



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH  
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI  
DENGAN KEPALA BADAN PENGELOLA JALAN TOL (BPJT)  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

- Tahun Sidang : 2022-2023  
Masa Persidangan : IV  
Rapat Ke- :  
Jenis Rapat : Rapat Dengar Pendapat  
Sifat Rapat : Terbuka  
Hari, Tanggal : Selasa, 28 Maret 2023  
Waktu : Pukul 10.00 s.d. 14.35 WIB  
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)  
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : Lasarus, S.Sos., M.Si (F-PDIP) – Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Membahas mengenai permasalahan pengelolaan jalan tol  
2. Lain-lain
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:  
29 dari 55 orang Anggota dengan rincian:  
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)  
5 dari 12 orang Anggota  
1. Lasarus, S.Sos., M.Si.  
2. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.  
3. Ir. Sudjadi  
4. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.  
5. Harvey B. Malaihollo  
2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)  
7 dari 8 orang Anggota  
1. Ir. Ridwan Bae  
2. Drs. Hamka B Kady, M.S.  
3. Cen Sui Lan  
4. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.  
5. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.  
6. Ilham Pangestu  
7. Muhammad Fauzi, S.E.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA  
(F-GERINDRA)  
4 dari 7 orang Anggota
  1. Ir. Sumail Abdullah
  2. Sudewo, S.T., M.T.
  3. Drs. H. Mulyadi, M.MA.
  4. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.
  
4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)  
2 dari 6 orang Anggota
  1. Drs. H. Tamanuri, M.M.
  2. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.
  
5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN  
BANGSA (F-PKB)  
4 dari 6 orang Anggota
  1. H. Ruslan M. Daud, S.E., M.A.P
  2. H. Irmawan, S.Sos., M.M.
  3. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
  4. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
  
6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)  
3 dari 5 orang Anggota
  1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
  2. Drs. H. Anwar Hafid, M.Si
  3. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.
  
7. FRAKSI PARTAI KEADILAN  
SEJAHTERA (F-PKS)  
3 dari 5 orang Anggota
  1. H. Suryadi Jaya Purnama, S.T.
  2. Ir. H. Sigit Sosiantomo
  3. KH. Toriq Hidayat, Lc.
  
8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL  
(F-PAN)  
0 dari 4 orang Anggota
  
9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN  
PEMBANGUNAN (F-PPP)  
1 dari 2 orang Anggota
  1. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

**B. UNDANGAN:**

1. Kepala BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.) beserta jajaran.

**JALANNYA RAPAT:**

**KETUA RAPAT / F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si):**

Sudah *molor* 25 menit.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua.

Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, Yang kami hormati Kepala BPJT, Sekretaris BPJT, kemudian para Pimpinan dari Badan Usaha Jalan Tol BUJT, perusahaan yang menyampaikan daftar hadir di tempat kami Bapak Ibu sekalian, akan saya perkenalkan; dari Kepala Badan BPJT hadir Prof. Dr. Ir. Danang Parikesit, langsung dihadiri oleh beliau, kemudian hadir juga di sini Sekretaris BPJT Dr. Triono Junoasmono, S.T., M.T.

Kemudian dari Badan Usaha Jalan Tol, kami bacakan ya teman-teman sekalian, *nah*, pasti kawan-kawan belum familiar ini, walaupun mitra kerja Komisi V ini ada kaitannya dengan jalan tol:

Yang pertama PT Jasa Marga Persero Tbk, di sini yang disampaikan kepada kami yang hadir atas nama Reza Fabriano, Direktur Utama Pak ya, Direktur Bisnis *sorry*, Direktur Bisnis

Kemudian PT Astra Toll Nusantara, ini tidak ada informasi ini, oh hadir ya, dirut, iya dirut, izin dengan Pak, Pak Chris ya, Pak Chris dari Astra Toll Nusantara, Direktur Utama.

Kemudian PT Hutama Karya Persero; Pak Kuncoro, Direktur Operasi III, iya

Kemudian PT Trans Lingkar Kita Jaya, hadir secara *online* ini informasinya, saya enggak tahu nih yang hadir secara *online* ini siapa ini. Kemudian PT Marga Utama Nusantara; Pak Djoko Santoso, Direktur Operasional.

Kemudian PT Waskita Toll Road, Sadali, direktur utama.

Kemudian PT Bangun Tjipta Sarana, Agustinus Leonardo, Manajer Operasi.

Kemudian Triyanto, Kabag Pemeliharaan, loh kok di atas Pak, itu masih banyak yang kosong kursinya, Pak tolong turun ke bawah Pak mohon izin Pak, turun ke bawah Pak.

Pak Agustinus Liandro ini enggak ada ya Pak ya, oh ada ya, silakan di bawah. Ini Manajer Operasi dengan Kabag Pemeliharaan, ini dirutnya ke mana ini,

Kemudian PT Citra Marga Nusapala Persada Tbk, Pak Joko Sapto E Mulyono, Direktur Utama, Joko E Mulyo ya, Joko E Mulyo, dirut.

Kemudian PT Marga Bumi Matraraya, iya hadir secara *online*, yang hadir ini siapa pun kita belum tahu ini.

Kemudian PT Jakarta Toll Road Development Jaya Pertama, Pratama, yang pertama Sutopo Kristanto, baik direktur utama. Kemudian Charles

Djirot, Kepala Divisi Operasi dan Teknologi Operasi, ini enggak ada orangnya Pak ya, oh di atas, Pak turun ke bawah aja Pak, masih ada yang kosong Pak.

Kemudian PT Wijaya Karya Serang Penimbang, Pak Iwan Juliansyah Direktur Utama, iya Pak Iwan Juliansyah.

Kemudian PT Trans Bumi Serba Raja, Paulus Wawan, Direktur Utama, Direktur Teknik Pak ya, Direktur Teknik, oke.

Kemudian PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways, dihadiri oleh Yaya Ruhiya, Direktur Teknik, Yahya Ruhiya, hadir secara *online*.

Kemudian PT Tol Jagat Kerthi Bali, Kerthi Bali, izin namanya Pak, Real Mantik, direktur.

Kemudian PT Pembangunan Perumahan Semarang Demak, Pramusinto Direktur Keuangan, betul Pak,

Kemudian PT Roatex Indonesia Toll System, Musifin Dahlan, Direktur Utama Pak ya, ini agak banyak ini rombongannya.

Kemudian ada Pak Alfani Pranowan, Bapak ditemani yang lain atau sendiri, ada di atas,

Kemudian ada Alvani Paranoan, ada,

Kemudian Emil Iskandar, oh enggak ada Pak semua nih, Renaldi Utomo, iya.

Kemudian Asbar.

Kemudian Bapak, Ibu sekalian.

Demikian peserta rapat kita pada siang hari ini, saya perkenalkan satu per satu, iya nanti Pak Danang mohon izin, ini rapat kita pertama, belum tentu rapat kita yang terakhir Pak, sudah pasti. Saya mohon izin di lain waktu, iya untuk bisa hadir bersama kami di sini, ini undangan sudah kami kirimkan jauh-jauh hari Pak, hendaknya.

**F-PKS (H. SURYADI JAYA PURNAMA, S.T.):**

Interupsi Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan.

**F-PKS (H. SURYADI JAYA PURNAMA, S.T.):**

Interupsi.

Terima kasih Pak Ketua, tadi Pak Ketua menyampaikan ada beberapa peserta rapat yang hadir melalui *online*, dalam keputusan Pimpinan pada masa sidang yang lalu bahwa rapat-rapat AKD tidak lagi *hybrid*, jadi semuanya *offline* kecuali di Rapat Paripurna, *nah*, barangkali ini bisa dikonfirmasi ulang agar peserta yang *online* ini bisa hadir secara *offline*, terima kasih Pak Ketua.

## **KETUA RAPAT:**

Baik, ketentuan itu sebetulnya ke dalam Pak, tidak keluar jadi saya dapat informasi dari kesekjenan kalau peserta itu bisa *online* tapi kami berharap Pak Danang seperti yang tadi saya gariskan, untuk para pengambil keputusan, ini kan undang-undang, undangannya sudah kita kirim jauh-jauh hari ya, kami berharap sebetulnya seluruh Direktur Utamanya bisa hadir Pak. Rapat ini sebetulnya untuk kita berusaha membuat lebih efektif dalam konteks tugas pengawasan yang dimiliki oleh DPR. *Nah*, kalau nanti di tiap kali rapat diundang tidak datang, iya Komisi V yang akan datang.

Kita akan datangi tolnya, seperti apa mereka mengelola tolnya kemudian apa masalahnya, ada keluhan tidak di masyarakat dan seterusnya atau kita pansuskan saja atau kita panjakan saja persoalan yang muncul, kan begitu, *nah* ini kan sudah ada nih, saya Bapak Ibu sekalian barangkali itu sebagai pengantar saya. Saya sampaikan rapat ini dihadiri oleh 20 anggota ya dari 7 unsur fraksi yang berbeda ya. Maka sesuai ketentuan, rapat ini sudah memenuhi kuorum dan saya nyatakan dibuka dan terbuka untuk umum.

### **(RAPAT DIBUKA PUKUL 10.20 WIB)**

Saya sampaikan Bapak, Ibu sekalian, di rapat kali ini ada anggota baru nih di sini, penggantian anggota baru, Anggota Komisi V dari Fraksi PKB, Saudara H. An'im Falachuddin Mahrus, Nomor Anggota A-42 Dapil Jatim IV menggantikan Saudara Sofyan Ali pindah ke Komisi II, hadirkan orangnya, belum ya.

Baik, kemudian Bapak, Ibu sekalian ya saya mengucapkan terima kasih Pak Danang sudah berkenan hadir serta para tamu kami yang terhormat para Pimpinan dari Badan Usaha Jalan Tol yang tadi saya sudah sebutkan namanya satu per satu yang hadir mewakili Badan Usaha Jalan Tol. Agenda rapat hari ini adalah membahas mengenai permasalahan pengelolaan jalan tol di seluruh Indonesia. Sesuai amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, pengusaha jalan tol dilakukan oleh pemerintah pusat dan atau badan usaha yang memenuhi persyaratan berdasarkan prinsip, transparansi, keterbukaan dan keadilan.

Berdasarkan hasil pengawasan Komisi V DPR RI dan informasi dari media massa terdapat berbagai hal yang perlu mendapat perhatian dalam pengelolaan jalan tol yaitu antara lain:

1. Pemenuhan standar pelayanan minimal atau SPM jalan tol yang belum memadai seperti kondisi jalan tol, prasarana keselamatan dan keamanan serta prasarana pendukung layanan.
2. Masih terdapat permasalahan kemacetan lalu lintas di jalan tol.
3. Terdapat kendala dalam pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol.
4. Perlunya menyusun kebijakan perencanaan jalan tol secara lengkap dan komprehensif dan ditetapkan dalam Peraturan Menteri PUPR

5. Perlunya segera disusun peraturan turunan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, utamanya terkait pengusaha jalan tol dan masa konsesinya

Selain pengawasan tersebut di atas, Komisi V DPR RI juga menggarisbawahi rilis dari Komisi Pemberantasan Korupsi, Tanggal 8 Maret 2023 yang mengungkapkan beberapa masalah pada tata kelola jalan tol di Indonesia dan mengakibatkan berpotensi kerugian negara mencapai 4,5 triliun. Dalam rapat resmi yang diunggah dalam laporan resmi yang diunggah ke media massa, KPK menemukan ada titik rawan korupsi pada pengelolaan jalan tol di Indonesia, setidaknya ada 5 titik masalah: mulai dari sisi perencanaan, proses lelang, pengawasan BUJT yang tak maksimal terhadap kewajiban badan usaha yang tidak dilaksanakan, terdapat indikasi konflik kepentingan hingga mekanisme pasca pelimpahan hak konsesi dari BUJT ke pemerintah menjadi rancu, selain itu terdapat hal-hal yang perlu mendapat perhatian seperti keterlambatan penyelesaian proyek, biaya konstruksi yang membengkak, masa konsesi bertambah dan proyek dialihkan pada saat pembangunan sedang berlangsung. Untuk itu Komisi V DPR RI perlu mendapat penjelasan yang komprehensif dari BPJT terkait hal yang dimaksudkan oleh Komisi Pemberantasan Korupsi.

**Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati.**

Demikian segenap persoalan yang memaksa kita untuk berkumpul pada hari ini untuk menghadirkan Kepala Pengusaha Jalan Tol dengan Teman-teman dari Badan Usaha Jalan Tol.

**Bapak, Ibu sekalian.**

Komisi V DPR RI sering menerima masukan, saran, pendapat bahkan protes dari masyarakat terkait kondisi jalan tol yang tidak aman karena faktor kerusakan yang terlambat melakukan perbaikan, kemudian tarif tol yang dianggap terasa mahal dan seterusnya, dan seterusnya. Oleh karenanya terkait beberapa hal yang saya sampaikan di pengantar rapat tadi, saya mohon penjelasan Kepala Badan Pengusaha Jalan Tol Kementerian PUPR untuk dapat kiranya menyampaikan paparannya kepada kita semua dalam rapat yang terhormat ini.

Saya persilakan Pak Danang Parikesit, Kepala Badan Pengusaha Jalan Tol.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

*Bismillahirrahmanirrahim.*

**Bapak Ketua dan Pimpinan Komisi V DPR, para Anggota Komisi V yang terhormat dan kami hormati.**

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Yang pertama kami menyampaikan terima kasih Bapak atas undangannya pada pagi hari ini dan tadi sudah disebutkan, kami dalam hal ini Badan Pengatur Jalan Tol BPJT Kementerian PUPR didampingi oleh rekan-rekan mitra kerja kami dari Badan Usaha Jalan Tol maupun *holding* perusahaan jalan tol. Kami ingin menyampaikan Pak Pimpinan bahwa kami juga dalam kesempatan ini didampingi juga oleh Direktur Jalan Bebas Hambatan dari Direktorat Jenderal Bina Marga, Bapak Budi Hermawan, Pak dan juga para Kepala-kepala Bidang di BPJT dan juga kami didampingi oleh rekan kami Anggota BPJT Pak Dr. Eka Prianas.

Yang kedua kami mengucapkan selamat berpuasa bagi yang berpuasa dan mudah-mudahan pahala Puasa Ramadhan bisa kita terima dari Allah SWT, amin.

Kami sebelum menyampaikan paparan seperti yang sudah dibagikan juga oleh panitia kepada seluruh Anggota Komisi V yang hadir, izinkan kami menyampaikan terlebih dahulu bahwa Badan Pengatur Jalan Tol, ini lingkup tugasnya dan kewenangannya diatur di dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 yang mengamandemen Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 dan kita menggunakan PP Nomor 17 Tahun 2021 dan yang saat ini sedang disusun RPP sebagai turunan dari Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 dan kami mengharapkan bahwa PP tersebut bisa selesai pada Bulan Juni di Tahun 2023 ini.

Untuk pelaksanaan tugas dari Badan Pengatur Jalan Tol, kita dipandu oleh dua Permen Bapak, yang pertama adalah Permen 43 Tahun 2015 tentang Badan Pengatur Jalan Tol dan Peraturan Menteri PUPR Nomor 20 Tahun 2020 tentang pembagian tugas dan kewenangan Bina Marga, Dirjen Pembiayaan Infrastruktur, Badan Pengatur Jalan Tol dan Badan Usaha Jalan Tol sehingga kami barangkali ya pada paparan nanti akan menyampaikan bahwa beberapa tugas ini kami berbagi Pak di dalam penyelenggaraan jalan tol dengan Direktorat Jenderal Bina Marga dan Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur.

Ini mohon izin untuk memaparkan Pak beberapa catatan yang kami akan sampaikan kepada Ibu, Bapak sekalian, mohon tayangannya.

Kementerian PUPR dan bersama mitra kerja, badan usaha jalan tol terus melanjutkan pembangunan jalan tol, jalan nasional khususnya jalan tol dalam rangka peningkatan konektivitas. Tercatat hingga Maret Tahun 2023, di bulan ini terdapat 70 ruas jalan tol operasi yang dikelola oleh 49 badan usaha jalan tol, dengan panjang total jalan tol adalah 2.623,51 km, yang ini tumbuh sangat signifikan dibandingkan di tahun 2019, akhir tahun 2019. Ditargetkan hingga akhir tahun 2024 akan tersambung jalan tol 3.196 kilometer, dan dengan demikian sejak Tahun 2020 hingga Maret 2023 telah beroperasi tambahannya adalah 535,46 kilometer, dan ditargetkan hingga akhir 2024 akan bertambah lagi sepanjang 1.108 kilometer.

Dalam periode masa kepemimpinan Bapak presiden Joko Widodo mulai tahun 2014 hingga Maret 2023, 7 tahun telah dibangun 1.848,1 kilometer atau rata-rata 264,01 kilometer per tahun. Dari 2.623 kilometer, jalan tol di Pulau Sumatra terdapat 738,46 kilometer, Pulau Jawa sepanjang 1.716,15 kilometer, Pulau Kalimantan sepanjang 97,27 kilometer dan Pulau Sulawesi sebanyak 61,46 kilometer dan Pulau Bali sepanjang 10,07 kilometer. Saat ini ruas-ruas yang sedang dikonstruksi adalah sepanjang 720 kilometer dengan Pulau Sumatra, Jalan Tol Trans Sumatra menduduki posisi yang paling tinggi yaitu 437,94 kilometer yang sebagian besar pelaksanaannya merupakan penugasan kepada PT Hutama Karya Persero. Di Pulau Jawa ruas tol yang dikonstruksi sepanjang 250,7 kilometer, Pulau Kalimantan untuk tol IKN sepanjang 27,4 kilometer, Sulawesi sepanjang 3,2 kilometer dan Pulau Bali sepanjang 42,1 kilometer.

Pada saat hingga saat ini jalan tol beroperasi sepanjang Tahun 2023 adalah 23,4 kilometer yaitu Tol Semarang Demak Seksi II 16,01 kilometer, Jalan Tol Bekasi-Cawang-Kampung Melayu untuk Seksi II A 4,88 kilometer dan Jalan Tol Cinere-Jagorawi untuk JORR II yaitu Seksi IIIA sebanyak 3,5 kilometer. Selanjutnya hingga akhir tahun 2023 jalan tol yang beroperasi akan bertambah lagi sepanjang 309,8 kilometer yaitu Cisumdawu Seksi IV-VI sepanjang 28,2 kilometer, Jalan Tol Ciawi- Sukabumi Seksi II sepanjang 11,9 kilometer, Jalan Tol Cibitung-Cilincing yang merupakan bagian dari JORR II Seksi IV 7,7 kilometer, Cimaggis-Cibitung Seksi II 23,01 kilometer, Serpong-Cinere Seksi II 3,6 kilometer, Sigli- Banda Aceh 13,2 kilometer, Kuala Tanjung-Tebing Tinggi Parapat sebanyak 38,45 kilometer, Pasuruan- Probolinggo Seksi IV A 8,57 kilometer, Jakarta -Cikampek II Selatan 31,25 kilometer, Serpong-Balaraja 5,4 kilometer, Kisaran-Tebing Tinggi 47,6 kilometer, Binjai-Langsa Seksi Stabat-Tanjung Pura 26,2 kilometer, Simpang-Indralaya Prabumulih 64,7 kilometer.

Pada tahun 2024 ditargetkan sepanjang 262,41 kilometer yang akan beroperasi yaitu Kayu Agung-Palembang Betung 24,9 kilometer, Padang-Pekanbaru untuk Seksi Bangkinang-Pangkalan 24,7 kilometer, Cinere-Jagorawi penuntasan ini JORR II Seksi III itu 2 kilometer, Sigli-Banda Aceh Seksi I 24,67 kilometer, Kuala Tanjung-Tebing Tinggi Parapat 58 kilometer, Serang-Panimbang Seksi II sampai ke Cileles, 24,17 kilometer, Solo-Jogjakarta, New Yogyakarta International Airport Kulon Progo sepanjang 42,37 kilometer, Yogyakarta-Bawen Seksi I, dari arah Yogyakarta Magelang 8,8 kilometer, Jalan Tol Akses IKN 52,8 kilometer.

