



Media Title	Investor Daily		
Head Line	Tol Laut Jawa, Kenapa Tidak?		
Date	4 Okt 2013	Color	
Section	News	Circulation	
Page No	4	Article Size	
Journalist	Agustiyanti dan Tri Listyarini	Advalue	
Frequency	Daily	PR Value	

## Tol Laut Jawa, Kenapa Tidak?

**T**erobosan yang cemerlang. Di tengah lambatnya realisasi pembangunan jalan tol dan banyaknya proyek tol yang mangkrak, sebanyak 19 BUMN yang dimotori PT Jasa Marga Tbk (JSMR) berencana membangun jalan tol atas laut Jakarta-Surabaya sepanjang 775 km. Jika teralisasi, proyek yang diperkirakan membutuhkan dana Rp 150 triliun ini akan membentang di sepanjang bibir pantai utara (Pantura) Jawa, membujur dari barat ke timur.

Membangun jalan tol di atas laut memang bukan pengalaman baru bagi Indonesia. Belum lama berselang, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan pengoperasian jalan tol atas laut Bali (Benoa-Ngurah Rai-Nusa Dua). Itulah jalan tol atas laut pertama yang dimiliki Indonesia. Jalan tol ini digadang-gadang menjadi salah satu ikon andalan dalam penyelenggaraan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) Kerja Sama Ekonomi Asia Pasifik (APEC) 2013 di Bali.

Membangun jalan tol di Pantura Jawa bukan mimpi di siang bolong. Baik dari sisi teknis, pendanaan, maupun kebijakan, rasa-rasanya proyek ini tak sulit untuk diwujudkan. Meski ke-19 BUMN anggota konsorsium baru akan melakukan studi kelayakan, kita percaya proyek ini *feasible* untuk dibangun. Apalagi Menteri BUMN Dahlan Iskan mengakui bahwa ide membangun tol di atas laut Pantura Jawa diilhami pembangunan jalan tol atas laut Bali.

Membangun jalan tol di atas laut memiliki banyak keuntungan. Pertama, proses pembangunannya jauh lebih cepat dengan biaya lebih irit ketimbang membangun tol di darat karena tidak memerlukan banyak pembebasan lahan. Pembangunan tol atas laut Bali hanya butuh waktu 14 bulan dengan biaya Rp 2,4 triliun, padahal jika di darat, itu bisa bertahun-tahun dengan dana berkali-kali lipat. Kedua, dengan membangun tol di atas laut, pemda tidak perlu pusing memikirkan tata ruang. Ketiga, tol atas laut lebih atraktif sebagai objek wisata.

Wajar jika kita banyak berharap tol atas laut Jakarta-Surabaya benar-benar dibangun. Dengan jumlah kendaraan yang terus bertambah – rata-rata satu juta unit mobil dan tujuh juta unit sepeda motor per tahun secara nasional, di mana 70%-nya terkonsentrasi di Pulau Jawa—sulit dibayangkan apa jadinya kota-kota di Jawa tanpa jalan tol yang

terkoneksi sekaligus.

Jalan tol atas Laut Jawa akan membagi beban yang sekarang ditanggung jalan pantura reguler. Bahkan jika akhirnya pemerintah melanjutkan pembangunan tol darat Cikampek-Cirebon-Semarang-Surabaya, keduanya bisa disinergikan, misalnya tol atas laut hanya untuk kendaraan pribadi, sedangkan tol darat khusus untuk kendaraan umum atau alat berat. Dengan demikian, keluhan para pelaku usaha selama ini mengenai keterlambatan pengiriman barang akibat kemacetan lalu lintas bisa teratasi.

Kita berharap proyek tol atas laut bukan proyek parsial yang akan saling bertabrakan dengan proyek-proyek lainnya. Jalan tol atas Laut Jawa juga bisa disinergikan dengan proyek-proyek lain, misalnya proyek pembangunan tanggul laut raksasa (*Great Sea Wall*) di pantai utara Jakarta yang direncanakan Pemprov DKI. Jalan tol atas Laut Jawa bahkan harus diintegrasikan dengan proyek-proyek infrastruktur dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), termasuk megaprojek Jembatan Selat Sunda (JSS).

Kita sepakat bahwa tol atas laut Jakarta-Surabaya bisa menjadi solusi yang sangat strategis. Dalam 5-10 tahun mendatang, bukan mustahil pengalaman macet selama puluhan jam saat mudik Lebaran akan menjadi pengalaman biasa sehari-hari di jalur pantura. Bukankah jalan tol yang sedang dibangun dari Cikampek ke Cirebon pun tak kunjung selesai?

Niat membangun jalan tol atas Laut Jawa harus menjadi bagian dari keprihatinan kita tentang morat-maritnya infrastruktur jalan di Tanah Air. Indonesia sudah jauh tertinggal dibandingkan negara-negara lain. Panjang jalan di Thailand lebih dari 800 km per sejuta penduduk, Korea Selatan 1.000 km, dan Jepang 8.800 km. Sedangkan Indonesia cuma 160 km per sejuta penduduk. Rasio jalan tol Malaysia mencapai 55 km per sejuta penduduk, Tiongkok 77 km, dan Indonesia cuma 22,5 km per sejuta penduduk.

Tapi, yang paling penting, niat membangun tol atas laut Jakarta-Surabaya harus benar-benar direalisasikan. Jangan sampai ide ini hanya 'hangat-hangat tai ayam', suam-suam kuku, menggelegar sekali, tapi kemudian meredup, dan akhirnya terdengar sayup-sayup lembut. □



PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk  
Infrastructure Solution Enterprise

Media Title	Investor Daily		
Head Line	Tol Laut Jawa, Kenapa Tidak?		
Date	4 Okt 2013	Color	
Section	News	Circulation	
Page No	4	Article Size	
Journalist	Agustiyanti dan Tri Listyarini	Advalue	
Frequency	Daily	PR Value	