>

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Kresna Kusuma Dyandra Marga 	Aris Mujiono	Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	Graha KKDM, Jl. Inspeksi Saluran Kalimalang No.1, Kel. Cipinang Besar Besar Selatan, Kec. Jatinegara, Jakarta Timur, 13410 Telp : (021) 22085910 Email : infokkdm@kkdm.co.id
PT. Cinere - Serpong Jaya 	Mirza Nurul Handayani	Serpong-Cinere	Plaza Tol Pamulang, Jalan Tol Serpong Cinere, Jl. RE Martadinata, Ciputat, Kota Tangerang Selatan, 15411 Telp: (021) 7478 3000
PT. Bintaro Serpong Damai 	Purwoto Wongso	Serpong-Pondok Aren	Intermark Associate Tower, 16th floor, Jl. Lingkar Timur, BSD, South Tangerang, 15310 Telp: (021) 537 3015
PT. Trans Bumi Serbaraja 	Christopher Siswanto Adisaputro	Serpong-Balaraja	Green Office Park 9, Wing A, 3rd Floor, Zone 3D, Jalan Grand Boulevard, BSD Green Office Park, BSD City, Tangerang, 15345
PT. Marga Trans Nusantara 	Truly Nawangsasi	Kunciran-Serpong	Plaza Tol Parigi, Jl. H. Rasam RT 004 RW.002, Kel. Perigi Baru, Kec. Pondok Aren, Tangerang Selatan, 15228 Telp: (021) 2221 5888 Email: kunciranserpongtollroad@mtn.co.id
PT. Wijaya Karya Serang Panimbang 	Mulyana	Serang-Panimbang	Kantor Pusat Tamansari Hive Office Tower Lantai 3, Jl. D.I Panjaitan Kav. 2, RT.11/RW.11, Kel. Cipinang Cempedak, Kec. Jatinegara, Jakarta Timur Telp: (021) 2280 7100
PT Marga Mandalasakti 	Krist Ade Sudyono	Tangerang-Merak	Menara Astra Lt. 11, Jl. Jend. Sudirman, RT.10/RW.11, Karet Tengsin, Kecamatan Tanah Abang, Kota Jakarta Pusat, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 10250 Website: <a href="http://www.astrainfra.co.id/">http://www.astrainfra.co.id/</a>




Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jasa Marga Kunciran Cengkareng  <b>JASAMARGA KUNCIRAN CENKARENG</b> <small>Highway Corporation</small>	Agung Widodo	Cengkareng-Batu Ceper- Kunciran	Ruko Businees Park Tangerang City No. A.19, Telp : (021) 557 824 53, Fax : (021) 557 824 56 Website: <a href="http://www.jkc.co.id/">http://www.jkc.co.id/</a>
PT. Trans Jabar Tol 	Anjar Kuswijanarko	Ciawi-Sukabumi	Jl. Cawang Baru Utara No. 10, Jakarta Timur Telp: (021) 22892048
PT. Citra Marga Lintas Jabar 	Sari Putra Joseph	Soreang-Pasir Koja	Jalan Muara No. 1 RT 001 RW 011 Desa Kopo Kecamatan Kutawaringin, Kabupaten Bandung, 40911 Telp: (022) 54416358 / (022) 54416353 Email: <a href="mailto:citramargalintasjabar@cmlj.co.id">citramargalintasjabar@cmlj.co.id</a>
PT. Astra Infra Toll Road 	Firdaus Azis	Cikampek-Palimanan	Menara Astra Tower, 12 Floor, Jl Jendral Sudirman Kav 5-6 Jakarta, 10220 Telp : 021-5082-1986 Fax : 021-5082-1968
PT. Citra Karya Jabar Tol 	M Jusuf Hamka	Cileunyi-Sumedang-Dawuan	Jl. Raya Jatinangor No. 333 Ds. Margamekar, RT.003/RW.012, Desa Hegarmanah, Kec. Jatinangor- Kab. Sumedang, Jawa Barat, 45363 Telp : 022-87918140
PT. Semesta Marga Raya 	Supriyono	Kanci-Pejagan	Gedung Waskita Rajawali Tower Lt. 7, Jl. M.T Haryono Kav. 12-13, Jakarta Timur, 13330 Telp: (021) 851 5556 Website: <a href="http://smr.web.id/">http://smr.web.id/</a>
PT. Pejagan Pemalang Toll Road 	Supriyono	Pejagan-Pemalang	Gedung Waskita Karya Lantai 8, Jl. MT Haryono Kav. 10, Jakarta, 13340 Telp : (021)5261616, Fax : (021)5261615