Dalam meningkatkan efektivitas penyelenggaraan jalan tol dan sesuai dengan Permen PUPR Nomor 20 Tahun 2020, terdapat pembagian tugas dan wewenang penyelenggaraan jalan tol pada Direktorat Jenderal Bina Marga, Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan dan Badan Pengatur Jalan Tol yang meliputi pengaturan, pembinaan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol sehingga di dalam bisnis proses untuk pengusahaan jalan tol seperti yang ada di dalam tayangan itu kita berbagi tugas, peran dan wewenang antara Direktorat Jenderal Bina Marga,



Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur dan dengan Badan Pengatur Jalan Tol.

Secara prinsip dapat digambarkan bahwa ada dua Direktorat Jenderal Bina Marga dan Pembiayaan Infrastruktur itu untuk pengaturan di sisi hulu, jadi NSPK itu ada di dua Direktorat Jenderal, sedangkan Badan Pengatur Jalan Tol itu mengatur masalah transaksi mulai dari pelelangan hingga pengoperasian dan juga pengakhiran perusahaan jalan tol. Kami melaporkan bahwa di dalam tahap saat ini ada beberapa ruas jalan tol yang sedang dalam tahap pelelangan. Yang pertama adalah Kamal-Teluknaga-Rajeg, kemudian yang kedua Cikunir-Ulujami, kemudian Kediri-Tulungagung, kemudian Bogor-Serpong via Parung, dan Sentul Selatan-Karawang Barat.

Untuk yang dua terakhir ini, ini kita masuk di dalam jaringan Jalan JORR III Pak, tadi ada JORR, ada JORR II. Untuk Bogor Serpong via Parung dan Sentul Selatan Karawang Barat ini adalah JORR III. Dari seluruh total ruas jalan tol konstruksi yang tadi Sumatera, Trans Jawa itu masih terdapat dua ruas jalan tol yang masih belum tuntas yaitu Pasuruan-Probolinggo Seksi IVB, Probolinggo-Gending Timur dan Probolinggo-Banyuwangi sampai yang sampai hari ini pelaksanaannya akan dituntaskan sampai ke Besuki dan selanjutnya di ruas jalan tol Jabodetabek terdapat 10 ruas jalan, jalan tol dan non Trans Jawa terhadap 14 ruas jalan tol.

Untuk Jalan Tol Gede Bage-Tasikmalaya-Cilacap yang barangkali Bapak Ibu sekalian juga membaca atau mendengar dari media, saat ini masih dalam tahap pemecahan kajian, pemecahan ruas untuk pelelangan ulang, sedangkan untuk Jalan Tol Gilimanuk-Mengwi sudah dilaksanakan perjanjian perusahaan jalan tol pada Tanggal 8 Maret dan saat ini dalam proses untuk menunggu *financial close* atau perolehan pinjaman perbankan untuk pembiayaan konstruksi dari ruas jalan tol Gilimanuk-Mengwi ini.

Selanjutnya beberapa ruas prakarsa pemerintah yang dalam tahap persiapan yang telah memiliki studi kelayakan. Yang pertama adalah Samarinda-Bontang, yang itu membutuhkan dukungan konstruksi pemerintah. Kemudian Cibadak-Pelabuhan Ratu dan kesemuanya ini membutuhkan dukungan (suara kurang jelas) pemerintah. Kemudian akses IKN dari kota Balikpapan. Kemudian Bandara Supadio hingga Pelabuhan Kijing dan juga lingkaran timur selatan kota Surakarta, ini adalah lima ruas yang sedang dalam persiapan yang sudah memiliki FS dan saat ini kami sedang melakukan studi kelayakan di beberapa ruas yang lain. Jalan tol Caringin-Puncak Cianjur telah tercantum dalam rencana umum jaringan jalan tol dengan target terbangun operasi pada periode hingga 2030-2034 dan saat ini sudah diberikan izin untuk kajian studi pada PT Matra Sarana Asri Tama dan Swoosh Capital KFT.

Untuk persiapan mudik lebaran, ini kami memahami akan ada pembahasan yang khusus mengenai ini di tanggal 4 April untuk ke dengan Bapak menteri dan ada beberapa ruas-ruas fungsional sepanjang 217,2 kilometer untuk persiapan lebaran tahun 2023. Kami di dalam upaya untuk membangun dan menyelenggarakan jalan tol yang berkelanjutan, kita terus

mendorong Badan Usaha Jalan Tol untuk terus meningkatkan kualitas dan estetika jalan tol dengan beautifikasi dan *landscaping*, di samping memperhatikan standar pelayanan minimal sebagaimana instruksi Menteri PUPR dan di dalam pelaksanaannya kita memastikan bahwa sebelum adanya penyesuaian tarif itu standar pelayanan harus dipenuhi secara penuh, tidak ada toleransi.

Berikutnya adalah dalam rangka meningkatkan fungsi monitoring penyelenggaraan jalan tol, kami telah melakukan pelelangan untuk sistem transaksi pembayaran tol nirsentuh nontunai dengan memanfaatkan teknologi *global navigation satellite system* atau GNSS sehingga akan menghilangkan antrean di gerbang tol melalui sistem transaksi tol nontunai nirsentuh atau *multi lane free flow* atau MLFF. Kami merencanakan untuk mengujicobakan MLFF ini di Tol Bali Mandara pada Bulan Juni Tahun 2023.

Beberapa hal yang menjadi kendala utama di dalam pembangunan jalan tol ini adalah bahwa semakin waktu, itu semakin banyak ruas-ruas tol untuk dia mencapai kelayakan yang sesuai dengan investasi di jalan tol membutuhkan dukungan fiskal pemerintah dan ini kita kami sangat memahami adanya keterbatasan pemerintah di dalam menyediakan dukungan konstruksi, kalau tadi kami sampaikan beberapa ruas yang sudah disusun FS itu membutuhkan dukungan konstruksi pemerintah agar dia itu layak untuk dilelangkan secara investasi. Yang kedua adalah juga penyediaan dana tanah, kemudian yang ketiga di beberapa tahun terakhir ini terdapat perubahan kemampuan investor yang menurun akibat kondisi perekonomian global, dan jalan-jalan tol dengan kelayakan marjinal yang membutuhkan kelayakan dari pemerintah.

Lebih lanjut, dalam penyelenggaraan jalan tol diperlukan pembiayaan kreatif melalui pembentukan BLU, ini kami juga sedang menjajaki Bapak-Bapak Ibu sekalian adalah Badan Layanan Umum untuk dukungan perusahaan jalan tol diharapkan dapat menjadi penyelesaian untuk permasalahan ketersediaan pembiayaan pembebasan tanah maupun dengan pemerintah lainnya.

Kami ingin menambahkan di luar yang telah kami paparkan Bapak, Bapak, Ibu Pimpinan dan juga Anggota Komisi V sekalian bahwa merespon untuk kajian KPK mengenai penyelenggaraan tata kelola jalan tol kami sudah menuntaskan dan menyelesaikan rencana aksi, rencana tindak untuk ke merespon apa yang disarankan, direkomendasikan oleh KPK dan Bapak Inspektorat Jenderal sudah mengirimkan surat kepada Deputi Bidang Pencegahan dan Monitoring KPK mengenai hal-hal yang akan perlu kita dilakukan oleh Kementerian PUPR dari berbagai unit organisasi, dua di antaranya yang kami ingin laporkan di dalam kesempatan ini adalah bahwa rangkap jabatan itu sudah diselesaikan artinya mereka yang merangkap jabatan itu sudah tidak lagi menduduki jabatan komisaris pada badan usaha jalan tol, yang pertama.

Kemudian untuk dana talangan, untuk dana BLU, untuk dana pendanaan tanah yang sebesar 4,5 triliun itu terdiri dari dua komponen, yang pertama adalah 4,2 triliun, itu adalah pinjaman pokok Bapak, Ibu sekalian dan

yang 300 miliar sekian itu adalah bunga denda dan nilai tambah terhadap pinjaman tersebut. *Nah*, untuk pinjaman pokok itu ke kami sudah melakukan perjanjian ulang Pak, penuntasan pembayaran terhadap 12 badan usaha jalan tol yang saat ini meminjam dan dari 12 badan usaha jalan tol, kami laporkan bahwa satu setelah melunasi pinjaman tersebut dan 11 yang lainnya itu telah melakukan penjadwalan pengembalian pinjaman hingga di tahun 2024. Sedangkan nilai tambah bunga dan denda pada saat ini sudah ditandatangani PMK Peraturan Menteri Keuangan yang akan menentukan besarnya nilai tambah bunga dana dan denda atas yang selanjutnya akan juga mengacu pada hasil audit BPKP. Saat ini PMK tersebut sudah ditandatangani oleh Bu menteri dan dalam proses untuk pengundangan peraturan perundang-undangannya begitu selesai dan diundangkan, kami akan menambahkan besaran bunga denda dan nilai tambah tersebut di dalam pinjaman pokok yang harus dibayarkan oleh badan usaha jalan tol selambat-lambatnya pada tahun 2024.

Demikian Bapak Pimpinan, Bapak ketua Pimpinan komisi dan Anggota Komisi V sekalian paparan dari kami, mohon arahan, masukan kepada penyempurnaan penyelenggaraan jalan tol Indonesia

*Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Baik terima kasih Bapak, Ibu sekalian, demikian paparan yang disampaikan oleh Kepala Badan Pengusahaan Jalan Tol terkait dengan materi rapat kita pada hari ini. Seperti yang saya sampaikan di pengantar tadi Pak Kepala BPJT, ya, ada beberapa hal yang kami temukan seperti proyek terlambat, kemudian biaya konstruksi membengkak, masa konsesi bertambah, proyeksi per proyek dialihkan di masa tengah koneksi ke masa tengah konstruksi, ini beberapa persoalan yang mendapat sorotan dari, dari kami, namun demikian saya beri kesempatan dulu kepada seluruh teman-teman ya untuk melakukan pendalaman terhadap materi rapat kita pada hari ini.

Seperti yang kita ketahui Pak Kepala BPJT, jalan tol yang dibangun yang di luar investasi itu kan, ada pakai penugasan seperti di Tol Sumatera misalnya yang Pak Kuncoro Tangani, ini penugasan ini juga sebetulnya kan PMN (Penyertaan Modal Negara), penyertaan modal pemerintah ya, PMN ini, ini sebetulnya hanya judul lain dari APBN II sebetulnya ini Pak, ya hanya APBN dalam bentuk lain, oleh karenanya menjadi domain kami untuk melakukan pengawasan.

Dulu di Undang-Undang Jalan Pak teman teman sekalian ya Pak Ridwan, kita dulu berdebat soal pasal, manakala untuk tol yang diinisiasi oleh pemerintah, maka terjadi kerugian maka kerugian tersebut akan ditanggung oleh negara, pasal ini dulu kita tolak, masih ingat dan memang kita sepakat untuk tidak memasukkan klausul DIM tersebut yang disampaikan oleh pemerintah.

Oleh karenanya kita sepakat Pak, pembangunan jalan tol ini adalah salah satu upaya kita untuk meningkatkan, meningkatkan daya saing kita di kancah global karena lalu lintas yang lancar nanti efeknya akan meringankan beban ekonomi atau menurunkan biaya produksi dan meningkatkan daya saing, kita sepakat soal itu. Tentu pengelolaan jalan tol ini juga harus mengacu kepada kaidah-kaidah, aturan main yang sudah ditetapkan menurut undang-undang yang mengatur tentang jalan tol itu sendiri.

Untuk pendalaman, yang pertama saya beri kesempatan kepada Pak Mulyadi, bersiap-siap Pak Sudewo.

**F-P. GERINDRA (Drs. H. MULYADI, MMA.):**

Baik.

*Bismillahirrahmanirrahim,  
Assalamu'alaikum warahmatullahita'ala wabarakatuh.*

**Salam sejahtera untuk kita semua.**

**Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Kepala Badan Pengatur Jalan Tol, Pak Prof. Danang yang saya hormati  
beserta seluruh jajaran, ada Pak Yongky juga ya sekretaris dan seluruh  
staf dan saya lihat di undangan ada beberapa pengusaha yang juga  
diundang untuk hadir di ruangan ini.**

Sebelumnya saya mengucapkan selamat menunaikan ibadah puasa untuk yang melaksanakan semoga senantiasa dimudahkan dalam menjalankan kewajiban tersebut. Saya kira rapat hari ini saya nilai sebagai bagian dari upaya Komisi V menjalankan fungsi pengawasan dan terus terang saya juga merasa tersengat dengan apa yang dilaporkan oleh KPK. Jadi saya kira boleh saya prolog bahwa pembangunan-pembangunan jalan tol yang begitu masif di seluruh Indonesia, saya menilai ini adalah proyek-proyek strategis yang seperti dianak emaskan di negeri ini, 10 tahun terakhir, kenapa, karena terkadang prioritas-prioritas pembangunan jalan tol itu ternyata kontraproduktif terhadap peningkatan kualitas kehidupan masyarakat di wilayah-wilayah masing-masing ya.

Bahkan pada saat kesempatan kami berkunjung ke Sumatra Selatan difasilitasi oleh Pak Gubernur, dihadirkan bupati walikota disana, ternyata bupati walikotanya bilang kami tidak bangga dengan kehadiran Trans Sumatra, kenapa, karena ternyata kehadiran Tol Trans Sumatra tidak memberikan perhatian terhadap jalan nasional yang justru hasil-hasil bumi kami yang seharusnya bisa dimaksimalkan untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat setempat ya.

Intinya apa, intinya saya kira pada saat KPK melakukan identifikasi penyelidikan dalam tanda petik barangkali, saya tidak tahu mekanisme itu, itu adalah hal yang seharusnya menyengat kita semua dan mengingatkan kita

semua bahwa kalau boleh ngomong kasar, jadi di beberapa titik ternyata pembangunan jalan tol itu sudah cacat sejak lahir, dengan segala hormat prof ya, ini *roadmap*-nya seperti apa ya, ada *delay project*, ada *cost of fund* yang harus membengkak ya, kemudian ada masa konsesi yang dinego kembali dan seterusnya. Saya kira hal-hal seperti ini menjadi peringatan keras, justru juga untuk kita sebagai Anggota Komisi V supaya apa, supaya rapat hari ini tidak rapat seremonial, rapat retorika seolah-olah hanya menggugurkan kewajiban tapi kemudian tidak ada *follow up* bagaimana memperbaiki situasi seperti ini ya. Ini investasi yang menyedot anggaran begitu besar, padat modal ya, saya apresiasi.

Saya masih ingat pada saat saya diberikan kesempatan oleh fraksi untuk masuk ke panitia kerja revisi Undang-Undang Jalan *statement* yang paling mengiang-mengiang di telinga saya adalah *statement* dari Pak Dirjen Bina Marga, beliau mengatakan pembangunan jalan tol itu menjadi *backbone* terhadap peningkatan produktivitas proses distribusi dan seterusnya, tapi saya kira mohon maaf dengan segala hormat itu harus di-*review* ya.

Kami mohon maaf segala dengan segala hormat, sekali lagi kami tidak mencari panggung, kami ngeri, kita bicara hari ini bicara bukan dalam konteks pada saat kita ditugaskan, tapi ini adalah bagian dari klarifikasi kami kepada generasi yang akan datang, bahwa project-project jalan tol itu harus menjadi solusi dan *legacy*, bukan prasasti yang justru menjadi beban buat generasi akan datang ya, *project* terlambat biaya konstruksi bengkak dan seterusnya itukan harusnya menjadi catatan penting, di mana proses perencanaan dari awal itu ya, ada beberapa hal yang mungkin juga harus menjadi sorotan terutama juga terkait benturan kepentingan, banyaknya pejabat yang menjabat komisaris di beberapa badan usaha jalan tol, kan ngeri saya dengar ada dinamika misalnya apa, pembangunan Cisumdawu ya Adhikarya tidak boleh melintas apa namanya jalur yang menjadi area kerja Berantas.

Saya kalau boleh ngomong halo, ini memang negara siapa, ini kan negara milik kita semua, enggak boleh kemudian persaingan antar karya, kemudian menyulitkan yang lain, ujungnya kan rakyat yang susah, proyeknya jadi *delay* segala macam ya, saya sampai bingung kok kenapa *gitu loh*, Adhikarya tidak boleh masuk ke area konsesi yang sahamnya sudah dimiliki Berantas, di, di mana itu, di Sesi V kalau tidak salah di Cisumdawu, seperti, seperti ini enggak perlu, iya. Persaingan-persaingan yang *ending*-nya merugikan rakyat bahkan *project* nya jadi *delay*, kan *cost of fund* nya membengkak, ujung-ujungnya kita juga yang jadi masalah, iya.

Saya kira ini Pimpinan, izin, temuan yang disampaikan BPK ini harus menjadi *warning* buat kita semua ya. Kami tidak mau menjadi bagian ceremonial retorika, hebatnya pembangunan jalan tol di Indonesia tapi ternyata hanya menjadi bagian masalah di ujungnya. Kami juga tidak berharap bahwa sekali lagi *project-project* seperti ini menjadi beban di masa akan datang untuk generasi kita yang akan datang.

Masa konsesi yang panjang itu harusnya bisa diapresiasi oleh seluruh pengusaha jalan tol untuk lebih maksimalkan pelayanan apalagi standar pelayanan minimumnya, saya kira di beberapa titik juga harus terus diperbaiki, ya. Saya mohon izin Pak Prof. Danang, saya tetap mengapresiasi upaya-upaya terbaik yang Bapak lakukan, tapi tolong temuan BPK, *sorry* mohon maaf, temuan KPK dan rapat kita hari ini tidak lagi rapat seremonial retorika karena kita punya beban, bukan saja untuk saat ini pada saat kita sedang diberikan amanah dalam formasi masing-masing tapi kita memiliki beban untuk mengklarifikasi ini semua ke generasi yang akan datang, bahwa ini adalah *project legacy* yang menjadi solusi bukan prasasti yang bisa membahayakan anak cucu kita.

Saya kira itu Pimpinan sebagai masukan, terima kasih.

*Akhirulqalam,  
Wassalamu'alaikum warahmatullahita'ala wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Baik terima kasih Pak Mulyadi.

Tadi yang disampaikan oleh Pak Danang terkait temuan KPK, itu adalah soal 4 koma sekian triliun tadi Bapak sudah sampaikan, ada sedikit perbedaan *statement* yang disampaikan oleh Pak Danang dengan yang juga disampaikan oleh temuan dari banyak pihak juga disampaikan kepada kami Pak, sehingga kita melakukan rapat pada hari ini, pertama adalah tidak akuntabelnya perencanaan pembangunan ya, perencanaan jalan tol masih dia diatur melalui Surat Edaran Direktorat Jenderal Bina Marga Nomor 16 SE/16/SE/DB/2020 tentang Juknis Perencanaan Jalan Tol, padahal berdasarkan dengan PP Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol Pasal 10 ayat 1 menjelaskan kebijakan perencanaan jalan tol disusun dan ditetapkan oleh menteri setiap 5 tahun sekali dan dapat ditinjau kembali, beberapa persoalan inilah sehingga kita rapat pada hari ini.

Kemudian lemahnya akuntabilitas lelang perusahaan jalan tol, soal lelang ini malahan kalau menurut saya ini kawah candradimuka yang sulit sekali untuk kita, kita bisa amati, apakah lelang ini cukup *fair*, adil dan seterusnya.

Kemudian ada dominasi investor jalan tol yang merangkap sebagai kontraktor, hal-hal seperti ini, iya ibaratnya pemain juga sebagai wasit kurang lebih seperti itulah.

Jadi masih banyak persoalan-persoalan yang, yang mungkin membuat seperti pengawasan terhadap kinerja teman-teman di jalan tol ini sangat lemah karena ada hak rakyat yang kita pertaruhkan di sana.

