

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Bila dibanding dengan sejumlah negara, Indonesia bisa dikatakan masih tertinggal dalam pembangunan jalan tol. Buktinya, selama 25 tahun, PT Bina Marga (BUMN yang bekerja sama dengan sejumlah investor) hanya mampu membangun jalan tol sepanjang lebih dari 500 kilometer. Negara tetangga, Malaysia, mampu membangun lebih dari 3.000 kilometer jalan tol dalam jangka waktu 12 tahun, dan Cina lebih menakjubkan lagi karena hanya dalam waktu 10 tahun mampu membangun lebih dari 100.000 kilometer jalan tol.

Pesatnya pembangunan jalan tol di berbagai negara ternyata didukung sepenuhnya oleh pemerintah setempat. Di Malaysia, misalnya, pemerintah memberikan dukungan dalam bentuk struktur tarif, pinjaman, jaminan volume lalu lintas, serta dana untuk akuisisi tanah. Untuk menarik minat investor, Pemerintah Malaysia juga menurunkan suku bunga pinjaman dan memperpanjang konsesi.

Pemerintah Cina juga melakukan hal serupa. Mereka menyadari bahwa tujuan investor membangun jalan tol adalah untuk meraup keuntungan. Investor swasta berhak mengumpulkan pendapatan dari tol yang dikelola. Sedangkan, Pemerintah Negara Bagian Florida, AS, membantu pembebasan lahan untuk membangun tol dan memberikan pinjaman lunak bagi pengelola tol.

Lalu bagaimana dengan Indonesia? Secara umum kondisi pengelola tol di dalam negeri boleh dibilang merana. Hal itu terbukti dari meruginya sebagian perusahaan pengelola tol dan tidak ada penambahan panjang jalan tol secara signifikan.

Dalam kasus ini, pemerintah tampaknya belum memiliki *political will* untuk mengembangkan jalan tol. Salah satu persoalan jalan tol yang masih terus diperdebatkan adalah tarif tol.

Ketika kondisi perekonomian nasional masih lesu seperti saat ini, setiap kenaikan tarif tentu saja menimbulkan perlawanan dari pihak konsumen. Tetapi pihak penyedia jasa pun selalu bersuara bahwa mereka terus merugi sehingga pelayanan yang diberikan kepada konsumen pun pasti menurun. (sumber : *suarapembaruan.com*)

Faktor yang paling mendasari penentuan tarif tol adalah besarnya kemampuan bayar pengguna jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan serta kelayakan investasi. Sehingga dari uraian di atas dapat dikatakan bahwa pemakai jalan tol berdasarkan biaya operasi yang dikeluarkannya saat melintas di jalan tol dibandingkan melalui jalan non tol, idealnya harus selalu diuntungkan. Untuk itu perlu terus dilakukan pemantauan terhadap perbandingan biaya operasi kendaraan yang melewati jalan tol dengan jalan non tol agar tercipta suatu kondisi dimana pelayanan yang diberikan bagi para pemakai jalan khususnya kendaraan beroda empat dapat berjalan dengan murah, cepat, aman, dan nyaman.

Menurut UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan BAB I Pasal 1 ayat ke- 7 dan ke-8. Yang dimaksud dengan jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Kemudian yang dimaksud dengan tarif tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol. Jalan tol ini hanya diperuntukkan bagi pemakai jalan yang menggunakan kendaraan bermotor minimal roda empat dengan membayar tarif tol.