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Pemalang Batang Tol Road 	Supriyono	Pemalang-Batang	Jalan Tol Pemalang Batang KM 344A Candiareng Warungasem, Batang Telp: (+62) 800-1404-041 Email: info@pbtr.co.id
PT. Jasamarga Semarang - Batang 	Prajudi	Semarang-Batang	Plaza Tol Kalikangkung, RW 1 Kelurahan Gondoriyo, Kecamatan Ngaliyan Tlp: (024) 76436188 Email: jasmargasemarangbatang@ gmail.com/office@jsb.co.id Website: http://jsb.co.id
PT. Trans Marga Jateng 	Denny Chandra Irawan	Semarang-Solo	Plaza Tol Banyumanik, Jl Mulawarman Raya No.1b RT.002 RW.004, Kel. Pedalangan, Kec.Banyumanik Semarang, Jawa Tengah, 50268 Telp: (024) 7475222 Email: admin@transmargajateng.com
PT. Jasamarga Solo Ngawi 	Arie Irianto	Solo-Ngawi	Plaza Tol Ngemplak, RT 06, RW01, Ds.Sawahan, Kec.Ngemplak, Kab. Boyolali, 57375 Telp: (0271) 7788 777
PT. Jasamarga Ngawi Kertosono Kediri 	Arie Irianto	Ngawi-Kertosono	Plaza Tol Madiun, RT 26 RW 04 Akses Tol Madiun, Desa Bagi, Jawa Timur, 63151 Tlp: (0351) 4772555 Fax: (0351) 4772200
PT Marga Harjaya Infrastruktur 	Rinaldi	Jombang-Mojokerto	Jl. Akses Tol Jombang Ds. Pesantren, Kec. Tembelang Jombang, 61413, Jawa Timur, Telp : (0321) 887200 Website: http://www.astrainfra.co.id/ jombang-mojokerto/ind
PT. Jasamarga Surabaya Mojokerto 	Widiyatmiko Nursejati	Surabaya-Mojokerto	Gedung MNA, Jl. Raya Taman, Plaza Tol Waru I & Ramp Sidoarjo, 61257 Telp: (031) 7879994 / (031) 7876677 Email: info@tolsumo.com