Selanjutnya saya persilakan Pak Sudewo.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Terima kasih Pimpinan

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan dan semua kawan Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Kepala BPJT dan semua peserta yang kami undang, yang saya hormati.**

Pertama saya ingin melakukan pendalaman, soal organisasi yang terkait dengan pelaksanaan atau pengelolaan jalan tol di Kementerian PUPR, tadi oleh Kepala BPJT menyampaikan bahwa ada pembagian tugas antara BPJT Bina Marga dan Pembiayaan Infrastruktur, iya sebenarnya kami berharap tiga pihak ini hadir di sini tetapi karena mungkin yang diundang hanya BPJT, barangkali Kepala BPJT bisa memberikan penjelasan, sebenarnya tupoksi masing-masing yang terkait dengan jalan tol itu seperti apa, pembagian tugasnya itu seperti apa, garis embargasinya seperti apa, batasan yang supaya tidak *overlap* itu seperti apa. Karena kami sering kali, saya sebagai orang awam apalagi masyarakat biasa itu selalu bingung ingin tanya soal jalan tol kepada Bina Marga tapi Bina Marga melemparnya kepada BPJT, kami tanya kepada BPJT terhadap sesuatu hal melemparnya kepada pembiayaan infrastruktur sampai tidak ada satu jawaban yang pasti.

Sekarang ini saya minta oleh BPJT, BPJT jelaskan ya pembagian tugasnya seperti apa terkait dengan jalan tol ini, pembiayaan infrastruktur itu memiliki posisi yang sangat strategis karena dia memulai dari saat studi sampai dengan penentuan skema pembiayaannya harus seperti apa. Kemudian Bina Marga juga terkait dengan bagaimana perencanaan jalan arteri nasional non tol maupun tol dan BPJT sebagai pengaturannya, tapi melihat secara sederhana ini, seolah-olah itu tidak ada persoalan, sepanjang kita tidak paham itu tidak ada masalah tetapi kalau, kalau kita ingin tahu lebih detail, kita baru tahu ada satu persoalan bahwa sesungguhnya di masing-masing pihak ini batasannya sejauh mana, tolong jelaskan organisasinya.

Kemudian skema pembiayaan jalan tol, skema pembiayaan jalan tol itu coba dari BPJT jelaskan, yang merupakan progres dari 2014 sampai dengan sekarang ini ya, itu berapa kilometer yang pendanaannya dari investasi, berapa kilometer yang pendanaannya dari *soft loan*, *G to G*, atau pendanaannya dari APBN atau PMN ya, atau dari model AP ya, jangan sampai terlalu dibanggakan progres pembangunan jalan tol sampai 1.800 kilometer dalam kurun waktu pemerintahan sekarang ini tetapi pembiayaannya justru memberikan beban kepada pemerintah dan beban kepada rakyat ya, karena kita tahu bahwa pekerjaan jalan tol ini banyak sekali yang tidak ditangani atau dibiayai oleh investor, oleh investasi, dengan modal KPBU, tetapi oleh anggaran negara, anggaran negara bisa dalam bentuk PMN, bisa apa dalam bentuk APBN, bisa dalam bentuk *soft loan*, *G to G*, itu berapa kilometer.

Kalau pembiayaan itu dibiayai dari anggaran negara, anggaran negara, mestinya bukan sesuatu yang sulit, mau mencapai target seperti yang

diinginkan, sampai dengan 2024 sebesar 3.000 kilometer sekian, tidak ada sesuatu yang sulit kalau memang itu dibiayai oleh negara, tapi kalau itu dibiayai oleh investor, investasi murni itu merupakan suatu kebanggaan kita, tidak memberikan beban kepada negara, tidak memberikan beban kepada masyarakat, coba diberikan penjelasan kepada kami berapa kilometer, iya baik yang di Sumatera, baik yang di Jawa, di Bali, di Kalimantan, di Sulawesi, itu berapa kilometer yang dibiayai oleh swasta, oleh negara, dan target ke depan sampai dengan Tahun 2024, itu yang di, akan dibiayai oleh negara itu berapa kilometer.

Saya sangat menyayangkan apa yang dikerjakan oleh BPJT ya, saya melihat ada beberapa ruas jalan tol yang sampai pelaksanaannya itu terkendala oleh karena penunjukan investor yang salah. Contoh Jalan Tol Solo-Jogja, Jalan Tol Solo-Jogja itu memakan waktu dua tahun lebih, oleh karena penunjukan investor yang salah, ditunjuk sebagai investor tapi ternyata dia tidak punya duit. Pada saat mau kerja dia tidak bisa punya duit dan anehnya investor tersebut memegang *majority* sampai 51% sampai 2,5 tahun, sekitar itu ada suatu solusi yang 51% itu sebagian sudah mengundurkan diri kemudian dicek, didelusi kalau enggak salah menjadi 7% atau berapa, tolong dijelaskan mengapa hal yang semacam ini sampai bisa terjadi, apakah karena faktor regulasinya atautkah karena ketidakteleponannya, karena atau karena faktor lain, Kalau Solo-Jogja sudah berlalu, sudah ada solusinya dan solusi itu kemudian diimplementasikan sekarang sudah ada progres meskipun pasti akan mundur terhadap target realisasi operasionalnya, tapi bagaimana dengan paket jalan tol yang lain yang kemungkinan masih seperti ini, seperti Gedebage-Tasik yang saya tahu seperti itu, masih ada investor abal-abal yang ditunjuk oleh pemerintah, seperti ini apakah tidak dilakukan peninjauan langsung.

Kemudian yang terakhir jalan tol, Mengwi-Tabanan, semua kontraktor di sana meninggalkan tempat, karena apa, karena tidak ada duitnya, tidak dibayar, mengapa sampai seperti ini, pemerintah pusat dalam hal ini presiden punya target yang sangat bagus karena jalan tol itu bisa mendongkrak perekonomian. Kata Pak Mul tadi seperti yang disampaikan oleh Dirjen Bina Marga sebagai *backbone*, untuk pengembangan produksi pendistribusian produksi, untuk penurunan *cost logistic* tetapi kalau implementasinya semacam ini terus bagaimana, jalan tol Mengwi-Tabanan, kan kita viral. Saya tidak melakukan penelusuran secara khusus, saya hanya mengikuti berita di media, itu viral di media *mainstream* pun masuk bahwa seluruh kontraktor yang ada di sana itu angkat kaki, alat beratnya pergi.

Kemudian saya coba cek, ternyata itu betul, saya sampaikan langsung kepada Pak Danang, Kepala BPJT, katanya akan diganti, bukan persoalan susah mencari kontraktor, bukan persoalan itu harus diganti, persoalannya adalah investor tidak ada duit. Jadi kontraktor mana saja tentu tidak akan mau bekerja disitu, kalau tidak ada duitnya. Ini persoalannya bukan kontraktornya yang tidak siap tapi persoalannya investornya yang tidak punya duit, persoalannya adalah mengapa hal yang semacam ini menjadi, menjadi sesuatu yang terulang di Solo-Jogja seperti itu, kemudian di Gedebage seperti itu dan saya menduga ruas tol-ruas tol yang lain yang sekarang sedang



direncanakan itu akan semacam itu, kenapa sampai semacam itu terjadi, jadi saya sangat menyayangkan kerja dari BPJT, saya ingin supaya kinerja BPJT ini ditingkatkan *gitu* ya.

Saya juga sangat menyayangkan mengapa jalan tol Demak-Tuban itu kan Pantura, *backbone* perekonomian Pulau Jawa itu sebenarnya ada di situ, iya tapi tidak disenggol. Tadi pemaparan Kepala BPJT tidak ada target yang harus direalisasikan dalam jalan tol disitu. Dalam persiapan sampai dengan 2024 yang dikatakan sudah selesai FS, Demak-Tuban ini sebagai kelanjutan Semarang-Demak di Pantura, itu juga nggak disenggol oleh Kepala BPJT, tapi ruas-ruas yang lain yang justru secara keekonomian itu lebih kurang daripada Jalan Pantura menjadi persiapan menjadi target, bagaimana profesionalitas BPJT, jadi BPJT ini harus melihat ruas jalan secara nasional yang sekiranya memberikan daya dukung perekonomian, itu harus dilihat, dipetakan betul, jangan sampai salah apalagi kalau ini anggaran dari anggaran negara, uang rakyat, yang berharap dengan uang rakyat itu digunakan oleh pemerintah untuk menumbuhkembangkan perekonomian dalam rangka peningkatan kesejahteraan rakyat itu sendiri.

Kalau penggunaan uangnya salah, mengalokasikannya salah, justru pada ruas tertentu yang tidak memberikan daya dukung perekonomian yang secara signifikan, ini berarti kezoliman pemerintah itu sendiri apalagi dengan sengaja, kan semua bisa lihat itu dengan kasat mata. Kalau di studi, coba studi secara ilmiah Jalan Tol Demak-Tuban itu Pantura, sekarang ini aja jalan macet, dengan waktu, dengan jarak 20 kilometer, waktu tempuhnya sampai 4 jam, 5 jam, coba lihat itu tapi mengapa tidak disenggol sendiri, kalau dengan alasan mungkin tidak dicatat, kalau tidak dicatat itu berarti tidak diprioritaskan, bukan karena itu persoalan daerah saya tapi ini memang pemikiran secara nasional, lihatlah Jalan Pantura. Harusnya Pantura itu mestinya 4 tahun, 5 tahun yang lalu sudah dibangun kok, sampai sekarang enggak disenggol sama sekali, direalisasikan tempat yang lain, muncul yang lain, muncul yang lain, disini nggak disenggol, bagaimana cara berpikirnya secara profesional, saya meragukan ini keprofesionalannya BPJT dengan melihat *roadmap* yang disiapkan oleh konsep yang disiapkan oleh BPJT ya.

Saya sangat tidak terima dengan Demak-Tuban yang tidak disenggol sama sekali, bukan saya primordial, bukan ini primordial, semua tahu kok pantura itu bagaimana kemacetannya itu ya, tiba-tiba muncul di ruas lain, muncul di ruas lain studinya bagaimana, saya justru mempertanyakan itu profesionalitas studi BPJT, ya seperti jalan tol Kalimantan, Balikpapan-Samarinda, itu bagaimana studinya dulu, sampai sekarang dioperasikan sudah berapa tahun, hanya berapa mobil yang lewat dalam satu hari, itu kan mempertanyakan bagaimana profesionalisme BPJT, sampai hal semacam ini, ini kan saya tanyakan profesionalisme BPJT, menyiapkan ruas tapi enggak bertanggung jawab.

Seperti apa yang disampaikan oleh Pak Mul tadi bahwa jalan tol itu, itu adalah dipergunakan untuk peningkatan perekonomian wilayah, tidak memindahkan suatu barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain,

itu saja. Jakarta-Semarang, Jakarta-Semarang, bagaimana Orang Jakarta bisa sampai Semarang, Orang Semarang sampai Jakarta tidak hanya itu saja tapi setiap daerah yang dilewati jalan tol, ini dengan harapan daerah itu menjadi terbuka, perkembangan wilayahnya itu nyata, pertumbuhan perekonomian di wilayah tersebut itu nyata tapi ini tidak, coba lihat itu Jakarta-Semarang, pintu tolnya arah ke Pantura semua, tidak ada pintu tol yang arah ke selatan misalnya ke arah Purwokerto kemudian sambung lagi ke arah Purbalingga, Banjarnegara, di sana ada Dieng yang layak untuk jadi super destinasi wisata nasional, internasional, tapi juga enggak ada pintu tolnya, sambung lagi ke Wonosobo dan begitu seterusnya, sampai Karanganyar yang bagian Ngawi bagian selatan, selatan untuk menumbuh perkembangan.

Jadi konsepnya itu hanya jangan sampai hanya ini bisnis ke untuk BPUJT saja tapi bagaimana *mindset*-nya pemerintah dengan jalan tol ini untuk pertumbuhan perekonomian suatu wilayah karena pertumbuhan perekonomian suatu wilayah itu adalah pertumbuhan perekonomian secara nasional, jangan hanya diukur bahwa BUJT udah untung, sudah karena dengan membuat exit tol, exit tol itu mungkin menambah investasi, ini kan ini mungkin ini *mindset*-nya BUJT, bukan *mindset*-nya pemerintah atau barangkali ini bukan *mindset* BUJT, BUJT pun mungkin menghendaki ada exit tol, exit tol terhadap daerah-daerah tersebut tapi mungkin koordinasinya antara pemerintah dengan BUJT tidak berjalan.

Saya sangat tidak terima itu, Demak-Tuban tidak disenggol sama sekali, Pak menteri menyampaikan kok, ketika peresmian Jalan Tol Demak-Tuban, ada presiden juga, Pak menteri menyampaikan kok, bahwa studi sudah selesai tapi faktanya di sini tidak, kalau memang sudah selesai pasti dicatat, dipaparkan di sini, yang dipaparkan yang lain, ruas-ruas yang lain, artinya ruas Demak-Tuban itu masih dipertanyakan. Iya saya berharap itu betul-betul ditangani secara serius, kalau sampai itu tidak masuk dalam perencanaan untuk 2024, saya akan persoal terus.

Saya minta kepada Pimpinan ya, Pak Robert, Pak Lasarus, jangan menimbulkan wacana saja untuk membentuk pansus atau panja, tahu enggak bahwa jalan tol ini membutuhkan anggaran yang sangat besar, jalan tol ini banyak persoalan yang pembebasan lahannya, yang skema pendanaannya, sampai ada temuan KPK semacam itu. Sayang sekali kalau tidak kita melakukan pendalaman, tidak ada pansus atau tidak ada panja. Saya minta ketua, Pimpinan jangan melempar wacana terus, bentuk panja sekarang juga untuk masalah jalan tol. Saya juga ingin mendapatkan penjelasan dari BPJT ya, saya enggak mau meledak-ledak sebenarnya mau bicara ini tapi karena Demak-Tuban yang merupakan *backbone* perekonomian nasional tidak disentuh oleh BPJT, saya menjadi meledak-ledak ini.

Saya ingin tanya kepada Pak Danang Kepala BPJT soal pembebasan lahan, semua tahu bahwa LMAN pembebasan lahan itu direalisasikan oleh Kementerian Keuangan itu tiap tahunnya hanya sekitar 25%, contoh seperti Tahun 2022, target atau kebutuhan uang untuk pembebasan lahan itu sebesar 22 triliun tapi hanya terealisasikan katanya sekitar 5,6 triliun, bagaimana me-

*manage* yang hanya 25% kebutuhan ini, jangan sampai uang yang hanya sedikit dialokasikan pada ruas jalan tol ternyata ruas jalan tol itu ternyata tidak siap untuk dilaksanakan, contoh seperti Mengwi-Tabanan dialokasikan anggaran di situ tapi menjadi sia-sia karena tidak bisa dikerjakan. Iya contoh lagi misalnya dialokasikan di Gedebage, Gedebage investornya abal-abal, bagaimana misalnya *manage* nya seperti itu, iya, ruas jalan tol yang betul-betul siap yang kemungkinan lancar dalam pelaksanaan kontruksinya tapi tidak dialokasikan anggaran pembebasan lahan sehingga menjadi sebuah kendala juga.

Saya sama Pak Ridwan Bae pada Bulan Mei 2021, Pak Ridwan Bae, saya, Pak Mulyadi, Bu Sri Wahyuni, ada Pak Eddy Santana juga kalau enggak salah, melakukan kunjungan spesifik di jalan tol yang itu, sampai kepada pintu tol itu jalan tol apa itu namanya itu, pintu tol kota wisata dihadiri Pak Budi dari Bina Marga dan Pak Yongki dari BPJT. Pada bulan Mei itu Pak Yongki menyampaikan bahwa akhir tahun 2021, jalan tol sampai pintu tol kota wisata sudah dioperasikan tapi sampai sekarang belum, sudah 2,5 tahun tidak berjalan sampai 2 tahun tidak operasional. Coba kalau berbicara itu yang terukur, bicara dengan kami apalagi dengan masyarakat, bicara tidak terukur, kan menjanjikan sampai dengan akhir 2021 itu operasional mestinya segala unsur sudah dipertimbangkan, segala faktor sudah dipertimbangkan, sampai sekarang enggak ada dan enggak ada kejelasan, jangan sampai berbicara itu tidak terukur. Saya minta coba itu dijelaskan, kapan itu sampai, karena kemacetan di sana sangat luar biasa.

Kemudian yang berikutnya MLFF, *multi lane free flow* ini sebenarnya wacana atau betul-betul mau direalisasikan, katanya terkendala payung hukumnya, PP, Peraturan Pemerintahnya ada kendala apa sampai belum bisa ditandatangani, targetnya kapan, dan uji cobanya di mana, ini ditunggu oleh masyarakat karena dengan menggunakan teknologi ini ada kemudahan-kemudahan dan katanya Pak Yongki Sekretaris BPJT bisa menghilangkan kerugian sebesar 14 triliun apabila jalan tol ini menjadi lancar, coba segera dilaksanakan, diujicobakan, kendalanya PP di mana.

Kemudian yang tidak kalah penting kepada BPJT dan semua BUJT yang hadir di sini, perhatikan dong siapa saja yang berikut bekerja di jalan tol, itu tidak ada yang dirugikan sampai sekarang masih banyak sukun-sukon yang bekerja di situ belum dibayar, *supply-supply* material yang belum dibayar, ada apa ini ya.

Pertama, saya ulangi lagi, saya minta diulangi, bagaimana organisasi ketiga institusi ini bisa bekerja, koordinasinya bagaimana, yang kedua jelaskan ya, skema pendanaan semua ruas jalan tol yang sekarang ini sudah dibangun, sudah operasional, yang investor yang mana, yang penugasan yang mana, PMN yang mana, itu semua yang mana. Kemudian anggaran 25% yang hanya disiapkan oleh LMAN ini skenarionya bagaimana, manajemennya bagaimana, strateginya bagaimana. Jadi saya minta Demak-Tuban ya, itu segera dimasukkan karena ini *backbone* perekonomian nasional.

Terakhir kepada Pimpinan, saya minta kepada Pimpinan, Pak Robert, Pak Ridwan semua, tolong jangan wacanakan terus Pak membentuk pansus dan Panja Jalan Tol ini, realisasikan Pak. Kalau memang kita ini wakil rakyat yang betul-betul amanah, punya nurani, tolong jangan mewacanakan saja, bentuk pansus atau panja tentang jalan tol ini. Saya kira itu terima kasih.

*Wassalamu'alaikum.*

**F-P. NASDEM (ROBERT ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

*Wa'alaikumsalam.*

Iya sebelum saya lanjut ke Pak Suryadi Jaya Purnama, saya ingin berikan tanggapan sedikit yang disampaikan Pak Sudewo, menurut saya juga ini harus kita buat panja atau pansus karena yang pertama kita tahu semua bahwa bagaimana pemerintah ini mulai melakukan pembangunan infrastruktur yang begitu *massive* di bangsa ini, itu ada yang dihilangkan. Saya ingat betul 2014 kami terpilih dulu, pemerintah jokowi juga terpilih, saat itu ada yang dihilangkan yaitu subsidi BBM 300 sekian triliun, itulah uang itu yang digunakan semangat mulai dibangun itu infrastruktur jalan tol dan sebagainya, itu uang rakyat, subsidi yang dicabut, tu mulai bergulir pembangunan itu dan kita lihat hasilnya memang hasilnya kita lihat sekarang tapi yang selama ini kita dapatkan, apa yang selama ini laporan BPK juga bahwa ini nyaman-nyaman saja, ada apa menurut saya, ya kan, apakah beda BPK dan KPK cara penyelidikannya, kenapa KPK mendapat temuan-temuan yang ada kita BPK sedangkan laporan BPK itu nyaman saja, tidak ada apa apa ya.

