



Media Title	Bisnis Indonesia		
Head Line	Ruas Semarang-Surabaya Memungkinkan		
Date	28 Okt 2013	Color	
Section	News	Circulation	
Page No	26	Article Size	
Journalist	Ismail Fahmi	Advalue	
Frequency	Daily	PR Value	

## Beda Pengoperasian di Malaysia dengan Indonesia

Ismail Fahmi  
ismail.fahmi@bisnis.co.id

**B**ila mobil Anda dipepet pengendara sepeda motor di jalan tol, Anda tidak boleh marah. Sebab, mereka mempunyai hak yang sama untuk menggunakan jalan bebas hambatan. Kok boleh roda dua masuk jalan tol?

Tunggu dulu. Fenomena tersebut bukan di negeri *dewek*, tapi di Malaysia. Negara jiran itu mengizinkan sepeda motor meluncur bebas di jalan tol atau yang dalam bahasa Malaysia disebut lebuhraya.

Bahkan, untuk ruas jalan yang melewati empat gardu tol yakni Penchala, Petaling Jaya, Puchong Barat dan Puchong Selatan, pengendara sepeda motor tidak dikenakan tarif sepeser pun alias gratis.

Di Indonesia sebenarnya jalan tol juga memiliki jalur khusus sepeda motor, seperti yang ada di Jembatan Surabaya-Madura, serta Mandara Bali. Hanya saja, kepada pengguna dikenakan biaya.

Lalu bagaimana kalau terjadi kecelakaan? Jangan khawatir, Anda tidak perlu berlama-lama menunggu datangnya Polisi Lalu Lintas. Tim patroli jalan tol segera datang. Mereka staga 24 jam untuk menyelesaikan urusan tabrakan dan pelanggaran lalu lintas lainnya.

Hai itu dimungkinkan, karena tim patroli diberikan 'gigi' untuk menyelesaikan masalah pelanggaran lalu lintas di jalan tol, termasuk menilang. Dengan kata lain, tim patroli jalan tol di sana sekaligus bertindak sebagai Banpol (pembantu polisi).

Dua fenomena tadi menjadi pembeda pengoperasian jalan tol di Tanah Air dengan negara serumpun Malaysia.

Lantas, bagaimana pengelolaan jalan tol di sana? Manajemen jalan tol di Malaysia dilaksanakan oleh 10 perusahaan dengan panjang

mencapai 1.500 kilometer antara lain Lingkar Trans Kota Sdn. Bhd. (Litrak) dan Sistem Penyaluran Trafik KL Barat Sdn. Bhd.

Sistem Penyaluran Trafik KL Barat Sdn. Bhd. atau yang dikenal Sprint merupakan anak perusahaan dari Litrak.

Litrak mengoperasikan lebuhraya Darmansia-Puchong (LDP) sepanjang 40 kilometer dengan masa konsesi 34 tahun (1996-2030). Adapun, Sprint mengoperasikan 26,5 km jalan tol di Kuala Lumpur Barat dengan masa konsesi 36 tahun (1998-2034).

Arus kendaraan di jalan bebas hambatan di Malaysia dari tahun ke tahun terus meningkat.

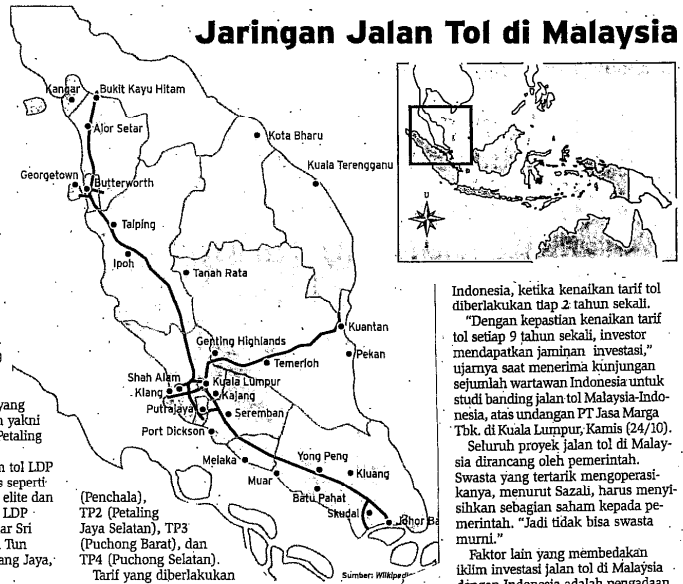
Di Kuala Lumpur dan sekitarnya saja tahun ini, pengguna jalan tol mencapai 497.000 unit per hari atau naik 3,3% dibandingkan periode yang sama tahun lalu (481.000 unit per hari).