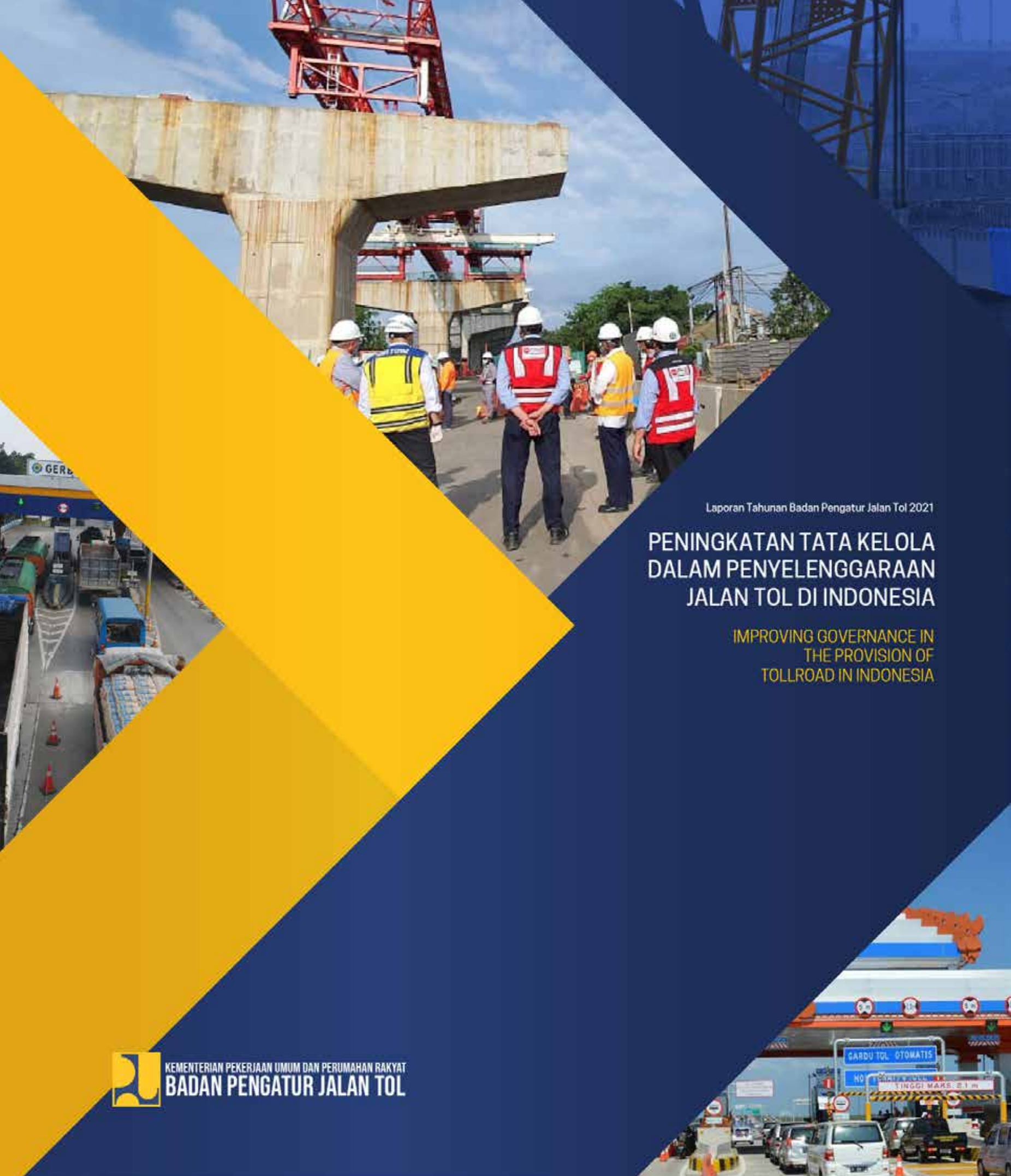
Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jasamarga Gempol Pasuruan 	Widiyatmiko Nursejati	Gempol-Pasuruan	Gedung Jasa Marga Pandaan Tol, Lt.3, Plaza Tol Pandaan, Pandaan Pauruan, Telp : (62 343) 674 1324, Fax : (0343) 6741-323 Website: <a href="https://jmgempas.co.id/">https://jmgempas.co.id/</a>
PT. Jasamarga Pandaan Tol 	Netty Renova	Gempol-Pandaan	Pandaan Plaza Tol Pandaan, Telp : (62 343) 565 0727-30, Fax : (62 343) 565 0727 Website: <a href="https://ptjpt.co.id/kontak/">https://ptjpt.co.id/kontak/</a>
PT. Margabumi Matraraya 	Yenny Shintawati	Surabaya-Gresik	Komp. Andhika Plaza, Jl. Simpang Dukuh 38-DD, Surabaya, 60275 Telp : (031) 531 3296/531 3584/ 531 3816
PT. Citra Margatama Surabaya 	M. Jusuf Hamka	SS Waru-Juanda(Waru-Juanda Interchange)	Graha CMS, Jl. Wisata Menanggal 21, Surabaya, 60234 Telp: (+62) 31 8484658 Email: <a href="mailto:citramargatama@cms.co.id">citramargatama@cms.co.id</a>
PT. Waskita Bumi Wira 	Mochamad Cholis Prihantono	Krian-Legundi Bunder-Manyar	Gedung Waskita Karya Lt.8, Jl. MT Haryono, Kav. 10A Cawang, Jakarta Timur, 13340 Telp : 021-8515556
PT. Jasamarga Bali Tol 	I Ketut Adipura Karang	Nusa Dua-Ngurah Rai-Tanjung Benoa	Jl. By Pass Ngurah Rai No.88X, Pemogan, Denpasar Sel. Kota Denpasar, Bali Telp : (0361) 725326, Fax : (0361) 725327 Website: <a href="http://www.jasamargabalitol.co.id/">http://www.jasamargabalitol.co.id/</a>
PT. Jasamarga Kualanamu Tol 	Teddy Rosadi	Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi	Plaza Tol Kualanamu, Penara Kebun, Tj. Morawa, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara, 20362 Telp: 0811 6285 555 Email: <a href="mailto:service@jmkt.co.id">service@jmkt.co.id</a>