*Nah*, ini yang harus kita pahami semua menurut saya, maka jalan satu-satunya yaitu panja, kalau tidak pansus, baru bisa kita masuk semua, kita panggil juga yang namanya BPK, selama ini apa yang diperiksa, temuan apa, tidak ada, iya kan, padahal kalau kita lihat kasat mata saja kita lihat, ini tidak wajar, tidak wajar ini, pengelola sekaligus sebagai kontraktor bisa satu ya kan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan

**F-P. NASDEM (ROBERT ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Iya

**ANGGOTA :**

Pimpinan, diketok aja Pimpinan kalau memang bentuk panja atau pansus, kalau panja, panja ketok aja langsung.

**F-P. NASDEM (ROBERT ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Nanti kesimpulan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Kesimpulan.

**F-P. NASDEM (ROBERT ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Nanti kesimpulan, baru kita masuk.

Ini saya cuma kasih ilustrasi sedikit ya, jadi ini yang perlu. Kita hari ini itu kenapa kita panggil saudara-saudara mitra ini karena ada temuan BPK sebagai tugas pengawasan, kami ingin mendalami itu, ya. Jadi saya kira kita harus menunjanya ke sana karena kalau kita tidak menuju ke sana, ya percuma kita membahas itu, hilang saja temuan-temuan ini dan ini harus ada pembenahan yang lebih lagi menurut saya karena semangat.

Saya ingin sampaikan lagi semangat BUMN, karya-karya ini, dibentuk, itu untuk membantu pemerintah bukan memberatkan pemerintah ya, kalau saya lihat ini, ini memberatkan pemerintah ya, sudah monopoli semuanya, iya kan, berapa banyak pemerintah memberikan penyertaan modal untuk karya-karya ini bekerja ya, ini enggak benar ini menurut saya ya, ini harus dibenahi, iya, bukan cuma jalan tol, ini baru jalan tol. Kita lihat infrastruktur-infrastruktur yang dikerjakan juga selama ini.

Iya kami kalau ini minta KPK masuk juga ke sana, ya, dana begitu besar diberikan infrastruktur, kita lihat hasilnya, berapa tahun hancur itu, iya, persaingan yang tidak sehat di sana, ini semua ini, bukan tidak bisa dilihat, dilihat, terang benderang itu kelihatan kok, cuma ini siapa yang memulai, ya, saya berterima kasih KPK sudah masuk ini dan saya juga minta supaya KPK masuk lagi ke bawah, jangan cuma di jalan tol, karena apa yang kita harapkan BPK, menurut saya kita tidak bisa berharap banyak terhadap BPK. Kita lihat ini di depan mata kita ini ya, tidak ada temuan selama ini ya, kenapa BPK bisa, karena BPK kita tahu bekerjanya seperti apa ya, tidak bisa intervensi ya, kalau BPK masuk, iya selalu karena ini negara, BUMN dilindungi semuanya ya, diberikan prioritas, mohon maaf, ini kan BUMN, kalau saya ngomong agak kasar merampok uang rakyat, ya, coba diaudit berapa besar keuntungannya, kita kasih pembanding sama swasta, berapa, satu infrastruktur saja yang dikerjakan oleh BUMN berapa pendapatannya, sama nilainya sama kita minta sama swasta, pasti bedanya jauh, gimana, padahal kita tahu diberikan prioritas, yang lain sekian persen penawarannya, dia cuma sekian, harusnya dia lebih daripada swasta murni, itu baru benar karena dia membantu pemerintah, bukan memberatkan pemerintah gitu. Kalau yang lain sanggup kerja 10 perak, dia 7, 8 karena dia ambil untung tidak banyak, harusnya seperti itu, iya.

Iya saya kira itu, jadi saya juga minta nanti kita keputusan akhir kita harus sampai satu kesimpulan yang bisa untuk menyelesaikan, jadi bukan cuma kita duduk bicara ini, ya teman-teman. Saya berikan kesempatan kepada Pak Suryadi, silakan.

**F-PKS (H. SURYADI JAYA PURNAMA, S.T.):**

Terima kasih Pak ketua.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang saya hormati Pimpinan dan rekan-rekan Anggota Komisi V, Bapak Kepala BPJT, Pak profesor dan seluruh jajaran serta rekan-rekan yang hadir, para jajaran manajemen badan usaha jalan tol.**

Saya mulai dari yang agak strategis Pak Ketua terutama terkait dengan kebijakan yaitu kebijakan kita dalam menetapkan ruas jalan tol karena jalan tol ini sebetulnya masuk pada kategori infrastruktur perekonomian atau infrastruktur bisnis ya, karena sebetulnya yang dibutuhkan oleh masyarakat itu adalah infrastruktur dasar artinya jalan umum non berbayar tapi melihat presentasi dari yang disampaikan tadi bahwa begitu cepatnya pertumbuhan jalan tol kita, ini artinya ada komersialisasi pelayanan dasar karena akses itu orang bisa lewat gitu ya, dengan aktivitas untuk memenuhi kebutuhan dasarnya itu adalah pelayanan dasar dari negara, jangan dibisniskan. *Nah*, oleh karena itu memang perlu hati-hati di dalam menetapkan ruas-ruas yang akan dijadikan sebagai jalan tol berbayar ini.

Rakyat kita sudah bayar pajak, begitu beli mobil dia bayar pajak, bahan bakar bayar pajak, *nah*, pajak ini kan diharapkan untuk membangun jalan tapi kalau kita sudah bayar pajak tapi kita bayar lagi jalannya, lalu pajak kita yang kemarin itu di untuk apa gitu, pelayanan dasar oleh negara ini, *nah*, ini perlu hati-hati supaya kita bisa membedakan mana ruas yang memang yang dibutuhkan adalah pelayanan dasar atau untuk kepentingan pertumbuhan ekonomi gitu, perekonomian, saya kira ini perlu kita dalam nanti, iya supaya jangan ruas-ruas atau jalur-jalur basah ini dalam tanda petik ini kemudian semuanya dijadikan jalan tol yang akhirnya semuanya dibayar oleh masyarakat padahal di situ adalah kewajiban negara untuk memberikan pelayanan publik itu.

Karenanya saya, Pak BPJT berharap di kampung saya di Lombok di NTB itu tidak perlu dibangun jalan tol, yang kami butuhkan adalah jalan umum sekelas jalan tol speknya tapi tidak perlu berbayar karena kalau jalan tol berarti kita sudah bayar pajak, bayar lagi jalannya begitu ya, jadi kita yang kita inginkan adalah jalan umum yang kualitasnya seperti jalan tol dan tidak perlu bayar karena kita sudah bayar pajak, kecuali pajaknya digunakan untuk hidup mewah para pejabat kita.

*Nah*, yang kedua, masuk ke aspek yang agak teknis ini ya, karena saya berangkat dari laporan Kementerian Perhubungan, salah satu ruas jalan tol kita di Cikopo-Palimanan, Tol Cipali ini dinobatkan sebagai jalan tol dengan fatalitas tertinggi di dunia tingkat kecelakaannya. Jadi satu orang korban meninggal itu per kilometer ya, setelah diteliti faktornya bukan karena aspek jalannya yang jelek ya dan itu relatif jalannya cukup bagus, fasilitas memadai tetapi karena ada *gap* kecepatan antar kendaraan yang bisa sampai di atas 100 kilometer

per jam, ada kendaraan umum dan pribadi bisa dengan seri... 150 kilometer per jam tapi kendaraan barang, kendaraan tronton, hanya 40 kilometer per jam dengan perbedaan kecepatan yang sangat jauh ini menyebabkan rawan terjadi kecelakaan. Iya oleh karena itu memang pengawasan-pengawasan ini perlu di apa namanya dilakukan supaya jalan tol kita ini tidak saja cepat ya pelayanannya tapi juga yang paling penting itu aman gitu ya, jangan sampai seperti beberapa waktu lalu ya pebulutangkis kita Syabda Perkasa ini menjadi korban kecelakaan di Tol Pemalang ya karena bisa jadi ada keluarga kita atau bahkan kita sendiri menjadi korban, kalau ini tidak kita perhatikan, jadi standar pelayanan minimum ini harus ketat diberlakukan

Berikutnya mengenai pengalihan kepada teknologi non tunai nirsentuh atau *multi lane free flow*, saya kira ini bagus ya tapi juga perlu dihitung karena pembangunan infrastruktur jalan tol ini selain untuk stimulus perekonomian, juga meningkatkan lapangan kerja *nah*, maksud saya ketika ada perubahan beberapa pelayanan dari tenaga kerja manusia menjadi tenaga mesin, ini harus dihitung betul jangan sampai kita tiba-tiba PHK, PHK itu ya bahkan kalau perlu punya perencanaan sampai tenaga kerja yang nanti akan diberhentikan karena diganti dengan mesin ini juga mereka punya pekerjaan yang baru ya, ini sisi kemanusiaannya iya harus kita perhatikan, jangan semua tiba-tiba diganti mesin karena kita butuh pelayanan lebih baik tetapi sisi kemanusiaannya juga tidak kita perhatikan ya, karena itu juga kontraproduktif dengan target pemerintah untuk menciptakan lapangan kerja, ya ini menjadi catatan saya.

Terakhir ini Pak Ketua saya kira ini yang tadi menjadi isu utama, saya setuju kita bentuk panja atau pansus karena dua hal yang sangat mendasar ya, yang perlu kita alami selama ini dan kita tidak bisa apa namanya melakukan pengawasan secara efektif. Yang pertama adalah proses pengadaan barang dan jasa dalam pembangunan konstruksi jalan tol, iya mulai dari harganya kemudian juga mekanismenya karena sering tumpang-tindih, ada investor gitu ya karena ini KPBU, walaupun di situ juga badan usahanya sebagian besarnya dari pemerintah, ada PMN, ada pinjaman luar negeri sebagai *owner* tapi juga sebagai pelaksana, bahkan subnya ini, ini jeruk makan jeruk ini, ini Pak ketua, harus kita alami karena saya setuju buat pansus atau panja nanti pilihannya mana yang lebih efektif dalam rangka pengawasan untuk mengantisipasi agar masalah-masalah ini tidak sampai ke ranah hukum, *gitu* ya, jadi kita maksimalkan fungsi pengawasan DPR, iya supaya target pembangunan ini tercapai dengan meminimalisir penyimpangan-penyimpangan atau peluang-peluang terjadinya kerugian negara ya, tanpa ada dampak hukum gitu kan, ini kan fungsi pengawasan kita, kalau efektif tapi kalau fungsi pengawasan DPR tidak efektif, iya panja atau pansus yang kita buat mungkin hanya wacana, iya pada akhirnya justru menyelamatkan keuangan negara tidak tercapai tetapi justru berdampak pada proses hukum. Saya kira ini perlu kita tidak lanjut secara serius, itu aspek yang pertama.

Yang kedua, dalam laporan BPK, ada enam BUMN karya kita dalam posisi utang yang sangat besar ya, walaupun sudah disuntik dengan PMN karena ada penugasan untuk membangun jalan tol, begitu terbangun kemudian beberapa ruas ini ditawarkan kepada pihak swasta dengan divestasi tapi kalau

kita lihat polanya, ini sepertinya ada kesengajaan karena ini perlu kita dalam oleh pansus maupun panja. Begitu ada ruas yang sebenarnya tidak untung gitu, punya risiko, udah BUMN disuruh maju dulu *gitu*, kalau rugi ya itu negara nanggung tapi begitu mulai untung, *nah*, ini para investor sudah antre ini *gitu*, ini kan kasarnya, wah ini ada investasi, peluang yang berisiko tinggi nih coba anda maju dulu, kalau aman baru saya ambil alih, kalau berisiko ya sudah saya enggak akan maju.

*Nah*, ini kalau kita baca polanya, bisa kelihatan *puzzle*-nya seperti itu, *nah*, oleh karena itu untuk membuktikan apakah benar atau tidaknya dugaan ini perlu pansus dan panja agar target kita infrastruktur terpenuhi, perekonomian kita tumbuh dengan jalan tol karena ini adalah urat nadi perekonomian tetapi juga meminimalisir kerugian negara karena beban utang beberapa BUMN karya ini juga sangat besar ya. Bahkan beberapa di antaranya ini sudah sampai pada harus rawat inap begitu ya dalam penanganan keuangannya karena ada penugasan, begitu untung dijual *gitu* ya tapi begitu rugi ya sudah risiko, ini kan kayak sengaja ya disuruh jadi kelinci percobaan BUMN kita ini *gitu* ya.

Mungkin itu Pak Ketua, saya sangat setuju kita bentuk pansus atau panja nanti mana yang efektif ya, supaya kita bisa lebih mendalami untuk tercapainya target kita. Demikian Pak Ketua terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**F-P. NASDEM (ROBERT ROUW) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Baik terima kasih, selanjutnya Saudara Bob Andika Mamana, siap-siap Bapak Hamka.

Silakan Pak Bob.

**F-PDIP (BOB ANDIKA MAMANA SITEPU, S.H.):**

Terima kasih ketua.

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi V beserta seluruh Teman-teman Komisi V,  
Yang saya hormati Kepala BPJT, Sekretaris BPJT dan beserta tamu undangan yang dari BUMN.**

Saya langsung saja Pak, tadi setelah banyak tanggapan dari teman-teman tapi kalau saya intinya, saya ingin membahas ruas tol yang sering saya lewati Pak. Pertama ini saya pingin tau Pak Kepala BPJT, kira-kira ruas tol di Sumatera Utara itu berapa yang sudah di divestasi Pak, saya dengar ada ruas tol Medan-Tebing Tinggi ini sudah kita berikan ke saham ke pihak yang lain atau disebut dengan divestasi Pak.



Kedua Pak, saya melihat carut-marut terhadap pembangunan jalan tol di Sumatera Utara ini cukup luar biasa juga Pak, mulai dari ada BUMN yang tidak menyelesaikan ruas, kalau enggak salah saya Pak, Ruas Kuala Tanjung Indrapura ini Pak, ini BUMN inikan berganti ini Pak dari Waskita kalau enggak salah saya ke diambil alih sekarang sama HK karena tidak kemampuan dalam pembangunan kalau enggak salah saya ruasnya ya Pak, ini kenapa bisa terjadi seperti ini Pak, sekarang diambil alih, begitu juga ruas yang ke Siantar ini Pak, diambil alih juga karena tidak kemampuan BUMN dan BUMN yang tidak ada kemampuan dalam membangun ruas-ruas jalan tersebut tadi banyak meninggalkan utang Pak di pihak ketiga, apakah ini salah satu taktik mereka tidak ingin membayar utang-utang mereka ke pihak ketiga ini Pak, dan sempat dengar juga Pak, ada juga sekarang, salah satu BUMN ini sekarang mengatakan dia pailit, jadi seakan-akan pihak-pihak ketiga tersebut dengan BUMN ini dengan membayar dengan cara memberikan saham, tidak membayar dengan berapa uang yang telah mereka tanam di dalam pembangunan ruas jalan tol tersebut Pak,

Saya salah satu yang melihat bahwasannya carut-marut terhadap pembangunan ruas tol Sumatera ini salah satu dari Sumatera Utara ini luar biasa Pak, apakah ini ada perencanaan yang salah, terus Pak saya lihat tadi ini Pak, ada ruas juga saya lihat tadi, ada dua ruas ditangguhkan di Sumatra Utara, Ruas Sesi VI Pematangsiantar- Seribudolok, sama Seribudolok-Prapat, padahal ini saya dengar dulu dari Pak menteri ini Pak, pernah penjelasan kita dalam Raker bahwasannya ini salah satu ruas menuju KSP ini Pak, kenapa ini dibuat ruas ini dari Medan-Tebing Tinggi dan ke Prapat ini tujuannya hanya untuk wisata Pak, tapi ini putus di Siantar, apakah ini efektif Pak, saya rasa ini enggak efektif Pak, kita membuang uang yang begitu besar dalam pembangunan ruas tersebut Pak, ini ada Bapak ditangguhkan, sedangkan saya lihat sekarang ada juga yang mulai lagi dibangun jalan-jalan tol yang baru Pak, kenapa ini tidak diselesaikan ruas ini Pak, kita membayangkan Masyarakat Sumatera Utara ini begitu indah penjelasan dari Kementerian PUPR, mengenai ruas yang ditangguhkan tadi Pak menuju Prapat, kenapa tidak, kalau tidak bisa sampai Prapat Pak, kenapa enggak sampai Seribudolok saja Pak, ini kan ke Prapat tidak jauh Pak, hanya memerlukan, saya lihat sini tadi hanya memerlukan 7 kilo saja Pak dari Siantar yang menuju Sambung ini Pak, Pematang Siantar- Seribudolok 7 kilo, cuma kalau ruas yang sampai sekarang sampai Pematang Siantar Pak, enggak ada gunanya judulnya ini kita buat Kuala Tanjung- Tebing Tinggi-Prapat ini Pak, enggak ada gunanya ini Pak.

Berarti sini saya lihat juga ada yang salah terhadap perencanaannya Pak dan saya lihat juga bahwasannya dalam pendanaan Ruas Tol Sumatera ini Pak terjadi pembengkakan, ada apa ini Pak pembengkakan ini, tolong nanti dijelaskan Pak anggarannya, apakah karena itu kita terlalu banyak utang yang tidak kita selesaikan kepada pihak ketiga, apakah salah perencanaan atau apa Pak.

Mungkin itu saja yang bisa saya sampaikan Pimpinan, saya ucapkan terima kasih

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Bob, selanjutnya Pak Hamka, iya bersiap-siap Pak Irwan.

**F-P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS) :**

Makasih Pimpinan

*Bismillahirrahmanirrahim,  
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan dan seluruh anggota yang saya hormati dan saya banggakan,  
Prof. Danang yang saya hormati beserta seluruh jajaran dan Teman-teman Pengusaha BUJT yang saya hormati**

Saya ingin memulai komentar saya bahwa kita dibangunkan dari mimpi-mimpi indah kita, yang selama ini kita impikan dengan temuan-temuan yang dilakukan oleh BPK, eh KPK, *sorry*. Kita bangga sebenarnya bahwa pembangunan jalan tol ini sukses, walaupun terjadi di sana sini masih ada bolong-bolong, tapi apa yang terjadi pada hari ini, kita tersentak semua dengan pemberitaan yang mungkin menurut saya ini memang sudah pernah terjadi sebenarnya.

Saya dalam perjalanan selama RDP dengan Pak Danang dengan Menteri PUPR, enggak pernah terlintas dalam pikiran saya hal-hal seperti ini. Saya memulai kecemasan saya dengan selalu diumumkan oleh Menteri Keuangan bahwa jumlah investasi untuk membangun tol itu hampir 600 T, atau 593,2 T, itu bukan uang kecil, uang besar Pak, implikasinya dalam anggaran itu utang, yang kurang lebih sekarang sudah 7.000 triliun kita tersentak ini. Kita dibangunkan dalam mimpi-mimpi indah kita semuanya, dipaparkan jalan tol berhasil ternyata ada kerikil-kerikil tajam yang harus kita selesaikan. Banyak yang sudah sampaikan kawan-kawan tadi.

Yang ingin saya dalam sebenarnya adalah sama dengan Mas Dewo tadi, 593,2 T yang disampaikan oleh Ibu Sri Mulyani dan juga hasil temuan dari KPK, itu sumber uang itu dari mana, tolong diberikan secara detail penjelasannya dan ruas jalan yang dibangun itu yang mana, ini penting agar supaya kita melihat bahwa apakah itu efektif atau tidak, sebenarnya penyakitnya, sebenarnya sudah ada, kelihatan Pak. Yang ramai-ramai kita dengarkan itu yang lalu-lalu pertama saya menyoroti di ruangan ini ada temuan BPK dari Utama Karya mengenai konsesi triliunan, ada temuan BPK Pak, bukan KPK, dulu dua tahun lalu di sini, akhirnya terkuak juga di KPK.