Namun, jalan tol LDP mampu menampung kapasitas kendaraan yang lebih besar di koridor Utara-Selatan yakni dari Sri Damansara di Selatan ke Petaling Jaya dan Puchong.

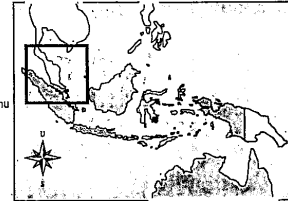
Dengan 19 simpang susun, jalan tol LDP juga menghubungkan lokasi strategis seperti pusat bisnis, logistik, permukiman elite dan kawasan wisata di Lembah Kelang LDP melintasi Pelabuhan Kepong, Bandar Sri Damansara, Bandar Utama, Taman Tun Ismail, Petaling Jaya, Sunway, Subang Jaya, Puchong, dan Shah Alam.

Selain itu, jalan tol LDP juga menghubungkan jalan ke Putrajaya, Cyberjaya dan kawasan perindustrian Hicom-Shah Alam.

Dalam mengoperasikan LDP, Litrak mendirikan empat gerbang yakni TP1



Jaringan Jalan Tol di Malaysia



(Penchala), TP2 (Petaling Jaya Selatan), TP3 (Puchong Barat), dan TP4 (Puchong Selatan). Tarif yang diberlakukan pada empat gardu tersebut meliputi kendaraan kelas 1 sebesar RM1,60, kelas 2 (RM3,20), kelas 3 (RM4,80), dan kelas 4 (taksi) (RM0,80). Untuk sepeda motor sepenuhnya gratis. Pembayaran bisa dilakukan secara tunai maupun kartu berlangganan (tiket elektronik). Saat ini komposisinya 60%-40%.

Adapun, tarif jalan tol Sprint dibagi dalam tiga lintasan yakni Kerinchi, Damansara, dan Penchala dengan harga termurah RM0,80 dan tertinggi RM6.

### INVESTASI & LAHAN

Kapan saja terjadi kenaikan tarif jalan tol?

Chief Executive Officer Litrak Sazali Saidi menyebutkan kenaikan tarif tol di Malaysia berlangsung setiap 9 tahun. Besar kenaikannya

dibicarakan dalam kontrak konsesi antara investor dan pemerintah kerajaan sebagai regulator.

Kebijakan tersebut berbeda dengan

Indonesia, ketika kenaikan tarif tol diberlakukan tiap 2 tahun sekali.

"Dengan kepastian kenaikan tarif tol setiap 9 tahun sekali, investor mendapatkan jaminan investasi," ujarnya saat menerima kunjungan sejumlah wartawan Indonesia untuk studi banding jalan tol Malaysia-Indonesia, atas undangan PT Jasa Marga Tbk di Kuala Lumpur, Kamis (24/10).

Seluruh proyek jalan tol di Malaysia dirancang oleh pemerintah. Swasta yang tertarik mengoperasikannya, menurut Sazali, harus menyerahkan sebagian saham kepada pemerintah. "Jadi tidak bisa swasta murni."

Faktor lain yang membedakan iklim investasi jalan tol di Malaysia dengan Indonesia adalah pengadaan lahan.

Malaysia memiliki undang-undang pembebasan lahan untuk kepentingan publik, termasuk pembangunan jalan tol.

Senior Manager Corporate & Finance Litrak Stephen Low mengungkapkan undang-undang tersebut memberikan peluang kepada pemerintah untuk turun tangan membantu pembebasan lahan.

Seandainya masalah pembebasan lahan tidak dicapai kesepakatan hingga harus berlanjut ke meja hijau, pemerintah masih memberikan bantuan terkait penyelesaian harga kepada investor.

"Kebijakan ini memberikan jaminan kepada investor untuk mendapatkan pinjaman bank," tegasnya.

Dengan kata lain, sangat kecil peluang spekulasi tanah di sana untuk menggoreng harga lahan proyek jalan tol. Suatu kondisi yang berbeda dengan di Indonesia, ketika banyak proyek jalan tol mangkrak, bahkan batal, hanya karena sulitnya membebaskan lahan.