

UU 2/2012 & Dilema Investor Jalan Tol

Nasib investasi di bidang infrastruktur boleh dikatakan sangat bergantung pada pembebasan lahan. Saking besarnya ketergantungan itu, memikirkan kembali masalah pembebasan merupakan suatu yang urgen.

Thomas Moia
redaksi@bisnis.co.id

Pelaku swasta di bidang jalan tol, misalnya, berkali-kali meminta pemerintah untuk mempercepat proses pembebasan lahan.

Salah satu usulan datang dari Asosiasi Tol Indonesia (ATI) yang meminta pemerintah untuk mene-

rapkan UU No. 2/2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.

Oleh banyak kalangan, UU itu dinilai sangat bagus, tetapi yang menjadi pertanyaan mengapa 'barang bagus' tidak langsung digunakan. Padahal regulasi lama terbukti tidak efektif untuk menyelesaikan proses pembebasan lahan.

Sekadar catatan, pembebasan lahan di proyek jalan tol yang sedang berjalan akan tetap menggunakan aturan lama. Jika hingga akhir 2014 pembebasan lahan tidak selesai, maka UU baru tersebut dapat digunakan. Padahal 2014 adalah tahun politis dan kemungkinan terjadi kepemimpinan di pemerintahan sangat mungkin.

Untuk ruas yang tengah berjalan, tetapi terhambat pembebasan lahannya terhambat, investor dihadapkan pada suatu dilema. Di satu sisi ingin mempercepat pembebasan lahan, namun juga khawatir tidak selesai pada akhir 2014. Di sisi lain, mereka memilih menunggu keampuhan UU Pengadaan Tanah dan akan memulai dari awal lagi seluruh prosesnya.

Seperti diketahui hingga kini nasib pembangunan 24 ruas jalan tol yang menjadi tulang punggung transpor-

tasi belum menunjukkan kemajuan yang signifikan. Padahal, proyek tersebut rata-rata sudah dimulai sebelum 2007 dan direncanakan rampung pada 2014.

Jika mencermati nasib 24 ruas tol itu, hingga sejauh ini hanya beberapa ruas jalan tol yang boleh dikatakan berhasil pembebasan lahannya. Tercatat hingga awal 2013 hanya terdapat satu ruas jalan tol yang pembebasan lahannya sudah selesai dan layak untuk konstruksi yakni ruas jalan Cikampek-Palimanan sepanjang 116 km.

Untuk ruas trans-Jawa, misalnya, Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto memastikan bahwa dari sembilan ruas hanya enam yang dapat selesai pada 2014. Sementara tiga ruas lainnya dipastikan tidak selesai dan belum bisa menerapkan UU baru terhadap ketiga ruas itu.

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Achmad Gani Ghazali mengungkapkan pembebasan lahan proyek jalan tol paling sedikit membutuhkan waktu setahun. Konstruksi juga dapat dikerjakan setahun atau lebih, sehingga paling sedikit untuk merealisasikan jalan tol trans Jawa itu membutuhkan waktu 2 tahun lagi.

MASALAH PELIK

Lebih tragis lagi jika melihat progres pembebasan tanah untuk ruas tol di Jabodetabek. Pembebasan lahan di perkotaan menjadi suatu masalah yang pelik. Harga tanah yang melambung tinggi dan penolakan warga menjadi bumerang cerita pembebasan lahan.

Pembebasan lahan di Jabodetabek seperti jalan tol Jakarta Outer Ring Road II (JORR II) dapat dikatakan hampir semua terhambat. Tambah lagi terdapat beberapa ruas di JORR II itu yang belum mendapat Surat Persetujuan Penetapan Lokasi Pembangunan (SP2LP).

Padahal kebutuhan jalan sangat urgen

► Nasib pembangunan 24 ruas jalan tol 'menggan-tung'.

► Peluang proyek lama, pakai UU baru terbuka.

► Eksistensi kebijakan pasca-Pemilu 2014 diper-lukan.

mengingat rasio jalan untuk DKI Jakarta, misalnya, hanya 6% jauh dari idealnya yang mencapai 12%-15%. Pertumbuhan kendaraan yang pesat, sedangkan kondisi panjang jalan tetap disinyalir menjadi salah satu penyebab kemacetan Ibu Kota.