Oleh karena itu Pimpinan, ini sudah sangat mendesak, kita tertampar semua, apa kerjanya Anggota DPR di mana letak pengawas kita, karena kita dibuai oleh dan disuguhkan oleh suatu data yang menggembirakan semuanya, oleh karena itu ini yang saya ingin tahu persis 500 sekian triliun itu ke mana ruas-ruas yang dibangun.

Selanjutnya Pimpinan, saya juga *alhamdulillah* hari ini saya baru melihat bagaimana proses bisnis dari perusahaan jalan tol, baru hari ini saya tahu Pak Danang ternyata bisnis prosesnya itu juga sangat ribet dan perlu pengendalian yang ketat itu, siapa yang bertanggung jawab di dalam pelelangannya, siapa yang bertanggung jawab bila pendanaannya, ini bisnis proses ini yang ribet ini, saya juga setengah mati membacanya, baru hari ini Pak ketua.

*Nah*, oleh karena itu saya sangat berharap bahwa hari ini kita harus memperbaiki diri masing-masing, tugas kami sebagai pengawasan Pak ketua sebaiknya kita membentuk panja atau pansus seperti, seperti apa yang disampaikan oleh kawan-kawan tadi karena tidak selesai pada hari ini saja.

Luar biasa Pak, APBN kita itu 3.000 triliun Pak, ini sudah 500 triliun ini larinya hampir, 600 triliun larinya kan jalan tol, ini yang sangat mengkhawatirkan apalagi teman-teman di BUMN Karya sangat kasihan, saya paham karena konsepnya adalah penugasan dan akhirnya konsesi itu diperjualbelikan ke mana-mana dan belum ada yang menawar mungkin dan mungkin juga ada yang sudah ditawarkan, itu terjadi konflik sebenarnya. Apa yang ditemukan oleh KPK ini benar Pak, sudah lama terjadi, baru kita terbangun sekarang dengan adanya temuan KPK.

Pimpinan, saya kira temuan-temuannya ini masih banyak yang harus kita dalami, tidak selesai pada hari ini, apa yang disampaikan oleh kawan-kawan itu, saya kira juga merupakan pendapat saya atau pikiran-pikiran saya karena kita tidak bisa selesai pada hari ini saja.

Kira-kira itu saja Pimpinan yang ingin saya sampaikan karena sudah banyak hal yang sudah disampaikan oleh teman-teman yang lain, kesimpulan saya bahwa mari kita bentuk panja untuk mendalami secara detail sehingga kita bisa mengambil kesimpulan, demikian Pimpinan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Baik terima kasih Pak Hamka.

Kita akan bahas sikap komisi ini nanti di Rapat Internal Pak lebih lanjut, nanti kita rangkum semua rapat, dalam dari rapat ini pendapat seluruh pembicara ya, baik yang mewakili sebagai anggota maupun kapoksi dan fraksi.

Selanjutnya Pak Irwan saya persilakan, bersiap-siap Pak Sigit Sosiantomo.

#### **F-P. DEMOKRAT (Dr. H. IRWAN S.IP., M.P.):**

Terima kasih Pimpinan.

**Pimpinan Komisi V yang saya hormati serta Kawan-kawan Anggota Komisi V yang saya banggakan, selamat menjalankan Puasa Ramadhan bagi kawan-kawan yang menjalankan Puasa Ramadhan, Yang saya hormati Kepala BPJT Kementerian PUPR Republik Indonesia, serta seluruh jajaran.**

Terima kasih atas agenda rapat kita hari ini Pimpinan, saya sangat mencermati dan sangat tertarik pada paparan BPJT terutama di halaman 6 ini, yang di sini sangat jelas digambarkan capaian jalan tol hingga Tahun 2024, yang mana dibagi 3 periode ya, 1978-2014: 7.889 kilometer, 2015-2019: 1.298 kilometer, 2020-2023: 535,46 kilometer, seperti ingin menegaskan bahwa capaian sampai saat ini 3.196 kilometer, yang artinya selama 7 tahun pemerintah berhasil membangun jalan tol 1.848 tapi seperti yang tadi disampaikan bahwa justru jumlah realisasi pelaksanaan pembangunan jalan tol ini justru secara audit BPK juga kontribusinya tidak signifikan ya, pertumbuhan ekonomi kita juga enggak mampu juga melampaui sebelum jalan tol 1.800 ini dibangun. Justru saya melihat grafik yang ingin disampaikan ini justru bacaan saya dulu pemerintah mampu mengontrol oligarki dalam membangun jalan tol ini, yang mana kemudian fokus membangun jalan-jalan umum untuk masyarakat. Loh sepanjang 7 tahun ini 1.800 tol ini dengan tadi 600 triliun itu kontribusi untuk mengakselerasi pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan masyarakat, pemerataan pembangunan itu apa.

Tadi juga kawan-kawan mengkritisi terkait sebaran ruas dan lain-lainnya, inilah yang saya katakan bahwa pembangunan jalan tol ini saya pengen tahu ini apakah memang perencanaan kawan-kawan dari BPJT atau memang keinginan presiden gitu, kalau berdasarkan keinginan, iya ini yang kita bisa, enggak bisa kontrol secara perencanaan, secara teknis, akhirnya agak kacau pasti, mau disembunyikan bagaimanapun pasti agak kacau barang ini.

Saya memang setuju *gitu loh* kalau kita kemudian bangun beberapa infrastruktur tol yang memang prioritas, tadi saya enggak setuju itu dengan Pak Sudewo yang bilang Kaltim, Kaltim butuh memang Kaltim penduduknya kecil tapi prakarsa pemerintah wajib bangun jalan tol di sana. Di Kaltim itu sejak republik merdeka, belum pernah Pemerintah PUPR itu bangun jalan umum pun jalan nasional itu enggak pernah, semua tuh jalan eksisting HPH, Jalan tol Balikpapan-Samarinda itu diinisiasi oleh pemerintah provinsi, belakangan pemerintah pusat baru masuk, enggak sebanding dengan kontribusi dari Kaltim terhadap republik ini, tapi kalau bicara prioritas, iya tugas pemerintah membangun jalan-jalan itu *gitu*.

*Nah*, ini yang kemudian harus diurai ya, karena dalam perjalanannya pembangunan jalan tol ini udah, udah benar-benar kacau, dominasi investor jalan tol yang juga sebagai kontraktor jalan tol ini terjadi, kemudian pada kesempatan ini saya sepakat bahwa kita usulkan untuk panja terkait jalan tol ini, tujuannya adalah bagaimana kemudian mengawal Kawan-kawan BPJT, betul-betul melaksanakan sesuai dengan apa sebenarnya yang mereka rencanakan. Saya meyakini Kawan-kawan BPJT punya putra-putra terbaik bangsa di situ, sebenarnya mereka punya kajian yang benar gitu untuk

membangun jalan tol di Indonesia, sehingga mewakili Poksi Demokrat, kami juga mengusulkan panja terkait jalan tol ini.

Kemudian yang terakhir terkait dapil saya Pak Danang, saya melihat pemerintah sanggup *gitu loh* bangun Jalan Tol IKN ini dalam waktu sesingkat-singkatnya, dalam tempo singkat singkat karena ada IKN gitu, iya, segmen dari Tol Balikpapan ke Sepaku tetapi yang kami butuhkan itu saya bilang tadi bahwa Jalan Nasional kami ini hanya satu poros, putus jembatannya macet berkilo kilometer. Kami kemudian tiap tahun benahin preservasi di situ sehingga saya bilang bahwa oke sekarang Tol Balikpapan-Samarinda selesai tetapi Tol Samarinda-Bontang jangan kemudian mengalami stagnasi karena ada IKN, ini sesuatu yang berbeda gitu, dana IKN ini jangan sampai kemudian tidak *on top* tapi mengganggu rencana-rencana jangka panjang yang sudah dibangun oleh Kawan-kawan PUPR, termasuk Kawan-kawan BPJT untuk membangun jalan tol di Kaltim. Kami butuh jalan tol dari Samarinda-Bontang itu terlaksana sesuai dengan rencana, ini sudah molor pasti karena ada tekanan, karena ini kan tol prakarsa pemerintah sehingga kami sangat, tadi saya lihat ini masuk, kalau bisa ini selesai kajian yang kajian terkait amdal dan amdal lalinnya sehingga bisa masuk pada pembebasan dan juga kemudian pelaksanaan fisik.

Itu saja Pimpinan, bagi kami semangatnya adalah bagaimana kemudian menghadirkan infrastruktur baik jalan tol maupun jalan umum bagi rakyat Indonesia ini sesuai dengan sebenarnya apa yang menjadi pikiran terbaik kawan-kawan di PUPR termasuk di BPJT. Kami tidak ingin ini semua berkuat pada apa namanya ketidakmerdekaan kawan-kawan Kementerian PUPR, ataupun BPJT untuk melaksanakan apa yang telah mereka rencanakan dengan baik. Demikian kurang lebihnya kami mohon maaf

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Iya selanjutnya Pak Sigit, bersiap-siap Pak Bakri.

**F-PKS (Ir. H. SIGIT SOSIANTOMO):**

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Terima kasih Pak Ketua atas waktu yang diberikan, Pak Danang selamat siang, selamat menjalankan ibadah puasa, berbukanya masih nanti dan seluruh jajaran yang hadir.

Sudah banyak disampaikan teman-teman, saya tinggal beberapa bagian saja yang mungkin kelewat dari apa yang jadi pembahasan teman-teman semua sehingga mungkin saya enggak terlalu banyak

Yang pertama tadi data-data yang disampaikan oleh Pak Hamka tentang investasi yang dialokasikan pemerintah terhadap pembangunan jalan tol itu berdampak sistemik, berdampak sistemik karena tingkat kemantapan jalan kita di bawah kemantapan jalan tahun 2019 bahkan, tingkat kemantapan jalan kita baru 91% sementara tingkat kemantapan jalan tahun 2019 sudah pernah mencapai 92% bahkan catatan tangan saya, lebih di atas itu 94-95%, jalan nasional ya yang saya maksud.

Jadi menurut saya memang investasi di jalan tol yang diambil oleh pemerintah ini, kebijakan investasi jalan tol yang diambil oleh pemerintah ini berpengaruh ya terhadap kemantapan jalan nasional ya, ada catatan lagi bahwa kemantapan jalan nasional kita pun sebetulnya tidak separah sebelum covid karena saat covid penggunaan angkutan-angkutan logistik itu mengalami penurunan.

Tetapi ini persoalannya, rupanya anggaran untuk membiayai preservasi jalan dan seterusnya itu sebagian teralihkan untuk investasi tol sehingga walaupun tingkat kepadatan angkutan logistik di jalan-jalan nasional kita itu tidak terlalu tinggi tetapi kemantapannya ternyata tidak seperti sebelum saat covid, jadi itu catatan saya.

Oleh karena itu saya setuju kalau ada panja yang bisa mendudukkan lagi alokasi pemerintah untuk apa namanya mengurangi investasi jalan tol agar dikembalikan lagi kepada kebutuhan utama masyarakat yang membutuhkan infrastruktur dasar.

Saya masih belum melihat, belum cek data hubungan antara kemantapan jalan dengan kecelakaan lalu lintas di jalan nasional, biasanya dulu saat Pak Danang masih jadi pengamat, saya pasti yang begini-begini ini saya tanyakan ke Pak Danang, nggak tahu setelah Pak Danang menjadi BPJT masih ada data-data seperti ini nggak Pak Danang, jadi pasti ada hubungannya, iya cuman berapa angka, iya *fix*-nya itu ya, pasti ada hubungannya.

Oleh karena itu investasi kepada jalan tol ini ya, berdampak sistemik saya katakan tadi, kepada kemantapan jalan nasional berdampak sistemik, akhirnya pada angka kecelakaan di jalan raya nasional, itu yang pertama. Saya kira panja penting ya saya setuju kayaknya semua ini mengarah semua pendapat teman-teman ini mengarah pada pentingnya panja, Bapak-Bapak, Ibu Ibu.

Kemudian saya menyoroti yang kedua, sistem pembayaran jalan, iya kan, sistem pembayaran jalan yang sedang disodorkan oleh materinya Pak Danang ini adalah sistem yang diharapkan bisa mengurangi kecepatan ya, sebetulnya bukan itu persoalannya, maaf, bisa mengurangi ke apa kemacetan, ya *sorry*. Sebetulnya menurut saya bukan itu, berapa sih kemacetan di jalan tol ya, saya kira bukan itu atau mungkin sistem itu cocok untuk di Jakarta, tapi saya kira bukan itu persoalan utamanya, persoalan utamanya adalah pembayaran sistem pembayaran jalan ini apakah efektif untuk memperbaiki

jalan, tol maksud saya. Sistem pembayaran ini apakah efektif untuk memperbaiki jalan tol.

Kami bayar tol Pak, Bu di ruas tol Surabaya-Semarang ya, itu lebih sedikit apa namanya, lebih sedikit perbaikan jalannya dibanding ruas Tol Pemalang sampai ke Palimanan, iya keluar tol waktu apa itu Semarang itu, keluar tol Semarang itu sampai dengan Palimanan, itu banyak sekali apa namanya apalagi keluar tol Palimanan sampai ke Cikampek, itu banyak lagi apa namanya perbaikan-perbaikan jalan tol. Rasanya tidak, tidak *fair* ya, kalau pembayaran tol itu memakai jarak tempuh karena gangguan yang kami alami sebagai pengguna jalan tol berbeda di setiap ruas jalan tol. Kalau pakai jarak tempuh sama saja antara tol yang ada di ruas tadi, Ngawi-Solo itu dengan Palimanan, kemudian dengan Cipali dan seterusnya, rasanya nggak *fair* ya, mestinya yang paling murah itu luas tol Cipali itu loh, paling murah. Kemudian Ruas Pemalang itu paling murah itu, itu capek kita kalau sudah apa namanya atau yang paling murah itu ruas tol *situ loh*, Cipularang begitu kita naik mobil, jalannya turun tiba-tiba perbaikan jalan di situ ampun saya, meskipun kita jalan 80-100 itu capek kita udah ngerem-ngerem begitu, jalannya turun tiba-tiba dibelokkan begini, ada perbaikan jalan, saya kira perlu di, perlu dievaluasi tarif per kilometer tol, tidak boleh sama, tidak *fair*, ya.

Saya mungkin pingin coba-coba niru, bisakah kita menggunakan tarif jalan tol itu seperti model langganan, berbulan ya, kalau kita lewat per bulan, kita bayar setahun gitu dapat diskon gitu dan itu ada di Eropa, ada jalan di Austria, kabarnya menggunakan sistem *vignette* kalau gak salah, modelnya kartu yang berlangganan gitu dan sekarang sering dan dan sekarang banyak rumah-rumah kita yang tinggal di luar Jakarta, pasti penggunaan tolnya jadi reguler dan itu menguntungkan bagi mereka penggunaan jalan tol, tidak pakai jarak tempuh ya Pak Danang, dan saya kira mungkin itu bisa jadi materi untuk panja kita nanti ya, tarif jalan karena saya kalau sudah, *masha Allah* kalau kita lihat, lewat jalan Tol Cikampek yang bawah, yang bawah ya, bukan yang atas, itu tidak nyaman sama sekali, tidak nyaman sama sekali.

Kita studi banding ke mana-mana enggak ada jalan tol seperti itu kalau enggak salah ya, kalau enggak salah, kita kalau ke Arab Saudi atau ke Eropa, enggak seperti itu jalan tol. Jalan Tol kayak Cikampek itu yang di bawahnya apa jalan layang itu, ampun-ampun udah, ada lubang. Jadi Bapak-Bapak, Ibu-Ibu saya kira model pembayaran penting *nih*, tidak apa namanya, saya kira tidak terlalu mahal sekarang ini ya untuk jalan tol, ruas bahkan sampai Surabaya.

Terakhir, saya masih ingat jalan tol ini targetnya sampai dengan Banyuwangi, tetapi terakhir kalau enggak salah di Pak Danang, pembangunan yang masih ada sekarang sampai dengan Besuki ya, *nah*, ini tolong ini di tetap dimasukkan ke sampai Banyuwangi artinya sampai 2024 ini, progres iya, targetnya kan sampai Banyuwangi.

Maksud saya begini *loh*, kalau kita punya rencana ya, dan rencana itu sudah dipaparkan, sudah dibicarakan, didiskusikan, kemudian di-*publish* di

media kalau tidak tercapai ya minta maaf *gitu loh*, jangan tiba-tiba enggak ada *gitu* aja. Kepada masyarakat yang membayar kita, yang sudah menggunakan pajaknya untuk membiayai keseharian kita dalam rapat, dalam dinas dan seterusnya, iya mestinya ada permohonan maaf sampai dengan 2024 ternyata tidak bisa sampai ke Banyuwangi, jalan itu baru sampai ke Besuki atau sampai ke Situbondo.

Jadi menurut saya itu *gentle, gentleman* atau pemerintah membuat permohonan maaf dengan anggaran yang tadi disebutkan Pak Hamka 593,2 triliun, mohon maaf jalan baru sampai apa Situbondo, nggak sampai Banyuwangi, mohon maaf. Jadi begitu saran saya kepada pemerintah dan saran saya kepada teman-teman semua agar ini apa namanya didorong ya, kenapa, karena punya dampak sistemik ya pada ya masyarakat, kepada faktor kecelakaan yang ada di jalan umum.

Saya kira itu yang ingin saya sampaikan, terima kasih banyak Pak Ketua, luar biasa kali ini Pak Ketua membiarkan semua anggota ngomong ya panjang lebar ya, luas dalam ya, tinggi dan seterusnya, tinggi dalam dan seterusnya, iya luar biasa, terima kasih, ya, sampai saya mendengarkan teman-teman cukup ngantuk juga.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Wa'alaikumsalam.

Baik, kalau dengar lama-lama ngantuk iya Pak iya, iya bulan puasa Pak, jadi jangan dipotong-potong, kalau teman lagi bicara. Pak Danang ini seluruh total pengusaha jalan tol ini, data di tempat saya itu ada 42 ya Pak ya, benar ya 42 ya?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Ini setiap pengoperasian jalan baru, kan bertambah, kalau di terakhir per Maret Pak, itu 70 ruas jalan beroperasi dan dikelola oleh 49.

**KETUA RAPAT:**

Oh 49

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Badan Usaha Pak.



**KETUA RAPAT:**

49, nanti Bu Nanik tolong minta ya dengan Pihak Badan Pengurus Jalan Tol. Baik terima kasih informasinya Pak Danang. Iya sampai di Pak Sigit menganjurkan kita membentuk panja, baik nanti kita tuntaskan di Rapat Internal. Pimpinan akan catat semua pendapat teman-teman, selanjutnya Pak Bakri, silakan Pak Bakri.

**F-P. NASDEM (Drs. H. TAMANURI, M.M.):**

Permisi Pak, saya kelihatannya

**KETUA RAPAT:**

Bersiap-siap Pak Tamanuri, sabar Pak, bulan puasa harus sabar Pak Tamanuri, silakan Pak Bakri.

**F-PAN (H.A. BAKRI HM., S.E.) :**

Baik makasih Pak Ketua yang saya hormati,

**Saudara-saudara saya Anggota Komisi V yang saya banggakan, Pak Danang dari BPJT dan seluruh jajaran tentunya para pengelola jalan tol yang saya banggakan.**

Saya tidak berpanjang lebar Pak ini, kalau teman-teman tadi bercerita bicara ruas satu, ruas dua, ruas tiga, ruas empat kalau saya bingung mau bicara ruas mana sementara sekarang di catatan yang saya terima ini masih tahap proses penyusunan RTA *nah*, itu. Jadi dari 38 provinsi di Sumatera 10 provinsi Jambi aja yang belum Pak, jadi hari ini di bulan yang penuh berkaitan ini bulan puasa ini, saya mohon kepada Pak Danang supaya ruas jalan tol ini Pak secepatnya Pak Tol Jambi ini Pak Danang ya, saya kalau kunjungan-kunjungan kerja Pak, selalu diledekin Pak, ngapain Pak Bakrie datang berkunjung lihat jalan tol, saudara enggak punya jalan tol apalagi terakhir kemarin di tempatnya Pak Mesakh Mekki, itu dikatain kita suruh pulang aja nih Orang Jambi tolnya enggak ada katanya.