1.2. PERMASALAHAN

Keputusan menaikkan tarif tol yang dilakukan PT Jasa Marga selaku pengelola jalan tol di Semarang akan memberatkan bagi pengguna jalan tol, terutama apabila dikaitkan dengan kenaikan bahan bakar kendaraan dan kenaikan segala macam suku cadang kendaraan yang pada akhirnya akan menaikkan biaya operasi kendaraan. Padahal faktor yang mendasari penentuan tarif tol adalah besarnya biaya operasi kendaraan dan besarnya nilai waktu (*time value*)

Pada tanggal 9 Juli 1983 PT. Jasa Marga mulai mengoperasikan jalan tol di Kota Semarang untuk yang pertama kalinya, yaitu Gerbang Tol Tembalang yang melayani rute Srandol-Jatingaleh dengan tarif sebagai berikut :

Tabel 1.1. Besar Tarif Tol Juli 1983

Golongan	GT. Tembalang
I	300
II	500

Kemudian setelah 1 tahun, terjadi penurunan tarif tol. Untuk Gol I menjadi Rp. 100,00 dan untuk Gol II menjadi Rp. 200,00 .Tepatnya pada tanggal 25 Mei 1984. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 1.2. Besar Tarif Tol Mei 1984

Golongan	GT. Tembalang
I	100
II	200

Pada Tahun 1987 Gerbang Tol Manyaran telah selesai dibangun. Akibat penambahan Gerbang Tol Manyaran ini, maka terjadi penyesuaian tarif tol kembali pada bulan September, seperti pada tabel di bawah ini :

Tabel 1..3. Besar Tarif Tol September 1987

Golongan	GT. Tembalang	GT. Manyaran
I	200	200
II	400	400

Kemudian pada tahun 1992 terjadi perubahan sistem untuk Golongan II yaitu menjadi Golongan IIA dan Golongan IIB, dan akibat perubahan sistem ini tarif tol untuk kedua gerbang tol juga mengalami perubahan seperti pada tabel berikut ini :

Tabel 1.4. Besar Tarif Tol mulai Juli 1992

Golongan	GT. Tembalang	GT. Manyaran
I	300	200
IIA	500	400
IIB	600	600

Sesuai dengan Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1998 maka Jalan Tol Jangli-Kaligawe yang telah selesai dibangun sudah bisa mulai beroperasi mulai tanggal 21 Januari 1998, penyesuaian tarif tol Spondol-Jatingaleh juga mulai berlaku. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table di bawah ini :

Tabel 1.5. Besar Tarif Tol mulai 21 Januari 1998

GOL	Spondol-Jatingaleh	Jatingaleh-Krapyak	Jatingaleh-Gayamsari	Jatingaleh-Kaligawe	Gayamsari-Kaligawe
I	500	500	1000	1000	500
IIA	800	500	1500	1500	1000
IIB	1000	1000	2000	2000	1500

Dengan keterangan bahwa :

Gol I : Sedan, Jip, Pick Up, Bus Kecil, Truk Kecil, dan Bus Sedang.

Gol IIA : Truk Besar dan Bus Besar (dengan 2 gandar).

Gol IIB : Truk Besar dan Bus Besar (dengan 3 gandar atau lebih).

Mulai tanggal 11 Juni 2003, sesuai Keputusan Presiden RI No. 36 Tahun 2003 maka tarif tol ruas Jalan Jatingaleh-Spondol, Jatingaleh-Krapyak, Jatingaleh-Gayamsari, Jatingaleh Kaligawe, dan Gayamsari-Kaligawe mengalami perubahan tarif yaitu, naik rata-rata 50 persen dari tarif sebelumnya. Namun, kenaikan tarif ini tidak berlaku untuk jenis kendaraan angkutan penumpang umum golongan I dan IIA, kecuali taksi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 1.6. Besar Tarif Tol mulai 11 Juni 2003

GOL	Jatingaleh-Srondol	Jatingaleh-Krapyak	Jatingaleh-Gayamsari	Jatingaleh-Kaligawe	Gayamsari-Kaligawe
I	1000	1000	1000	1000	1000
I Umum	500	500	1000	1000	500
IIA	1000	1000	1500	1500	1500
IIA Umum	800	500	1500	1500	1000
IIB	1500	1500	2000	2000	2000

Dengan keterangan bahwa :

Gol I : Sedan, Jip, Pick Up, Truk Kecil.

Gol I Umum : Bus Kecil dan Bus Sedang.