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jakarta Toll Seksi Empat  <b>Margautama Nusantara</b> PT Bosowa Marga Nusantara PT Jalan Tol Seksi Empat	Ismail Malliungan	Makassar Seksi IV	Jl. Jend Sudirman No 5, Gedung Menara Bosowa Lt. 4, Pisang Utara, Ujung Pandang Makassar, Sulawesi Selatan, Telp : (0411)368 1035 Fax : (0411)368 1038
PT. Makassar Metro Network  <b>Margautama Nusantara</b> PT Bosowa Marga Nusantara PT Jalan Tol Seksi Empat	Anwar Toha	Ujung Pandang Tahap I	Jl. Jend Sudirman No 5, Gedung Menara Bosowa Lt. 4, Pisang Utara, Ujung Pandang Makassar, Sulawesi Selatan, Telp : (0411)368 1035 Fax : (0411)368 1038
PT. Jasamarga Manado-Bitung  <b>JASAMARGA</b> MANADO BITUNG	George I.M.P Manurung	Manado-Bitung	Perumahan Taman Sari Metropolitan Cluster Siladen Blok C3 No.6/7, Bunaken, Bunaken Kepulauan, Kota Manado, Sulawesi Utara Telp : (0431) 7242780
PT. Jasamarga Probolinggo Banyuwangi  <b>JASAMARGA</b> Probolinggo Banyuwangi	Adi Prasetyanto	Probolinggo-Banyuwangi	Jl. Panglima Sudirman Km. 120, Tanggul Angin, RT. 002 RW. 002, Sukumulyo Pajarakan, Probolinggo, Jawa Timur, 67281 Telp : 0335-8473333 Fax : 0335-8473999 E-mail : tolprobowangi@jpb.co.id
PT. Trans Jawa Paspro Jalan Tol  <b>trans - jawa paspro jalan tol</b>	Mulya Setiawan	Pasuruan-Probolinggo	Liga Mas Pancoran Indah Blok H No. 14, Pancoran, Jakarta Selatan, 12780 Telp: 021 25036272
PT. Jasamarga Jalan Layang Cikampek  <b>JASAMARGA</b> Jalan Layang Cikampek	George I.M.P Manurung	Jakarta-Cikampek II Elevated	Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah, Jakarta, 13550-Indonesia, Telp : (61-21) 8413526, 8413630 Ext 400 Website: <a href="https://www.jasamarga.com/">https://www.jasamarga.com/</a>
PT. Jasamarga Japek Selatan  <b>JASAMARGA</b> JAPEK SELATAN	JJS D. Hari Pratama	Jakarta-Cikampek Selatan	Cabang Jagorawi Lantai 4, Plaza Tol, Kel. Dukuh, Kec. Kramat Jati, Jakarta Timur, 13550 Telp : 021 - 2285 4389 Website: <a href="http://www.jasamargajapekselatan.co.id/">http://www.jasamargajapekselatan.co.id/</a>