*Nah*, jadi mudah-mudahan ini. *Nah*, kebetulan juga ada Pak Kuncoro, ini dari Utama Karya Pak ya, *nah*, yang selalu aktif berkomunikasi dengan Pemerintah Daerah, saya berharap Ruas Betung-Tempino Jambi supaya cepat direalisasikan, terus selanjutnya nanti Jambi-Rengat, terus Rengat-Pekanbaru supaya Orang Jambi dengan Orang Riau bisa berkomunikasi Pak, bisa berhubungan gitu, *nah*, inilah yang perlu saya sampaikan mungkin saya tidak berpanjang lebar. Saya atas nama masyarakat Provinsi Jambi cuma menginginkan pembangunan Jalan Tol Betung-Tempino Jambi ini direalisasikan cepat.

Terkait dengan pembebasan-pembebasan lahan, saya pikir sampai hari ini *alhamdulillah* tidak kedengaran ya adanya masyarakat yang merasa

dirugikan ataupun merasa nilainya rendah, tapi yang jelas saya pikir apa yang sudah dibayar oleh pemerintah, saya pikir cukup baik. Itu aja mungkin dari saya Pimpinan, singkat aja terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Bakri, *ndak* mengusulkan tol dari Tambang ke Muara Jambi Pak, oh besok ya, baik, maksud saya supaya biar kita enggak ribut jadi dari Tambang langsung ke Muaro Jambi kan enggak melewati jalan nasional, kayaknya *profit*-nya bagus itu Pak Danang, kelihatan *gitu* ya.

**F-PAN (H.A. BAKRI HM., S.E.) :**

Enggak sepertinya bocoran besok sudah keluar ini Pak Ketua ya.

**KETUA RAPAT:**

Mana tahu mumpung teman-teman pengusaha jalan tol masih ramai kumpul di sini kan, ada jalan Pak di Jambi, *stuck* enggak bisa gerak karena kendaraan kebanyakan Pak, jalannya penuh sesak, iya sampai hari ini. *Nah*, kalau pengusaha jalan tol kalau kendaraannya padat begini peminatnya banyak Pak.

Baik selanjutnya Pak Tamanuri, bersiap-siap Pak Fauzi.

**F-P. NASDEM (Drs. H. TAMANURI, M.M.):**

*Alhamdulillah* Pak Ketua, enggak hilang catatannya. Saya sering dikerjain sama Pak Ketua nih heran, bulan puasa ini.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang terhormat Pimpinan beserta rekan-rekan anggota dewan,  
Yang kami banggakan Pak Danang, Profesor Danang dan rekan-rekan  
dari BPJK yang kami banggakan.**

Kemarin kami Kunspek ke Palembang, kami mendengarkan keluhan-keluhan yang disampaikan oleh Bapak wakil gubernur yang mewakili Pak gubernur pada waktu itu, terutama Pak wagub, terutama masalah jalan tol ini karena di Sumatera Selatan itu jalan di tempat, jalan tol yang ke arah Betung sehingga semua kendaraan menumpuk *situ* enggak bisa lanjut karena jalannya sangat-sangat jelek.

Maka oleh karena itu, beliau melalui kami yang hadir pada saat itu mengharap supaya ini dapat diperhatikan, jangan jalan di tempat, ya kami bangga sih sekarang ini Sumatera sudah ada 750 sekian kilometer jalan tol. Berarti kalau 1.000 KM, kalau 1.800 KM Sumatera berarti tinggal 1.000 kilometer lagi walaupun sekarang ini pembangunannya bersifat lokal-lokal,

Lampung sendiri, Palembang sendiri, Jambi sendiri, Pekanbaru sendiri, Aceh sendiri, Sumatera Utara sendiri, sehingga masyarakat tidak bisa menikmati secara utuh.

Kemudian, yang terjadi di Palembang itu adalah Sumatera Selatan itu adalah karena kurangnya exit tol, sehingga kabupaten-kabupaten yang berada atau kota-kota yang berada di pinggir jalan tol ini hanya menikmati saja, lampu kedap kedip lampu kendaraan kalau malam. Mereka belum bisa menikmati jalan tol itu karena belum ada exit. *Nah*, oleh karena itu, ini mohon dapat dicatat supaya yang akan datang bisa di diibuatkan jalan exit tol itu, karena ini adalah sangat membantu dalam bidang kelancaran ekonomi.

Kemudian disampaikan juga oleh gubernur, oleh wakil gubernur bahwa akibat pembangunan jalan tol ini bukan hanya bagus saja, tapi ada tidak baiknya, yaitu menimbulkan satu banjir. Selain itu, banyak jalan-jalan yang di dekat jalan tol itu yang digunakan oleh apa, kendaraan-kendaraan berat untuk ngambil tanah dan segala macam, sehingga mengakibatkan jalan-jalan tadinya siap baik, jadi hancur. Jadi oleh karena itu tolong dapat perhatian.

Selain daripada itu, kelihatannya jalan tol ini menjadi primadona kita, sedangkan jalan negara agaknya kurang. Saya kecewa berat kemarin itu karena dari Nataru sampai kemarin, lebih kurang 3 bulan, itu yang tadinya jalan-jalan negara yang direhab sudah hancur kembali dan hancurnya karena ini dia apa itu kondisi hujan ekstrem lebih cepat lagi. *Nah*, jadi ini maunya *balance* antara jalan tol yang memang kita harapkan dengan pemeliharaan jalan-jalan negara.

Saya rasa hanya demikian Pak, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Tamanuri, selanjutnya tadi Pak iya, Pak Fauzi, habis itu Pak Ishak Mekki.

#### **F-P. GOLKAR (MUHAMMAD FAUZI, S.E.):**

Terima kasih, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang saya hormati Pimpinan dan Wakil Pimpinan, Teman-teman Komisi V, kemudian Bapak-Bapak, nggak ada Ibu ya, Dari BPJT, kebetulan kalau enggak salah ada senior saya di sini, Pak Muslihin Dahlan apa, siapa, Dahlan siapa bang, Muslihin Dahlan, jadi senior saya kebetulan ini, *assalamu'alaikum* bang.**

Ada beberapa hal, Pak kepala badan yang ingin saya sampaikan walaupun tadi sudah disampaikan oleh beberapa teman-teman, mudah-mudahan saya bisa melengkapinya.

Yang pertama, saya ingin meminta informasi mengenai jalan tol, Jalan Tol Jatikarya Bekasi Pak kepala badan, saya enggak tahu apa sampai sekarang ini, apakah masih ada pemblokiran jalan ya, karena cukup lama ini terjadi Pak sudah bertahun-tahun, protesnya hal yang klasik masalah ganti rugi yang ingin saya mengetahui sejauh mana ini Pak penanganannya, itu yang pertama.

Yang kedua tadi disampaikan oleh Bapak dan ditanggapi oleh beberapa teman-teman mengenai temuan KPK, yang saya ingin mengetahui Pak, apa tindakan internal di tempat Bapak terhadap masalah ini jalan keluarnya, kemudian apa yang dilakukan dalam hal pencegahan Pak, agar hal seperti ini tidak terjadi kembali Pak, walaupun ini baru indikasi, Pak ya.

Kemudian masalah rangkap jabatan Pak, *nah*, sekarang apa enggak, Bapak tadi disampaikan sudah tidak rangkap jabatan, sudah di penggantinya apa rangkap jabatan lagi atau bagaimana, *nah*, itu juga perlu diinformasikan Pak.

Kemudian BPJT pernah mengatakan Pak ya bahwasanya kemacetan di jalan tol itu bukan tanggung jawab BPJT, tapi tanggung jawab kepolisian. Bagi saya, itu lepas tangan itu Pak, enggak bisa begitu *gitu*, bagaimana pengelola, kok menyerahkan permasalahan yang ada di ruang atau di poksinya terhadap kepada orang lain *gitu*, walaupun iya bisa-bisa saja kalau koordinasi, iya itu, mungkin akan lebih bijak Pak kalau diserahkan, atau itu menjadi tanggung jawab pihak lain sementara Bapak menjadi pengelola, ini kan tidak *fair gitu* karena setiap tugas Pak pasti diikuti oleh tugas, wewenang dan tanggung jawab Pak, *nah, gitu*. Jadi kalau itu benar dalam pelaksanaannya ya tolong di inilah, tolong dikoordinasikan kembali, karena pada prinsipnya, memang Pak, jalan tol ini, sekarang ini sudah lari daripada substansi jalan tol itu sendiri, Pak.

Tadi disampaikan oleh teman-teman, apalagi jalan tol yang prabayar, fungsinya adalah untuk meningkatkan perekonomian di tempat jalan tol itu berada, kemudian jalan lintas hambatan sekarang hampir Jalan Tol Jakarta khususnya, apalagi setelah covid ini Pak, sudah tidak ada jalan tol yang jalannya lancar-lancar saja Pak, *gitu*, sebenarnya sudah tidak layak lagi. Masyarakat menamakan itu atau dinamakan sebagai jalan lintas, apa hambatan ya, sudah *gitu* bayar lagi, itu.

*Nah*, ini dalam hal penanganan itu masih lempar, lempar inikan, lempar tanggung jawab. Tadi Bapak saya katakan itu tanggung jawab Kepolisian, *nah*, mungkin nanti kalau tanya kepolisian, kepolisian juga, wah itu bukan kami dong, karena itukan ada pengelolanya, inikan sangat ironis *gitu* Pak. Sudah, sudah seperti itu, faktor ekonominya juga terhadap masyarakat di sekitarnya juga masih sangat minim Pak, bahkan mungkin apa kecenderungannya mematikan Pak di beberapa ruas-ruas jalan Pak yang dibuat jalan tol.

Saya pernah mengatakan dalam sebuah reses, kunspek kalau enggak salah, ya, *nah*, apa yang dikatakan Rocky Gerung itu ada benarnya itu, kehadiran jalan tol ini kadang-kadang mematikan ekonomi masyarakat karena memang kita kurang memikirkan itu, makanya saya pernah mengusulkan juga perlu kita studi tentang hal yang, yang tadi saya sampaikan ini *gitu*, tentang ekonomi masyarakat yang dilintasi jalan tol Pak, coba kita perhatikan misalkan di, *di mana*, daerah-daerah Karawang itu Pak. Semenjak ada Cipularang itu Pak, mati pedagang semuanya Pak, mati. Saya pernah singgah di sana, saya sengaja, saya tanya bos, kenapa kok makanan banyak debu, segala macam *gini*, kemudian juga sepi sekali, iya semenjak ada itu kita ini Pak pelan-pelan mati, Pak. Jadi, fungsi dari jalan tol yang sebenarnya, ini juga perlu didoronglah untuk dikembalikan kepada fungsi jalan tol itu sendiri *gitu* Pak, itu harapan saya Pak.

Kemudian yang kedua, apa yang selanjutnya, saya juga ingin mengetahui Pak, karena tadi banyak disinggung-singgung oleh Pak Dewo ya, tentang bagaimana proses sebuah perusahaan, dia diizinkan untuk berinvestasi di jalan tol ini Pak, itu karena banyak sekali pihak ketiga atau perusahaan-perusahaan yang diberikan apa ruang untuk berinvestasi ternyata bermasalah dalam prosesnya Pak.

Berikutnya memang kualitas jalan tol kita memang masih memprihatinkan Pak, baik yang baru maupun perbaikan, *gitu*, lama-lama mungkin tingkat kecelakaan lebih tinggi di jalan tol kalau model begitu, Pak karena kecepatan di jalan tol *tuh* tinggi sekali, sementara jalanan tidak, tidak, tidak stabil, ratanya *gitu*.

Yang terakhir, saya bicara sedikit dapil ini Pak, sudah waktunya lah Pak, di Makassar dipercepat Pak tol, jangan hanya numpuk di Makassar Pak, itu Maros-Barru itu Pak kalau saya mau pulang kampung itu waduh, sekarang macetnya luar biasa, Pak, *gitu*, sudah waktunya lah itu diperhatikan karena *ndak* ada jalan alternatif, Pak. Kalaupun ada jalur II, sangat kecil sekali, Pak, itu. Jadi walaupun itu bukan dapil saya, Pak, tapi saya lewati kalau saya pulang kampung, Pak, itu.

Yang terakhir, saya setuju apa yang disampaikan oleh teman-teman, nanti *insya Allah* Pak ketua tadi disampaikan akan dibahas Rapat Internal untuk kita coba mendalami Pak melalui ruang panja Pak. Saya pikir itu Pimpinan, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Fauzi. Selanjutnya Pak, *sorry*, Pak Ishak Mekki, ya, silakan.

**F-P. DEMOKRAT (Ir. H. ISHAK MEKKI, M.M):**

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan dan wakil-wakil Pimpinan yang saya hormati dan saya banggakan dan Ketua BPJT, Pak Danang beserta jajaran, yang saya hormati.**

Saya sedikit menyampaikan terima kasih kepada Pak Danang BPJT terkhusus Pemerintahan Bapak Jokowi, yang mana telah memprogramkan jalan tol ini secara keseluruhan tapi sayangnya kualitas jalan terutama di dapil saya ini jauh daripada harapan kualitasnya. Kalau dulu jalan tol ini diusulkan sebelum Pak Jokowi LHR-nya sudah memadai atau belum, iya, sudah itu kepadatan lalu lintasnya dan juga banyak aspek-aspek yang diperhatikan, baru di bisa ditawarkan ke investor dan tidak pernah sebelum zaman Pak Jokowi jalan tol ini dibiayai oleh APBN dan dari zaman Pak Jokowi inilah, jalan tol bisa dibiayai oleh APBN.

Tapi sayangnya, kita pengawasannya tadi saya sampaikan sangat kurang, pertama dari prosesnya juga jauh dari apa yang kita harapkan karena BUMN-BUMN sendiri yang punya dana perencanaan anak BUMN dan pelaksanaan juga anak BUMN, bagaimana bisa mengawasi dengan baik.

*Nah*, sehingga khusus jalan tol yang sering saya lewati Palembang-Kayu Agung, 39 km itu sudah diresmikan, sampai sekarang bongkar pasang, biayanya lebih banyak lagi dari membangun ya, ini bongkar pasang. *Nah*, bagaimana ini, malu iya, teknokrat-teknokrat kita yang ada di PU, di BPJT dan sebagainya sudah canggih, kok bikin jalan ini seperti ini, kalau jalan provinsi baru dibangun rusak atau jalur kabupaten dibangun rusak, cepat aparat hukum biasanya memanggil, banyak LSM yang menyuarakan. *Nah*, karena ini BUMN, mungkin ada keseganan sehingga kerusakan ini terus-menerus dan tidak ada, tidak ada perhatian dari pihak-pihak lain.

*Nah*, harapan kita bagaimana ke depan ini, iya, perencanaan itu direncanakan dengan sesuai apa yang bentuk struktur tanahnya. Mungkin itu sudah, kalau tanah dialaskan tanah rawa, iya pasti ada konstruksi jalan rawanya, ya, Tanah Lebak, begitu juga, jadi tidak ada alasan semestinya BPJT atau PU, ini karena tanah lembek, tanah rawa, dan sebagainya, karena semua itu ada teknologinya.

*Nah*, ini salah di mana, salah di mana, sedangkan di situ ada konsultan dan dananya luar biasa besar dari tol-tol sebelumnya. Jadi, super-super besar, boleh saya katakan perkilometranya, ini sangat merugikan masyarakat, pertama sering terjadinya kecelakaan dan juga kenyamanan, sampai sekarang juga selesai apakah tidak untuk Lebaran 2023 ini, *wallahualam*, karena saya lihat, iya perbaikan saya tidak meragukan lagi, siang malam dikejar, tapi itulah setelah rusak di sini, sudah diperbaiki, di sebelahnya rusak, jadi terus-menerus secara berkesinambungan kerusakannya, itu yang pertama.

Kedua, Jalan Tol Palembang-Betung, janji, janjinya lebaran ini sudah bisa dipakai, sudah bisa dilewati apakah ini betul, karena masyarakat menanyakan, termasuk Jalan Tol Prabumulih, Prabumulih ke Palembang dan juga tolong di sampaikan karena masyarakat menantikan karena janji lebaran ini akan dibuka, jalan tol tersebut.

Itu saja mungkin yang dapat saya sampaikan, terima kasih.

*Billahi taufiq walhidayah.*

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Ishak Mekki, kemudian Pak Toriq Hidayat silakan, Pak Ustad.

#### **F-PKS (K.H. TORIQ HIDAYAT, Lc):**

Terima kasih ketua.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **Pimpinan Komisi dan Anggota yang saya hormati, Ketua Kepala BPJT beserta lainnya yang saya hormati.**

Langsung saja, yang pertama disebut-sebut bahwa salah satu tujuan dari dibangunnya jalan tol itu adalah untuk mendongkrak pertumbuhan ekonomi, *nah*, adakah hasil kajian, data hasil kajian atau hasil riset yang menunjukkan pertumbuhan ekonomi yang meningkat sebagai efek atau pengaruh dari dibangunnya jalan tol yang sangat panjang tadi, itu satu.

Yang kedua, saya tertarik dengan Undang-Undang Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, iya itu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, terutama di Pasal 273 ayat 1 sampai ayat 4 disitu menjelaskan tentang ada sanksi pidana bagi penyelenggara. Jika terjadi kecelakaan diakibatkan dari rusaknya jalan, termasuk barangkali jalan tol. *Nah*, yang ingin saya tanyakan, kalau untuk jalan tol itu yang disebut penyelenggara itu siapa, apakah BPJT atau siapa, sehingga rakyat nanti kalau ada, kalau mereka sudah tahu tentang undang-undang ini, yang sampai saat ini yang saya tahu di masyarakat itu belum tersosialisasi dengan baik, jelas *gitu* nanti ke siapa menuntut, kalau di jalan-jalan lain itu kan tergantung status, kalau di kota ya walikota, bupati, gubernur, dan seterusnya.

Yang dimaksud dengan penyelenggara untuk jalan tol itu siapa, walaupun memang sampai saat ini, saya belum mendengar. atau mungkin ada data rakyat yang mengalami kecelakaan akibat rusaknya jalan, adakah data yang, yang menunjukkan bahwa mereka itu melakukan penuntutan, sebab ini sebagai pelajaran aja di daerah saya itu, ketika terjadi kecelakaan lalu lintas akibat rusaknya jalan, kemudian jalannya itu tergenang air dan jatuh, dia

celaka, bahkan sampai luka parah dan ada yang meninggal juga, ketika disarankan untuk mengajukan tuntutan berdasarkan Undang-Undang ini, masyarakat tuh seperti apatis. Jadi kata mereka, kalau umpamanya motor saya rusak karena kecelakaan, lantas menuntut, mobil saya bisa habis katanya, kenapa, karena harus dijual untuk membayar itu ini, itu ini, akhirnya mereka apatis daripada lebih parah itu akibatnya, iya sudah mending diam aja, itu yang kedua.

Yang ketiga, panjang jalan tol yang sudah di, yang sudah beroperasi itu hampir 3.000 km, 2.627,51 km tapi capaian tersebut ternyata sampai saat ini masih menyisakan di banyak titik kemacetan-kemacetan. *Nah*, ini dalam kondisi biasa, apalagi di Nataru atau sebentar lagi kita menghadapi lebaran, menghadapi mudik. Ini usulan saja untuk beberapa titik.

Yang pertama Tol Arah Cikampek KM 40 sampai KM 56, ini mengalami pelambatan yang sudah rutin ya itu karena saya setiap pekan ke dapil, di sini, enggak di, enggak bisa kita bayangkan, nanti kalau lebaran, kalau mudik, ya tolong diidentifikasi penyebab-penyebab dari kemacetan tersebut kemudian diatasi dengan baik.