Gol IIA : Truk Besar (dengan 2 gandar).

Gol IIA Umum : Bus Besar (dengan 2 gandar).

Gol IIB : Truk Besar dan Bus Besar (dengan 3 gandar atau lebih)

Kemudian berdasarkan pada Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 374/KPTS/M/2005 tentang Penetapan Golongan Jenis Kendaraan Bermotor Serta Besarnya Tarif Tol Pada Beberapa Jalan Tol. Maka terjadi perubahan kembali terhadap penggolongan jenis kendaraan bermotor dan besar tarif tol pada tahun 2003. Perubahan tersebut dapat ditampilkan dengan tabel sebagai berikut:

Tabel 1.7. Besar Tarif Tol mulai 24 Agustus 2005

GOL	Jatingaleh-Srondol	Jatingaleh-Krapyak	Jatingaleh-Gayamsari	Jatingaleh-Kaligawe	Gayamsari-Kaligawe
I	1000	1000	1500	1500	1500
IIA	1500	1000	2000	2000	2000
IIB	2000	2000	2500	2500	2500

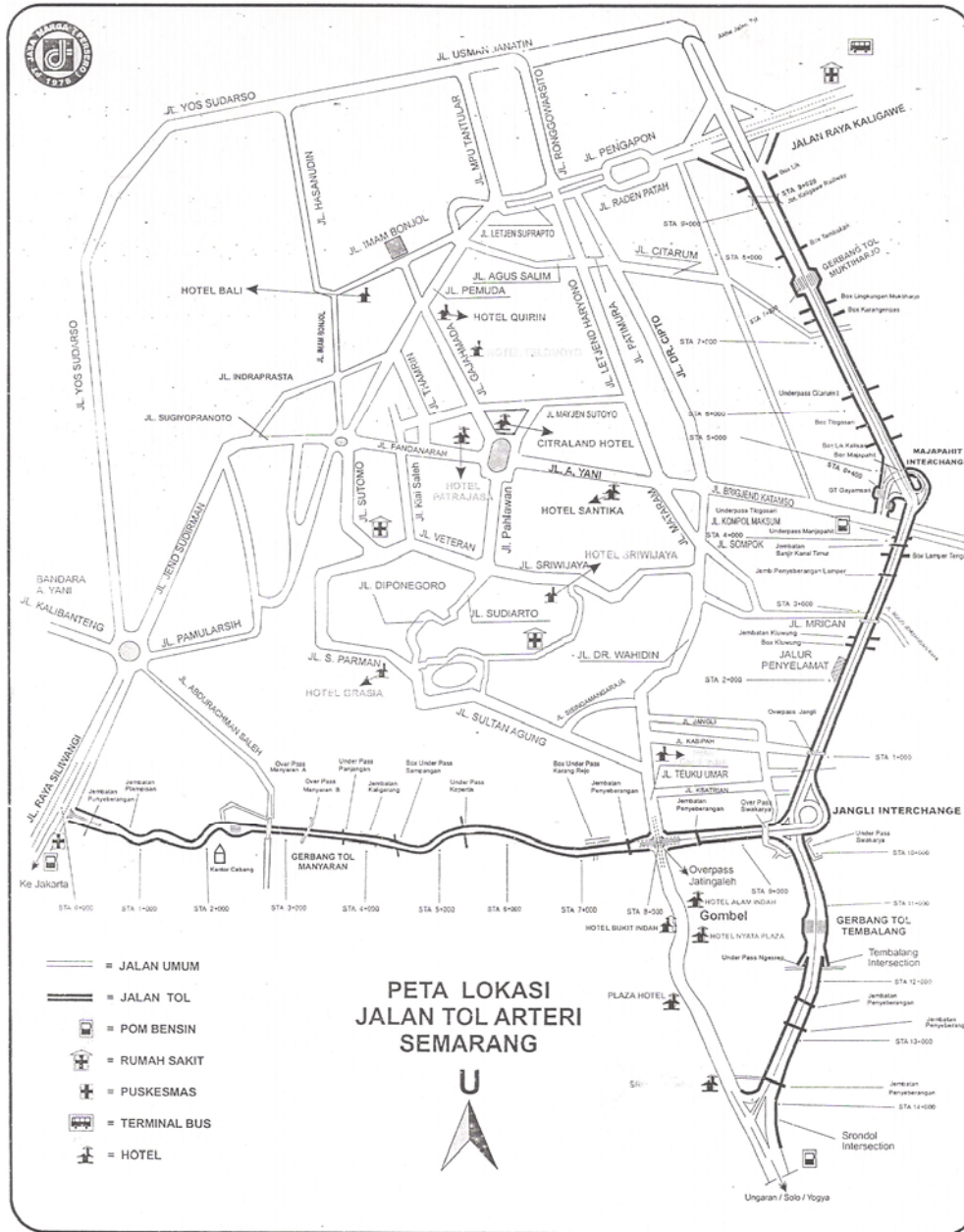
Masalah tarif tol dan pengaruh yang diakibatkan terhadap Lalu Lintas Harian (LHR) jalan tol di Semarang inilah yang akan dibahas lebih lanjut dalam Tugas Akhir ini.