Ketua Asosiasi Tol Indonesia (ATI) Fatchur Rochman mengungkapkan pemerintah harus sejak dini mempersiapkan segala sesuatu terkait dengan penerapan UU baru itu di lapangan.

Dia mengungkapkan pemerintah saat ini perlu mengidentifikasi ruas mana saja yang dapat diselesaikan dengan aturan lama dan ruas mana saja yang sudah tidak mungkin. Ruas yang diidentifikasi bisa selesai sebaiknya segera diselesaikan, sedangkan yang tidak diyakini tidak dapat selesai sebaiknya dipersiapkan untuk menggunakan UU baru.

Pemerintah pasti bisa memperkirakan ruas mana yang bisa selesai hingga 2014 dan mana yang tidak. Jangan selesai baru 30% terus harus pakai UU baru, kan mulai dari awal lagi," ujarnya.

Dia menjelaskan kemungkinan akan ada ruas yang telah dibebaskan dengan regulasi lama dan harus dialihkan dengan menggunakan UU baru cukup terbuka. Namun jika terjadi, hal itu akan menyulitkan swasta karena harus memulai dari awal dan membutuhkan persetujuan resmi dari konsultasi publik.

Selama ini sudah ada konsultasi publik, tetapi bukan hitam di atas putih alias belum begitu mengikat.

Di titik itu terjadi suatu kesenjangan. UU Pengadaan Tanah mewajibkan tahapan penyelesaian pengadaan tanah harus diawali dengan terbitnya SP2LP oleh gubernur melalui konsultasi publik.

Padahal dalam UU Pengadaan Tanah Pasal 22 Ayat 2 menyebutkan, apabila dalam konsultasi pub-

lik untuk sisa tanah terdapat keberatan dari masyarakat, maka gubernur akan menginstruksikan kepada instansi yang memerlukan tanah untuk mencari alternatif. Jika terjadi penolakan maka pembebasan lahan dipastikan membutuhkan waktu yang lama lagi.

"Kemungkinan itu ada tetapi kecil, desain jalan harus diperhatikan sejak awal agar menghindari potensi macam itu," paparnya.

Fatchur menyebutkan dari kaca mata investor, terdapat dua posisi di antara investor jalan tol. Ada yang yakin pembebasan tanahnya dapat selesai, maka akan mengejar target 2014. Namun, ada juga yang masih melihat kemungkinan diterapkannya UU baru.

Walaupun demikian, swasta optimis dengan UU baru karena lamanya pembebasan lahan dapat terukur. Ditambah lagi pembebasan lahan itu menurut UU yang baru berada dalam satu kendali yakni di pihak pemerintah.

Hal itu berbeda dengan yang lama di mana pihak swasta dilibatkan dan beberapa proyek sering molor karena masalah pendanaan.

Dia menjelaskan Kementerian PU atau instansi yang memerlukan tanah akan berperan dari persiapan hingga SP2LP dan bertindak sebagai pihak yang menanggung pendanaan.

Sementara Badan Pertanahan Nasional setelah menerima laporan persiapan dari pendanaan dari Kementerian PU akan melakukan pembebasan lahan itu.

Menurutnya, pemerintah selain perlu melakukan percepatan pembebasan lahan di ruas yang kemungkinan dapat diselesaikan sebelum 2015, juga perlu menghindari godaan psikologis di mana UU baru akan berlaku efektif pada 2015 sehingga cenderung menunda-nunda.

Pihak swasta berharap Kementerian PU dan BPN perlu mempersiapkan personilnya sejak sekarang, sehingga ketika dikampanyekan pergantian kepemimpinan di 2014 menghampiri proses pembebasan lahan sudah berjalan.

Pemimpin tiap kementerian hanya perlu melanjutkan kerja dengan mekanisme yang sudah ada tanpa perlu menyelesaikan pekerjaan rumah yang ditinggalkan periode sebelumnya. ■