

:: TOL TRANS-SUMATERA

Pelaksanaan Proyek Diminta melalui Tender

JAKARTA—Pemerintah diminta transparan terkait rencana pembangunan 23 ruas jalan tol Trans-Sumatera dari Pelabuhan Bakauheni hingga Bandara Hang Nadim, Batam. Terkait dengan itu, penunjukan BUMN secara langsung sebagai pelaksana dinilai rawan manipulasi.

“Seharusnya jangan ada penunjukan langsung. Tetapi, harus memberikan kesempatan yang sama kepada semua BUMN di bidang karya untuk dapat berpartisipasi dan lewat proses tender yang transparan, bukan dengan tunjuk langsung,” kata pengamat kebijakan publik Feizal Syahmenan, di Jakarta, kemarin.

Menurut dia, dari ruas jalan tol tersebut, hanya ruas tol Medan-Binjai dan Palembang-Indralaya yang prosesnya melalui tender. Karena itu, Feizal meminta, agar proses pembuatan peraturan presiden yang akan menjadi payung hukum penun-

“Seharusnya jangan ada penunjukan langsung. Tetapi, harus memberikan kesempatan yang sama kepada semua BUMN di bidang karya.”

FEIZAL SYAHMENAN
Pengamat Kebijakan Publik

jukan langsung PT Hutama Karya (Persero) sebagai pembangun dan pengelola jalan tol Trans-Sumatera segera dihentikan.

Sementara itu, Ketua Jurusan Administrasi Negara Universitas Nasional Jakarta Budi Kusuma mengatakan, permasalahan utama pembangunan jalan tol termasuk Tol Trans-Sumatera adalah di pembebasan lahan, bukan

pada masalah anggaran. “Jika belum apa-apa PT Hutama Karya yang akan ditunjuk langsung melaksanakan pembangunan jalan tol tersebut sudah minta dana sebesar Rp5 triliun, sementara waktu penyelesaiannya tidak dapat dipastikan, maka dana sebesar itu tidak jelas pemanfaatan dan pertanggungjawabannya. Bahkan pemerintah masih akan terus menggelontorkan dana. Ini harus diawasi,” jelasnya.

Seperti diketahui pemerintah menunjuk PT Hutama Karya untuk melaksanakan pembangunan proyek 23 ruas jalan tol Trans-Sumatera. Penunjukan itu dilakukan dengan memanfaatkan jaminan dari pemerintah dalam bentuk penyerahan modal negara. Dia mengatakan, BUMN akan memanfaatkan bank untuk meminjam uang sehingga skema pendanaan 23 ruas tol itu menghindari penggunaan dana APBN.

● **ichsan amin**



Kendaraan melintas di ruas berlawanan saat pemberlakuan *contra flow* di tol dalam kota kawasan Grogol (foto kiri) dan kawasan Tomang, Jakarta Barat, kemarin (foto kanan). Pemberlakuan *contra flow* untuk mengurangi kemacetan di Ibu Kota hingga 15%.

sistem ini bukanlah langkah jangka panjang yang efektif untuk mengurangi kemacetan di jalan tol. Menurutnya, jika penambahan kendaraan khususnya roda empat yang menggunakan jalan tol tidak dikendalikan maka sistem *contra flow* menjadi tidak berguna dan tetap akan menimbulkan kemacetan. "Pemerintah harus bisa menyediakan angkutan massal itu yang murah dan nyaman. Jika tidak, *contra flow* hanya akan bertahan paling lama tiga

tahun saja," tandasnya.

Direktur Institut Studi Transportasi (Instran), Darmaningtyas mengatakan, kebijakan *contra flow* untuk memperlancar lalu lintas di jalan tol tidak selamanya efektif. Sebab, jumlah kendaraan di Jakarta terus bertambah setiap harinya.

Namun untuk saat ini kebijakan itu masih cukup efektif, karena belajar dari pengalaman sebelumnya di jalur Jakarta-Tangerang). *Contra flow* sangat membantu pengendara hingga

akhirnya pengelola jalan tol menerapkannya di ruas lainnya.

Ke depannya, agar jalan tol bisa lebih lancar dan kemacetan dapat berkurang, operator jalan tol menerapkan tarif berbeda. Ketika jam sibuk diterapkan tarif sangat tinggi. "Sehingga pemilik kendaraan mengatur waktu perjalanannya, ketika penggunaan jalan tol mulai berkurang atau tidak sesibuk saat jam kerja," terangnya.

● dian ramdhani/
helmi syarif