Yang kedua Tol Tangerang-Merak KM 52-60, kalau ini masalahnya kerusakan berat dan laporan dari Polda Banten itu menyebutkan ini kerusakan dalam bentuk lobang yang termasuk pada kategori rawan ini dan kita tahu bahwa pada jalur itu, itu dua arah rusaknya itu, pada jalur itu kan kita tahu banyaknya kendaraan berat yang mengangkut logistik. Jadi, tolong kalau nanti diperbaiki itu kualitas jalannya itu diperhitungkan betul sesuai dengan tonase dari kendaraan yang akan lewat karena ini sangat mengganggu dan lebih dari itu menimbulkan kecelakaan.

Kemudian yang ketiga, perbaikan konstruksi tol Sumedang-Cileunyi yang sempit longsor di Seksi V B ini tolong harus segera diselesai karena ini sangat vital bagi masyarakat Bandung yang akan ke Pantai Utara.

Terakhir, saya setuju walaupun tadi sudah disampaikan oleh ketua poksi kami, setuju dengan dibentuknya panja, ini untuk memperkuat saja agar banyak masalah yang ada di sekitar di seputaran masalah tol dan lain-lain itu terang-benderang, terukur dan bisa diselesaikan dengan baik.

Itu barangkali Pak Ketua, terima kasih,

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Toriq, selanjutnya Pak Syahrul Aidi.

**F-PKS (Dr. H. SYAHRUL AIDI MAAZAT, L.c., M.A.):**

Terima kasih Pimpinan



*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Kepala BPJT dan seluruh hadirin yang berbahagia.**

Langsung saja tadi dari beberapa yang sudah disampaikan oleh teman-teman, saya sedikit menambahkan pertama tentang ganti rugi tol, kebetulan saya termasuk yang menerima ganti rugi. Ada dua posisi yang saya lihat tanah itu berdekatan tapi bedanya jauh, perbedaan jauh, karena beda waktu pembayarannya sehingga jauh sekali jomplang begitu, hampir separuh karena memang ada protes waktu itu di kita.

*Nah*, yang ingin saya sampaikan adalah bahwasanya murni penilaian ganti rugi ini adalah pada pihak konsultan apa namanya *appraisal*. *Nah*, kadang-kadang *appraisal* ini tidak melihat kondisi-kondisi faktor-faktor lain, gitu. Kita Bapak Presiden mengatakan bukan ganti rugi, tapi ganti untung, ganti untung itu artinya kalau lahan masyarakat yang kena tol itu ada 1.000 m, berarti setelah diganti oleh pemerintah lahannya, mereka bisa beli lahan yang berdekatan dengan itu, lebih dari 1.000 m, itu baru dikatakan ganti untung.

*Nah*, pada kasus ini, kami mendapatkan aspirasi Pak, untuk Tol Semarang-Demak. Untuk Tol Semarang- Demak, tepatnya di Desa Loireng dan Desa Wonosalam, ini masih belum selesai. *Nah*, apa permasalahannya, Kok bisa belum selesai, yang kami dapatkan dari aspirasi itu, pengaduan itu adalah bahwasanya sawah masyarakat yang di kena tol, yang harganya itu kalau dibelikan lagi dengan luasan yang sama, itu tidak bisa mereka beli, karena bagaimanapun kawasan yang sudah dilewati tol walaupun secara ininya tidak memberikan efek ekonomi, tapi pasti kenaikan harga tanah di sekitar situ pasti naik dan itu yang kita alami di Riau juga.

Jadi, mohon juga kepada kita, Pemerintah yang membuat regulasi untuk menentukan harga daripada nilai ganti rugi atau nilai ganti untung ini yang memang itu kita serahkan kepada konsultan *appraisal*, tetapi perlu juga ada memberikan pertimbangan-pertimbangan. Jangan 100% mereka yang menentukan, toh juga banyak permasalahan-permasalahan. Kemarin di Riau, di Pekanbaru-Padang juga bermasalah antara yang berdekatan, berhadapan dengan jalan raya 600.000/meter di belakangnya itu hanya 23.000, padahal itu bertaut, alasannya karena tidak ada akses jalan di sana. *Nah*, jadi faktor-faktor penentunya itu terlalu simpel dan tidak memperhatikan sosial di lingkungan sekitar.

Yang kedua adalah ini aspirasi dari subkon Pak, subkon, kami mendapatkan bahwasanya pelaksana atau subkon yang mengerjakan tol, ini banyak yang sudah nyerah, menyerah, yang, yang tadinya puluhan, yang pelaksanaannya terakhir hanya 1, 2 orang dan itu pun Pihak HK nya mohon-mohon kepada subkon ini agar bertahan. Karena pertama masalah kewajaran harga, kewajaran harga, harga ini tidak berubah dari harga kontrak awal yang tiga tahun sebelumnya padahal itu semua apa namanya barang-barang naik.

Yang kedua masalah pembayaran, kepastian pembayaran ini, ini yang membuat juga bank-bank tidak siap membiayai subkon ini, iya, bank-bank tidak siap untuk membiayai subkon karena pembayarannya tidak jelas, jangka waktu yang pasti dibayar oleh pihak penyedia. Kemudian masalah eskalasi, *nah*, ini juga disampaikan oleh subkon, eskalasi itu tidak merata. Di Tol Pekanbaru-Bangkinang itu ada eskalasi karena kenaikan harga BBM kemarin, tapi di tolnya di Sumatera Utara itu tidak berlaku eskalasi. Jadi, berarti perlu ada kebijakan yang merata ketika harus ada eskalasi, ya semuanya harus diberikan kepada seluruh subkon.

Kemudian juga perlu pembelaan dan perlindungan kepada subkon karena kesuksesan pembangunan tol ini kan bertumpu juga kepada subkon-subkon ini begitu. Perlindungannya terhadap misalnya izin galian c nya, kemudian kawasan, karena kadang mereka tidak tersampaikan informasi masalah kawasan untuk mendapatkan lahan tanah timbun misalnya, itu gara-gara itu, ada oknum aparat hukum kemudian memperkarakan itu padahal hal-hal simpel begitu. *Nah*, ini perlu juga ada bantuan hukum lah dari pihak kontraktor utamanya.

Kemudian yang ketiga adalah saya tidak melihat di sini Pak Danang, ya apa namanya konektivitas antar tol Pekanbaru-Bangkinang, dengan Pekanbaru-Dumai Pak, ke Muara Fajarnya. Kalau tidak salah kemarin disampaikan itu akan dilaksanakan di tahun ini, begitu. *Nah*, apakah masih ada kelanjutan Tol di Riau atau bagaimana, menunggu tol dari Jambi, berharap sih, kalau, kalau kita berharap secara umum bahwasannya Pekanbaru-Rengat ini sudah bisa dimulai karena sangat membantu akses kita ke Jakarta nantinya.

Kemudian ini aspirasi dari masyarakat Rokan Hulu Pak Danang bahwasanya mereka sangat berharap bisa memanfaatkan tol, cuma exit tolnya pas di titik mereka keluar dari Rokan Hulu itu, itu tidak ada di sana, tepatnya di Rantau berangin. Yang ada itu Hanya di Bangkinang ya dan sebelumnya di Batu Bersurat.

Kemudian, yang terakhir, saya ingin tanya Pak, kecepatan tol di Pekanbaru-Bangkinang itu 80 km per jam. *Nah*, apakah ini berlaku saat ini saja, atau ini akan berlaku selamanya, jadi jangan kita membuat kebijakan, justru itu pasti kita langgar, yang, yang jelas yang seluruh yang melewati tol itu sekarang, melanggar aturan itu, melanggar aturan itu karena tidak mungkin di kondisi jalan lebar, lapang, kemudian tidak, tidak macet, tetapi hanya 80 km per jam sementara salah satu tujuan daripada orang melewati tol itu adalah bagaimana mereka bisa menempuh jalan itu bisa cepat sampai kepada tujuan.

*Nah*, itu barangkali yang dapat saya sampaikan, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Syahrul, Pak Toriq silakan, Pak Toriq dulu, sudah ya *sorry*, Pak ini *sorry* Pak Ilham, iya silakan Pak Ilham

**F-P. GOLKAR (ILHAM PANGESTU):**

Siap ketua.

**KETUA RAPAT:**

Ilham Pangestu.

**F-P. GOLKAR (ILHAM PANGESTU):**

Terima kasih Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Terima kasih Pak Danang beserta rombongan.

Pertama-tama, kita sepakat semangat bangun jalan tol ini, untuk selain konektivitas untuk mendukung pengembangan wisata dan ekonomi. Saya Dapil Aceh melihat manfaatnya sekarang jalan tol ini begitu besar antara konektivitas Aceh ke Medan, Medan ke Pekanbaru dan begitu sebaliknya, tapi semangat untuk jalur ekonominya ini masih kurang Pak, perlu banyak peningkatan-peningkatan skala prioritas di jalur ekonomi dan banyak masih banyak di Aceh ini masalah tumpang tindih, kepemilikan, pembebasan lahan, ini perlu juga jadi perhatian bagaimana pembebasan lahan ini masih jadi tumpang tindih dan aturannya gimana, seperti yang Bapak-Bapak juga bilang pelaksanaannya itu, iya kita bilang 90% sudah baiklah Pak, di untuk, untuk Tol Aceh dan Sumatera ini.

Tapi ingatkan sekali lagi Pak, untuk mendukung jalur ekonomi, skala prioritas itu perlu Pak karena saya belum melihat dari Aceh ke Medan dan Medan ke Pekanbaru itu, begitu juga sebaliknya, belum ada begitu banyak skala prioritas jalur ekonomi, mungkin ini saja Pimpinan.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Ilham Pangestu, terakhir Pak Anwar Hafid.

**F-P. DEMOKRAT (Drs. H. ANWAR HAFID, M.Si) :**

*Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh.*

**Selamat siang,**

**Salam sejahtera buat kita sekalian.**

**Yang saya hormati Bapak Pimpinan dan seluruh sahabat Komisi V yang saya muliakan, Pak Kepala BPJT dan seluruh jajaran yang hadir pada kesempatan ini.**

Yang pertama kepala saya ingin mengingatkan saja bahwa salah satu hal yang mendesak kenapa rapat ini diadakan tentu menyikapi adanya temuan baik BPK, termasuk temuan KPK soal penyelenggaraan jalan tol. Saya lihat ada beberapa hal yang menjadi sorotan KPK mulai dari perencanaan melalui proses lelang, kemudian proses pengawasan, kemudian benturan kepentingan, termasuk aturan-aturan lanjutan yang belum disediakan dan juga kerugian negara berupa badan usaha jalan tol ini yang belum membayarkan kewajiban-kewajibannya kepada negara, itu yang saya baca dari rilis KPK.

Saya tertarik soal proses pengawasan karena pengawasan ini adalah salah satu kewajiban konstitusional kami termasuk pengawasan eksternal tentunya di samping di internal Bapak juga, pengawasan internal sudah cukup dilakukan. Berkaitan dengan hal tersebut, saya kira, saya sependapat dengan teman-teman sekalian yang mengusulkan untuk bila dibentuk panja sehingga kita bisa lebih dalam lagi mencarikan solusi sehingga ke depan, kejadian-kejadian ini tidak terulang lagi sehingga bisa berdampak pada kerugian negara, termasuk juga menjadi citra bagi kita semua penyelenggara negara ini dalam melaksanakan tugas-tugas pokok dan fungsi kita.

Saya ingin menyoroti soal tugas dari BPJT itu sendiri, saya ingin menyarankan pada kesempatan ini bahwa salah satu hal yang berulang soal kelancaran pembangunan jalan tol itu adalah pembebasan tanah. Mungkin saya ingin menyarankan pada kesempatan ini bahwa sebaiknya dilakukan dulu pendataan yang benar-benar detail soal lahan yang akan dilalui jalan tol tersebut sehingga kita tidak terkesan, kita kebut sistem kebut.

Kita sikat dulu nanti urusan kalau sudah terbentur masyarakat tidak setuju baru kita cari solusinya. Saya kira ke depan ini tidak bisa lagi kita pakai cara-cara seperti itu, sebaiknya ada perencanaan jangka panjang yang sudah harus dilakukan, dimana daerah itu akan dilewati, bagaimana hubungan sosial masyarakat, termasuk soal pembebasan lahan ini, sehingga kita ketika kita memulai proyek, tidak ada lagi hambatan soal pembebasan lahan sehingga tidak ada dari sisi waktu, ketepatan waktu, pelaksanaan proyek juga tidak akan terhambat, hanya karena persoalan pembebasan lahan, itu yang pertama.

Kemudian yang kedua saya melihat bahwa ada hal penting ya, kalau kita membaca melihat soal fungsi jalan tol itu sendiri, yang pertama bahwa fungsi jalan tol itu adalah untuk meningkatkan pelayanan jalur distribusi barang dan jasa untuk pertumbuhan ekonomi, itu yang pertama. Kalau ini yang kita lakukan, tentu ini perlu ada studi yang lebih mendalam, Pak. Kita tahu persis bahwa kalau bicara soal pelayanan jalur distribusi, maka juga perlu dipikirkan sekarang, ada beberapa kawasan-kawasan strategis nasional yang sudah

ditetapkan oleh pemerintah, baik itu kawasan industri, termasuk kawasan Ibu Kota Negara kita yang baru.

*Nah*, maksud saya bahwa ada beberapa jalan yang mungkin secara kapasitas kendaraan dan sebagainya belum memenuhi syarat, tapi dari sisi pelayanan jalur distribusi barang dan jasa sudah sangat mendesak. Saya melihat Pak kami, saya dari Timur Indonesia bahwa memang di sana kalau melihat ya, melihat soal kepadatan kapasitas kendaraan dan sebagainya, jalan tol ini belum memenuhi, belum terlalu dibutuhkan, tapi ada juga hal yang paling penting soal distribusi tadi, distribusi jalan, distribusi barang dan jasa dalam rangka pertumbuhan ekonomi.

Ada beberapa contoh kasus Pak, mungkin perlu dipikirkan dalam rangka mendukung IKN di provinsi Sulawesi Tengah itu sebagai salah satu provinsi yang sangat strategis secara geografis ya, letaknya menghubungkan Timur Indonesia bagian timur dengan IKN. Mungkin perlu Pak dipikirkan ke depan, sudah untuk jalan tol ya, kami sudah merencanakan di Sulawesi Tengah itu dan Pemerintah Jalan Tol Tanbu-Kasimbar, ya mungkin bisa dicatat, Pak. Itu kalau itu kita buka Pak, itu akan sangat memudahkan Jalur Trans, distribusi barang dan jasa dari timur menuju IKN, daripada kita putar naik di kepala Sulawesi, itu terlalu jauh memutar sehingga biaya distribusi akan sangat besar tapi kalau kita potong di jalur itu Pak, itu akan sangat memudahkan dan tentu jalur distribusi akan semakin dekat dan mengurangi ongkos distribusi barang dan jasa juga.

Itu hal saya kira itu saja Pak yang ingin saya sampaikan pada kesempatan ini, terima kasih Pimpinan.

*Allahul Musta'an.*

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**F-PDIP (Ir. SUDJADI):**

Saya interupsi ketua.

**KETUA RAPAT:**

Iya Pak Sudjadi silakan.

**F-PDIP (Ir. SUDJADI):**

Syukur, *alhamdulillah* di bulan puasa ini, ada ide yang cemerlang, lalu dibuat panja komisi, cuma panja itukan ada dua, panja komisi, lalu panja gabungan, sekarang namanya pansus. Lah bapaknya tol itu banyak, jadi Komisi XI, ya bapaknya tol, Komisi VI bapaknya tol, Komisi V bapaknya tol. Jadi mungkin dalam kesimpulan nanti itu dirumuskan dulu Pak, yang mau dipanjakan apa, sehingga nanti tidak bertabrakan dengan tupoksi komisi-komisi lain, supaya hasilnya lebih jernih.

Yang kedua, saya tidak tahu istilah temuan BPK sama temuan KPK itu di mana kata-kata itu ya, kalau temuan BPK itu mungkin salah administrasi, salah ini, salah ini. Kalau KPK itu kan korupsi, *moso* ada temuan, langsung pegang dong, ini istilah ini dari mana, saya nggak tahu. Temuan BPK sama temuan KPK, kalau KPK ini korupsi, temu cekel, *gitu loh*. Kalau BPK enggak, ada saran, perbaikan, evaluasi, dan sebagainya, kira-kira itu, jangan sampai bahasa ini itu kisruh hanya karena kita kurang paham aja, terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Baik nanti kita dalam di Rapat Internal, tentu kalau kita putuskan bentuk panja berarti substansinya harus jelas, karena itu Pak Sudjadi. Jadi, walaupun kita bentuk panja, tentu kita ngambil domainnya Komisi V, tidak yang berkaitan dengan komisi lain, saya rasa demikian. Selanjutnya Pak Syarif Abdullah, bersiap-siap yang terakhir jadi Bu Novita Wijayanti.

**F-P. NASDEM (H. SYARIEF ABDULLAH ALKADRIE) :**

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Selamat siang.  
Salam sejahtera.**

**Pak Ketua Komisi V beserta Pimpinan yang saya hormati,  
Teman-teman dari Anggota Komisi V, dari BPJT beserta seluruh jajaran.**

Berkaitan dengan jalan tol yang sedang kita bicarakan pada hari ini, memang ada beberapa yang menjadi pertanyaan Pak, berkaitan dengan masalah jalan tol. Yang pertama saya melihat terhadap kualitas jalan tol yang kita bangun sekarang, rata-rata jalan tol yang ada ini dibandingkan jalan tol pada masa yang lalu, kalau kita lihat tuh Jagorawi, kemudian Jalan Tol Bandara, itu rasanya kok berbeda kualitas-kualitas yang dibangun pada saat ini, padahal jalan tol itu dari filosofinya itukan jalan tol bebas hambatan. Kemudian, tentu kalau orang jalan di sana itu, yang menjalankan kendaraan itu dengan kondisi yang nyaman, bebas, dan sebagainya karena dia membayar, ada insentif yang diberikan. *Nah*, ini selama ini saya lihat, rata-rata ya yang kita tinjau itu memang, ya kondisi seperti itu.

Yang kedua terhadap *me-manage* jalan ini juga, kita rasakan sekarang itu, apakah kurang pengawasan, rata-rata banyak jalan tol itu yang berlubang-lubang, yang disampaikan Pak Sigit, tadi juga seperti saya lihat berapa kali lewat di jalan apa ke Tol ke Jawa Barat itu, iya seperti itu adanya. Kemudian di Sumatera, apalagi kalau yang Jalan Tol Palembang itu. Selain itu juga kemarin dan yang harus juga harus menjadi perhatian, jalan tol ini juga harus bisa dirasakan oleh masyarakat, artinya perlu juga direncanakan sejak pembangunan itu exitnya. Saya nyambung saja tadi, kebetulan saya kemarin yang mimpin rombongan ke Sumatera Selatan, Pak wagubnya itu

mengeluhkan, masa seperti Orang Palembang mau di jalan tol, di Kayu Agung itu dia bilang harus ke Lampung dulu, keluarnya baru bisa naik tol, akhirnya tol yang ada berada di sepanjang jalan mereka juga tidak juga mereka bisa rasakan, *nah*, ini saya kira memang ini harus menjadi perhatian.

Kemudian yang terakhir, saya kira perlu juga sudah ahli teknologi, Pak. Tapi mungkin ini apa berkaitan dengan Kementerian Perhubungan, berkaitan dengan selama ini, salah satu juga akibat terjadinya kemacetan ini, iya kalau dulu dengan pembayaran, kita ganti dengan e-toll, mungkin juga sekarang sudah harus dipikirkan dengan sistem saldo saja, sehingga setiap masuk tidak perlu lagi mampir-mampir di situ ya karena terus terang saja, banyak juga kendalanya. Saya beberapa kali akibat saldonya kurang, kita terhambat  $\frac{1}{2}$  jam, lewat di situ sehingga dengan demikian, memang saya kira beberapa negara yang kita beberapa negara yang saya pernah pergi, dalam tol itu sudah menggunakan ya apa, menggunakan dengan sistem debit gitu sehingga langsung terdebet.