1.3. MAKSUD DAN TUJUAN

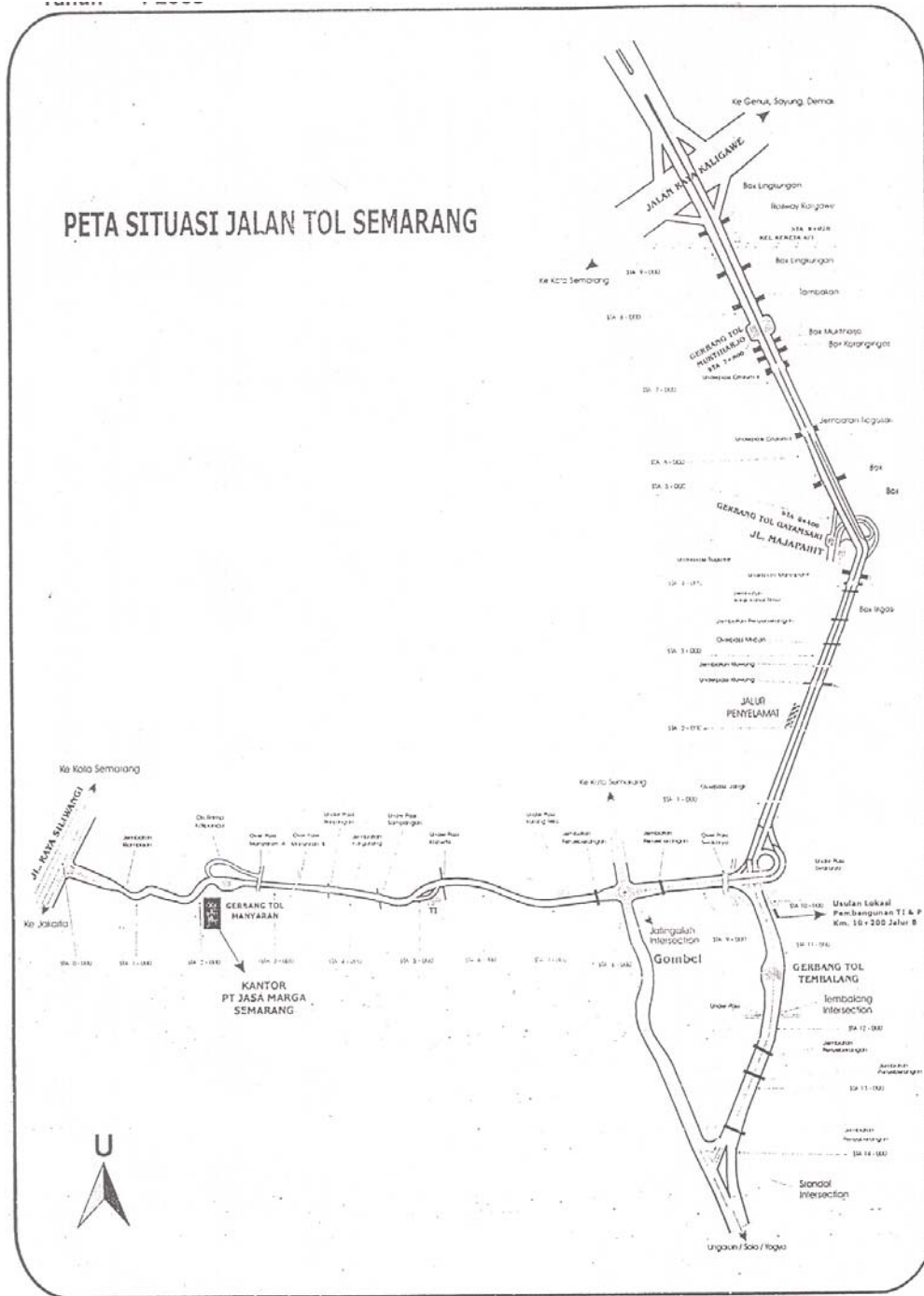
Maksud dan tujuan penyusunan Tugas Akhir ini adalah untuk mengevaluasi tarif tol berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) ketiga bagian jalan tol, yaitu Seksi A, Seksi B, Seksi C dan jalan non tol di Kota Semarang pada tiap-tiap penyesuaian tarif tol, dengan tujuan untuk mengetahui dampaknya terhadap lalu lintas harian yang melewatinya.

