



| | | | |
|-------------|--------------------------------------|--------------|--|
| Media Title | Bisnis Indonesia | | |
| Head Line | 10Tahun Cuma Tambah Jalan Tol 300 Km | | |
| Date | 26 Maret 2014 | Color | |
| Section | News | Circulation | |
| Page No | 2 | Article Size | |
| Journalist | | Advalue | |
| Frequency | Daily | PR Value | |

10 Tahun Cuma Tambah Jalan Tol 300 Km

Pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono seharusnya merasa malu karena dalam 10 tahun masa kekuasaannya cuma mampu menambah panjang tol di Indonesia sepanjang 307 km, sehingga total jaringan jalan bebas hambatan di negeri ini tetap di bawah 1.000 km.

Padahal, keberhasilan pembangunan jalan tol merupakan salah satu tolok ukur kesuksesan membangun infrastruktur sebuah negara. Jalan tol sangat diperlukan untuk mobilisasi angkutan barang dan manusia dengan relatif cepat dan merupakan salah satu indikator pendukung kesuksesan program industrialisasi suatu negara.

Kita lihat, misalnya, India dalam 10 tahun mampu membangun 2.000 km jalan tol, Malaysia sanggup menambah sekitar 2.800 km pada periode yang sama, atau China yang membentangkan tidak kurang dari 5.000 km jalan tol dalam 10 tahun terakhir. Data terakhir menunjukkan panjang jaringan jalan tol di Indonesia (dibangun sejak 1978) hanya 918 km, sedangkan Malaysia (sejak awal 1990-an) memiliki sekitar 3.000 km dan China (sejak 1998) mempunyai setidaknya 50.000 km.

Akibat kelambanan dalam membangun jaringan jalan tol tersebut, penumpukan kendaraan menjadi pemandangan sehari-hari di berbagai tempat—terutama di sepanjang jalur pantai utara Jawa—yang seharusnya tidak perlu terjadi. Bahkan di seputar wilayah Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi yang merupakan kawasan penyangga Ibu Kota, kondisi jalan tol tidak ubahnya jalan biasa yang senantiasa diwarnai kemacetan parah sepanjang hari.

Padahal apabila ditilik lebih jauh, kontribusi industri otomotif domestik amatlah besar dalam mengisi pundi-pundi pemerintah, yang pada 2013 diperkirakan sekitar Rp275 triliun, merupakan sumbangan sekitar 10% terhadap perekonomian nasional.

Berolak dari angka itu, berarti terdapat sedikitnya Rp100 triliun pemasukan bersih ke kocek pemerintah dari bisnis otomotif nasional tersebut, dengan asumsi 40% dari harga jual kendaraan bermotor merupakan pungutan resmi (pajak dan bea). Namun, nilai rupiah yang dikembalikan kepada pengguna otomotif amatlah kecilnya.

Kondisi ini dapat ditilik dari minimnya penambahan panjang jalan raya baru—bukan tol—oleh pemerintah, yang selama 10 tahun terakhir juga hanya mampu membangun 4.400 km di seluruh Indonesia atau rata-rata cuma 440 km per tahun. Itupun diklaim oleh pemerintah sebagai melampaui target.

Karena ketidakseimbangan penyediaan jaringan jalan dan pasokan kendaraan bermotor, tidak mengherankan apabila kondisi jalan raya, baik tol maupun bukan tol, makin hari semakin padat, sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas. Bila sudah demikian halnya, dapat dipastikan tingkat konektivitas di negeri ini dipastikan tidak selancar yang diinginkan.

Padahal, sebagian besar kawasan produksi di negeri ini mengandalkan jalan tol sebagai urat nadi untuk menjamin kelancaran pasok bahan baku maupun bahan penolong serta andalan untuk menyebarkan produk jadi.

Kita sering menyaksikan bersama betapa berbagai komoditas, baik untuk konsumsi domestik maupun ekspor, yang harus segera dikirimkan ke pelanggan terpaksa merayap di jalan raya maupun jalan tol karena ketidaklancaran arus lalu lintas tersebut.

Bila sudah demikian halnya, menjadi kurang optimal upaya pemerintah yang di satu sisi gencar mengundang investor asing maupun domestik untuk melakukan ekspansi usaha, tetapi di sisi lain tidak menjamin kelancaran konektivitas antaritik bagi para investor tersebut. Hal ini tentu saja menimbulkan kekecewaan calon investor yang sebenarnya memang sangat tertarik untuk berinvestasi mengingat gurihnya pasar domestik di negeri ini yang sedang tumbuh signifikan.

Pemimpin hasil pemilihan umum mendatang ini tampaknya harus

belajar dan berupaya keras untuk tidak mengulangi kegagalan pemerintahan sekarang dalam hal penambahan panjang jalan raya, baik tol maupun bukan tol. Seiring dengan menguatnya ekonomi masyarakat maupun besarnya keinginan investor untuk berusaha di negeri ini, kecukupan jumlah jalan yang merupakan urat nadi perekonomian menjadi hal yang mutlak harus disediakan.

Janganlah alasan klasik yang selalu digaungkan oleh pemerintah sekarang—kesulitan penyediaan lahan dan urusan birokratis yang menyebalkan—itu terulang lagi, karena negara lain mampu melaksanakan penambahan jaringan jalan raya mereka, mengapa tidak untuk Indonesia. ■

► Dalam 10 tahun masa pemerintahan Susilo Bambang Yudhoyono panjang tol di Indonesia hanya bertambah 307 km.

► Pemimpin hasil pemilu tampaknya harus berupaya keras untuk tidak mengulangi kegagalan pemerintahan sekarang.