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT. Jasamarga Pandaan Malang 	Netty Renova	Pandaan-Malang	Plaza Tol Pandaan Lt.1 Pandaan, Pasuruan, Jawa Timur, 67156, Telp : 0343-6743241 Fax : 0343-6743241 Website: <a href="http://tolpandaanmalang.com/bod">http://tolpandaanmalang.com/bod</a>
PT. Jasamarga Balikpapan Samarinda 	Jinto Sirait	Balikpapan-Samarinda	Pesona Mediterania Balikpapan Baru, Jl. Taman Vinolia Blok P1 No.9, Gunung Samarinda, Balikpapan Utara, Kalimantan Timur, 76125 Telp :+6221 841 3630 +6221 841 3526 Fax : +6221 841 3540 Website: <a href="http://www.ptjbs.co.id/">http://www.ptjbs.co.id/</a>
PT. Waskita Sriwijaya Tol 	Herwidiakto	Kayu Agung-Palembang-Betung	Gedung Waskita Sriwijaya Tol, Jalan Akses Tol Jakabaring Desa Pedu, Kecamatan Jejawi Ogan Komering Ilir, Sumatera Selatan, 30652 Telp: 0711 - 5543321
PT. Utama Marga Waskita 	Dindin Solakhuudin	Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	Jl. Letjen. MT Haryono Kav. 8, Cawang, Jakarta, 13340 Operational Office: Kompleks Bina Marga No. 2 RT 001 RW 005, Cipayung, Jakarta Timur, 13840 Telp: (021) 8193708 / (021) 8444640 Email: <a href="mailto:sekretariat.hmw@gmail.com">sekretariat.hmw@gmail.com</a>
PT. Pembangunan Perumahan Semarang Demak 	Handoko Yudianto	Semarang-Demak	Jl. Pemuda No 165 Sekayu, Kec. Semarang Tengah, Kota Semarang, Jawa Tengah, 50132 Telp: +62 243516490 Website: <a href="https://www.ptpp.co.id/">https://www.ptpp.co.id/</a>
PT. JogjaSolo Marga Makmur 	Adrian Priohutomo	Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo	Jl. Padjajaran No.98 Maguwoharjo, Sleman - D. I. Yogyakarta, 55281 Telp : (0274)4333871 Email : <a href="mailto:info@jsmm.co.id">info@jsmm.co.id</a>
PT. Jasamarga Jogja Bawen 	Oemi Vierta Moerdika	Yogyakarta-Bawen	Jl. Sareh No.3, Kotabaru, Kec. Gondokusuman, Kota Yogyakarta, Daerah Istimewa Yogyakarta, 55224

Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)	Direktur Utama	Ruas Jalan Tol	Alamat
PT Jasamarga Gedebage Cilacap 	Johannes Mancelly	Gedebage - Tasikmalaya - Cilacap	Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah Jakarta, 13550 Indonesia Telp : +6221 8413630/+6221 8413526550, Fax : +6221 841 3540 Website: <a href="https://www.jasamarga.com/">https://www.jasamarga.com/</a>
PT Tol Jagat Kerthi Bali 	Tito Sulistio	Gilimanuk - Mengwi	Rukan Banjar Sanggulan Jl.Ir.Soekarno (Bypass Kediri), Tabanan, Bali. Telp : 021 2709 3177 Email : <a href="mailto:corsec@toljagatkerthibali.id">corsec@toljagatkerthibali.id</a>
PT Roatex Indonesia Toll System 	Peter Ong	<i>Multi Lane Free Flow</i>	District 8, Tower Treasury, 21st Floor, Unit A, Lot 28 SCBD, JL. Jendral Sudirman KAV 52-53 Telp: 021-50300829 Email: <a href="mailto:office@roatex.co.id">office@roatex.co.id</a>





Laporan Tahunan Badan Pengatur Jalan Tol 2021

# PENINGKATAN TATA KELOLA DALAM PENYELENGGARAAN JALAN TOL DI INDONESIA

IMPROVING GOVERNANCE IN  
THE PROVISION OF  
TOLLROAD IN INDONESIA



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
**BADAN PENGATUR JALAN TOL**