1.4. PETA SITUASI

Jalan Tol di Semarang dapat dibagi menjadi 3 bagian. Yaitu Seksi A (Jln. Raya Siliwangi – Jatingaleh *Intersection*), Seksi B (Jatingaleh *Intersection* – Srandol *Intersection*), dan Seksi C (Jln. Raya Kaligawe – Jangli *Interchange*) seperti pada gambar berikut ini :



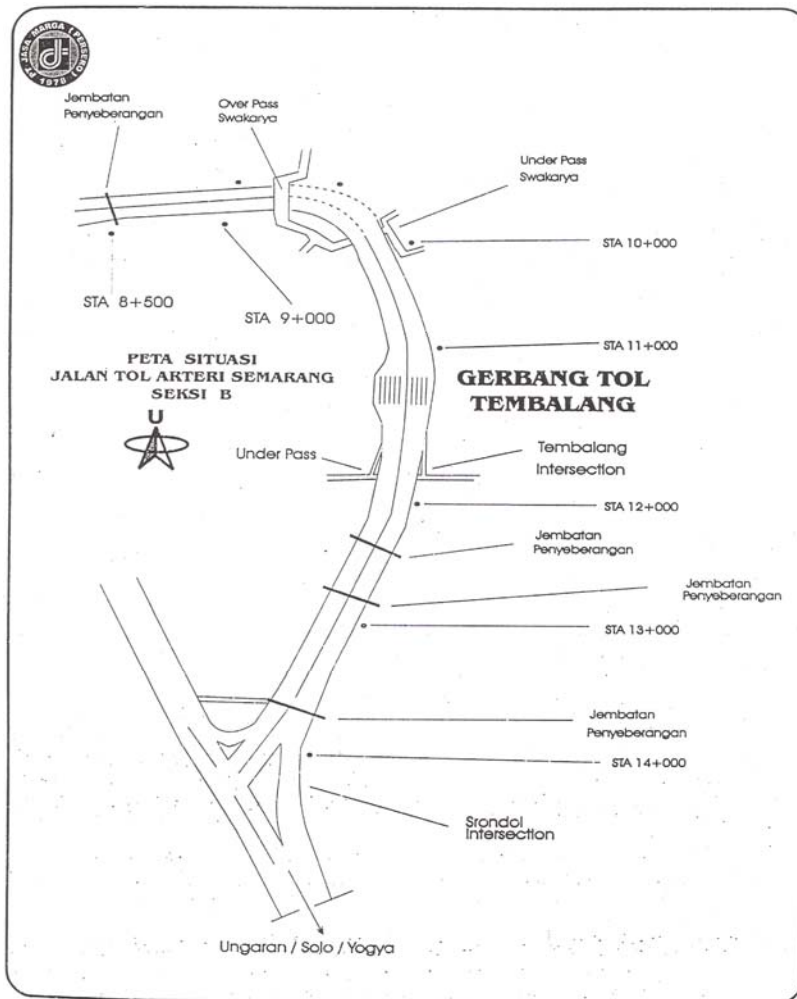
Gambar. 1.1. Peta Lokasi Jalan Tol Arteri Semarang



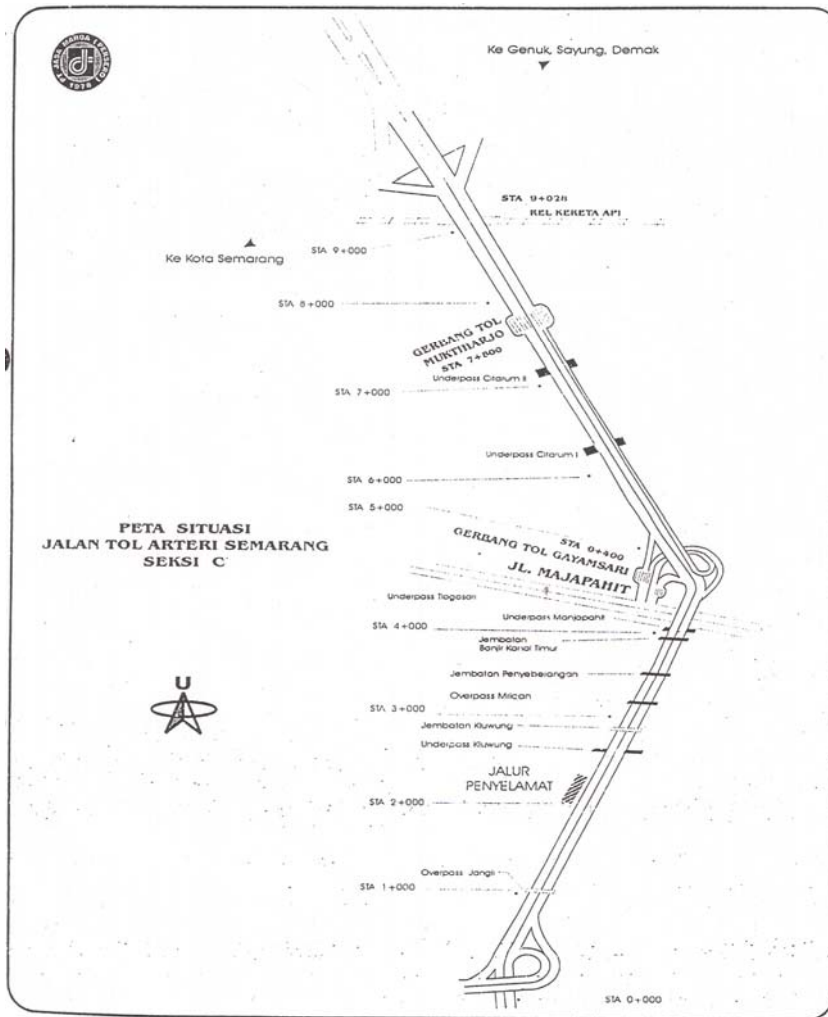
Gambar. 1.2. Peta Situasi Jalan Tol Semarang



Gambar. 1.3. Peta Situasi Jalan Tol Seksi A Semarang



Gambar. 1.4. Peta Situasi Jalan Tol Seksi B Semarang



Gambar. 1.5. Peta Situasi Jalan Tol Seksi C Semarang