Dan terus terang saja, perlu juga diperhatikanlah apa yang disampaikan oleh teman-teman, berkaitan dengan investasi ya sejak 2016 disampaikan oleh Pak Hamka tadi itu ya kita hampir 600 triliun itu yang kita investasikan di jalan tol, tapi saya bersyukur juga Kalbar salah satu juga yang masuk di situ berkaitan dengan terhadap perencanaan jalan tol, mudah-mudahan itu bisa terealisasi dan FS nya juga sudah selesai.

Saya kira itu saja Pak dari saya, terima kasih.

*Wassalamu,alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

baik. Bu Novita, silakan.

**F-P. GERINDRA (Hj. NOVITA WIJAYANTI, S.E., M.M.):**

Maaf, ini masih batuk.  
Terima kasih.

*Assalamu,alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan, Anggota dan Pak Danang, serta jajaran yang saya hormati.**

Langsung saja, jadi kalau mengenai jalan tol, kalau saya secara pribadi sangat mengapresiasi karena di Indonesia dengan sangat luas area, dengan adanya jalan tol pasti sangat membantu konektivitas tetapi seperti tadi yang disampaikan oleh teman-teman mengenai temuan BPK atau KPK, semoga tidak menjadi masalah yang apa, membuat masalah yang penting gitu, semoga bisa segera diselesaikan.

Kemudian ada PR-PR, mungkin karena saya terlambat, tadi teman-teman sudah sampaikan juga PR tentang pembebasan lahan yang berlarut-larut, kemudian beberapa masalah-masalah lain, semoga bisa diselesaikan juga Pak Danang dan pengelola yang hadir di sini maupun yang tidak hadir, mohon untuk bisa dikomunikasikan dan pada kesempatan ini yang ingin saya sampaikan adalah bahwa adanya tingkat kecelakaan yang tinggi di Indonesia, dan ini ada di jalan nasional dan di jalan tol gitu.

Jadi, ada hasil yang menyatakan bahwa di Indonesia ini tingkat kecelakaan dan meninggalnya sangat tinggi, yaitu antara lain ada di jalan tol. Saya dari Banyumas Cilacap ini dapilnya dan ada Jalan Tol Cipali dan ini adalah jalan tol yang menurut data adalah menyumbang tertinggi di dunia, benar apa enggak itu, maaf, maaf, minumnya enggak ada.

Lah jadi, 1 km, ada 3-4 data meninggal gitu, lah ini saya ingin tanyakan apa betul data itu yang muncul, dan bahkan itu adalah jalan tol yang selalu saya lewati kalau saya tidak menggunakan kereta api, karena saya pulang lewat tol itu dan biasanya saya malam, jadi dan saya juga pernah ada orang saya kecelakaan di situ. Jadi artinya bahwa sangat penting tidak hanya Jalan Cipali, tetapi juga Palembang, Lampung dan beberapa titik lainnya. Palembang ini, beberapa juga meninggal, tapi yang paling penting adalah bahwa jalan tol yang tadi disampaikan oleh sebelumnya, ini adalah jalan yang harusnya bebas hambatan, tetapi kenapa justru menyumbang kecelakaan yang tinggi, bahkan merenggut nyawanya tinggi sekali. Mohon sekali ini menjadi PR karena nyawa tidak ada di toko Pak Danang dan semuanya, ini penting konektivitas, tetapi kualitas juga jangan diabaikan.

Kemudian juga saya melalui jalan aja sudah *fix* kelihatan lubang-lubangnya itu banyak banget sampai bingung, mau menghindari yang mana ke kiri ada lubang ke kanan ada lubang, kemudian bergelombang dan macem-macem. Jadi saya pikir, setelah lewat jalan tol, malah lebih halus, saya enggak ngerti, ini jalan tol, kok malah kualitasnya kalah dengan jalan nasional. Enggak mulus, ya.

Itu kira-kira Pimpinan, tidak hanya Cipali, tetapi ini berlaku untuk jalan tol lainnya, bahwa jalan tol itu sangat kita dukung ya karena Indonesia membutuhkan sekali, tetapi bahwa ini penting kualitasnya, jangan diabaikan, itu, ini menjadi hal yang menurut saya sangat urgen karena menyangkut nyawa manusia Pak Danang.

Demikian, terima kasih dan kualitas *guardrail* yang digunakan juga mohon diperhatikan karena kita jalan tidak hanya di Indonesia, kita bisa membandingkan di luar negeri, di luar negeri itu beda banget, di Indonesia juga beda tadi jalan tol ini kok beda ya, Jalan tol ini kok beda ya, di luar dari permasalahan-permasalahan lain yang ada. Itu makasih Pimpinan, Pak Danang dan semuanya, mohon menjadi perhatian, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*



**KETUA RAPAT:**

Baik, dari meja Pimpinan Pak Ridwan.

**F-P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Terima kasih Pak Ketua.

**Teman-teman Anggota Komisi V yang saya hormati, Pak Danang sebagai Kepala BPJT dan seluruh undangan yang sempat hadir pada kesempatan ini.**

Saya cuma ada sedikit pertanyaan ini, soal adanya domisi apa dominasian dominasi investor yang melakukan pemborongan, ini mungkin Pak Danang bisa menjelaskan kepada kami Komisi V ini, ada berapa investor yang sekaligus merangkap sebagai pemborong dan investor mana saja itu yang sempat masuk seperti itu, lalu jangan sampai justru dia investor kemudian dia pemborongnya, dia pengawasnya, dia perencananya iya, jangan sampai terjadi seperti itu. Kalau terjadi semacam itu, aduh kita sudah, tidak bisa membayangkan apa yang terjadi di bangsa ini, utamanya persoalan tol ini dan bisa melihat kerugian rakyat sendiri. Tolong Pak Danang bisa ada penjelasan lebih terinci tentang itu.

Yang kedua, tadi ada tambahan penjelasan dari Pak Danang tentang apa namanya rangkap jabatan yang masuk apa namanya komisaris *gitu*, yang rangkap jabatan. Menurut Pak Danang tadi bahwa sudah ditiadakan itu yang rangkap-rangkap jabatan seperti itu. *Nah*, pada saat rangkap jabatan dihilangkan itu, dasar dihilangkannya apa, apakah pelanggaran atau hanya pelanggaran biasa, atau pelanggaran besar, sebab itu pasti ada risiko misalnya kalau mereka langsung dihentikan *gitu*, berarti ada kesalahan yang lama, ada yang lama, ini juga perlu penjelasan dari Pak Danang. Saya kira dua hal itu Pak Ketua. Terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Ridwan dari meja Pimpinan, dari anggota sudah selesai.

**Bapak, Ibu sekalian.**

**F-P. DEMOKRAT (Ir. H. ISHAK MEKKI, M.M):**

Izin ketua, mumpung ada Pak Danang ini.

**KETUA RAPAT:**

Mumpung iya, iya saya kasih kesempatan, singkat Pak ini interupsi ya, silakan.

**F-P. DEMOKRAT (Ir. H. ISHAK MEKKI, M.M):**

Yang saya tanyakan Pak Danang, tambahan dari apa yang saya sampaikan tadi khusus ruas, ruas Jalan Tol Palembang-Kayuagung yang dikerjakan Waskita Sriwijaya. Dulu Pemerintah Daerah yang membangun jalan sepanjang 39 kilo, lebar 50, sudah ditimbun, sudah dibebaskan, bahkan sudah ada jalan. *Nah*, waktu itu disuruh hitung berapa biaya yang sudah dikeluarkan Pemda, *nah*, sekarang saya ingin tanya berapa saham dari Pemda untuk ruas jalan tersebut, karena itu ya dan APBD yang membebaskan sepanjang 39 dan juga penimbunan yang lebar 50, namun sekarang dibuat 60.

Itu saja terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Baik, cukup ya dari Anggota dan Pimpinan,  
Terima kasih Bapak, Ibu sekalian.

Demikian saran, masukan dan pendapat, Pak Danang tentu tidak untuk Bapak jawab semuanya pada kesempatan yang berbahagia ini, nanti kami kasih kesempatan Pak Danang untuk menjawab bagian mana yang penting, semua penting Pak, mungkin yang menjadi prioritas untuk bisa disampaikan *highlight*-nya saja tapi nanti dijawab tertulis, tolong lengkap Pak, karena hampir semua fraksi tadi saya lihat mengusulkan untuk adanya panja ya, saya pesan kepada teman-teman, Pimpinan dan Anggota yang mengusulkan panja, nanti kita akan bahas khusus di Rapat Internal Komisi ya, apakah nanti akan kita lanjutkan menjadi panja. Memang bahan rapat ini sangat banyak saya lihat, inilah juga karena kita tidak pernah mendalami secara detail terkait dengan pembangunan jalan tol ini, sementara domainnya Komisi V adalah mengurus soal jalan tentunya dan melakukan pengawasan terkait dengan segenap pembangunan terkait dengan jalan.

Saya tidak bermaksud untuk mengulangi kembali apa yang sudah disampaikan oleh teman-teman tadi, tapi ingin saya pertegas terkait dengan panja ini nanti kita Rapat Internal ya, kami dari Pimpinan juga sudah berdiskusi tadi secara kecil-kecil di depan sini terkait urgensi apakah penting ini kita lanjutkan soal panja, karena panja itu memuat nanti pendalaman Pak. Kami boleh manggil siapa saja sesuai dengan Undang-Undang ya dan yang dipanggil wajib datang atau mungkin nanti kami temukan kejanggalan-kejanggalan di BUJT sendiri misalnya ya, kami panggil nanti perusahaannya, kemudian direkturnya dan seterusnya.

Jadi prosesnya akan seperti itu kalau dipandang perlu, tentu kita akan kumpulkan data yang secukupnya untuk kita bahas teman-teman nanti di Rapat Internal, substansi dari panja itu apa. Kemudian panja itu akan menghasilkan

rekomendasi, rekomendasi baik ke dalam maupun keluar ya, ke dalam apakah tidak cukup dengan panja saja, apakah perlu kita naikkan dengan panja lintas komisi, karena ini terkait dengan beberapa Komisi yang tadi Pak Sudjadi sampaikan.

Panja Lintas Komisi itu namanya Pansus, *nah*, itu kalau sudah Pansus, kalau petinju itu masuk kategori kelas berat Pak, itu akan bisa memanggil siapa saja dan seterusnya. Jadi, saya rasa terkait dengan panja nanti kan kita sepakati di Rapat Internal ya, semua hampir semua fraksi tadi sudah menyampaikan pemikiran tentang itu ya, kalau nanti misalnya kita putuskan panja kita sekalian bentuk siapa ketua panjanya dan seterusnya.

Untuk mempersingkat waktu *highlight* jawaban, saya persilakan Pak Kepala Badan Pengusahaan Jalan Tol, Pak Danang Parikesit, Kami persilakan untuk menyampaikan tanggapan atau jawaban terhadap saran, masukan dan pendapat dari Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR yang sudah disampaikan, saya persilakan.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Baik, terima kasih Bapak Ketua, Bapak Pimpinan dan Bapak Anggota Komisi V yang kami hormati. Izinkan kami membagi tanggapan Pak di dalam 5 atau 4 hal, 4 bagian.

Yang pertama hal-hal yang sifatnya teknis, yang tadi disampaikan oleh Bapak Anggota Komisi V. Kemudian yang kedua, nanti kami akan menyampaikan hal yang berkaitan dengan konsesi jalan tol Pak, sedikit agak teoritik, sedikit, tapi mohon maaf, nanti kami harus menyampaikan karena ini berkaitan dengan persoalan bisnis proses yang ada di Kementerian PUPR yang melibatkan beberapa unit organisasi. Kemudian kami akan sampaikan atas juga permintaan dari Bapak-Bapak sekalian soal pembagian tugas dan kewenangan Pak di dalam penyelenggaraan jalan tol. Dan yang terakhir, beberapa hal pokok yang berkaitan dengan hasil kajian namanya kalau di yang kami setelah Pak Irjen itu namanya Kajian Penyelenggaraan Jalan Tol Pak oleh dan rekomendasi KPK, serta rencana aksi yang tadi disampaikan untuk kita memberikan tanggapan.

Yang pertama soal teknis, ini kebetulan Pak, masih ada di sini, Pak Sudewo, nih Pak, jadi yang pertama soal FS Pak. Kami itu di studi kelayakan itu dilakukan oleh beberapa unit organisasi karena ada Bina Marga, ada DJPI, dan ada di BPJT. Yang tadi kami laporkan adalah studi kelayakan-studi kelayakan yang sudah kita terima untuk kita proses selanjutnya Pak. Jadi, kalau kami sekaligus menyampaikan Pak, bahwa mitra kami, rekan kami dari DJPI itu melakukan beberapa studi kelayakan yang barangkali bisa kami sampaikan di sini Pak. Pertama adalah Bandung Intra Urban Toll Road Pak, itu sedang dilaksanakan. Kedua di Jawa Tengah itu adalah Pejagan Cilacap. Kemudian yang berikutnya adalah Surabaya Eastern Ring Road (SERR). Kemudian yang keempat Pak, ini yang jadi catatannya Pak Dewo Pak, itu Demak-Tuban,

kemudian Tuban-Gresik Pak, kemudian Cilacap-Jogja, Ngawi-Babat, Jember-Lumajang, Tulungagung-Kepanjen, Jember-Situbondo, Jembatan Batam-Bintan, dan kawasan Mamminasata Pak.

Jadi, itu yang kami sampaikan hasil kajian-kajian yang tidak disusun di BPJT, tapi kami sifatnya menerima dokumen tersebut dari Direktorat Jenderal Pembiayaan Infrastruktur, di luar yang nanti biasanya ada kajian-kajian yang sifatnya prakarsa dari badan usaha, ini yang pertama Pak.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan izin, iya supaya *clear*.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Yang disampaikan oleh Kepala BPJT semua ruas itu tadi, hasil kerja dari pembiayaan infrastruktur itu kemudian menjadi prioritas oleh BPJT itu yang mana, apakah semua akan menjadi prioritas ditindaklanjuti, apakah harus diverifikasi terlebih dulu, prioritas atas dasar apa ya, kesiapannya sejauh mana, saya ingin tahu ya, yang diprioritaskan yang mana, kalau memang itu ada skala prioritas *gitu* ya, karena sedikit banyak, meskipun saya orang awam, secara kasatmata, ruas-ruas yang disebutkan oleh Kepala BPJT itu saya bisa membandingkan satu dengan yang lainnya, iya mana yang sekiranya harus didahulukan karena Demak-Tuban itu sesungguhnya harusnya 5 tahun 10 tahun yang lalu. Yang pantura itu harusnya sudah 10 tahun yang lalu tapi sekarang baru tahapan studi itu pun kalau didorong-dorong, ini pun kalau enggak didorong-dorong, tidak didesak mungkin juga tidak disampaikan, maka saya ingin *clear* memprioritaskan ruas yang harus ada segera dibangun itu berdasarkan apa dan yang sudah dibacakan itu mana yang akan didahulukan.

**KETUA RAPAT:**

Baik silakan Pak Danang.

Mungkin nanti teman-teman yang sifatnya, ini kan ada rapat lanjutan kita, supaya nanti tidak panjang, kita persilakan dulu untuk ini bisa selesai, silakan Pak Danang lanjutkan

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Kami tuntaskan nanti berkaitan dengan tugas dan kewenangan organisasi di PUPR dan nanti soal hierarki penetapan keputusan untuk lelang investasi Pak ya nanti supaya runut kami sampaikan. Jadi kami akan sampaikan hal teknis yang tadi langsung kami respons berkaitan dengan yang disampaikan oleh Bapak-Bapak dari Anggota Komisi V.

Kami lanjutkan dulu Pak ya untuk masalah yang prioritas, nanti disampaikan pada bagian yang berikutnya nanti kami sampaikan.

Yang kedua adalah soal tren kecelakaan, tadi beberapa dari Anggota Komisi V menyampaikan soal kekhawatiran kecelakaan yang ada di jalan tol, *nah*, kami sampaikan kecenderungan

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan mohon maaf sekali ini Pimpinan, mohon maaf.

Kalau belum dijawab BPJT dari pertanyaan saya, saya masih ngejar terus, tolong dijawab lebih dulu, prioritas mana dari ruas ini

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Baik Pak terima kasih.

Jadi begini Pak, kalau kita bicara mengenai kelayakan, kan ada dua Pak ya, satu itu adalah kelayakan ekonomi dan yang kedua adalah kelayakan finansial, yang menjadi tugas kami di BPJT itu fokus kepada kelayakan finansialnya Pak sehingga ada dua level penetapan prioritas yang muncul di dalam proses bisnis di BPJT, itu adalah pertama mengurutkan Pak berdasarkan kelayakan ekonomi yaitu yang dilakukan oleh kawan-kawan kami dari Bina Marga Pak, *nah*, kemudian apabila sudah melakukan penetapan prioritas untuk kelayakan ekonomi, maka akan kita lihat Pak, apakah kelayakan tersebut itu memiliki nilai kelayakan finansial dari *project* dan itu akan diurutkan Pak biasanya.

*Nah*, untuk proyek-proyek pemerintah, proyek-proyek dengan prakarsa pemerintah atau *solicited project*, kita pasti akan memprioritaskan proyek-proyek yang memiliki kelayakan finansial yang tinggi Pak, yang itu membutuhkan dukungan pemerintah yang lebih rendah, itu kalau kita bicara pada level komersialnya sehingga lelang-lelang pemerintah itu pasti akan juga memperhatikan apakah diperlukan dukungan finansial pemerintah atau tidak, APBN misalnya, dengan konstruksi, *nah*, sehingga dengan demikian kita mulai Pak dari situlah kita menyusun yang namanya prioritas untuk pelelangan, untuk investasi, itu untuk yang *solicited* Pak ya, yang prakarsa pemerintah.

*Nah* akan berbeda sifatnya apabila itu prakarsa badan usaha

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan sebentar.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Ini jangan, jangan umum Pak Danang menjawabnya, khusus aja, ini kan jelas *solicited* bahwa itu prakarsa pemerintah, Demak-Tuban itu adalah prakarsa pemerintah

**KETUA RAPAT:**

*Solicited* mas.

**ANGGOTA :**

Iya *solicited*, itu kan prakarsa pemerintah, enggak usah umum karena udah diprakarsai oleh pemerintah melakukan, melakukan studi kemudian kelanjutannya seperti apa, statusnya bagaimana, versi BPJT aja dulu, yang katanya kelayakan finansial atau kelayakan ekonomi itu tadi. Saya ingin ada kejelasan, saya tidak ingin ada wacana-wacana lagi soal Demak-Tuban ini Pak.

**KETUA RAPAT:**

*Wes* mungkin *to the point* aja Pak Danang, bisa dilanjutkan enggak Demak-Tuban ini atau mau dilanjut apa *ndak, ngono aja wes*.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Kita punya *anu* Pak izin Bapak. Kita punya satu *rule of time* Pak secara teoritis Pak ya, kalau biasanya tentu ruas-ruas tol yang layak secara finansial itu minimal LHR nya itu 18 ribu Pak

**KETUA RAPAT:**

Lah ini berapa Pak?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Ini kami harus satu per satu Pak ya untuk ruasnya tapi Demak-Tuban itu saya kira akan lebih Pak dari 18 ribu karena yang Semarang-Demak itu hari ini itu sudah mendekati 14 ribu Pak.

**KETUA RAPAT:**

Ya berarti layak dong Pak, layak berarti kan Pak ya? layak Pak? akhirnya layak Pak ya

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan, Pimpinan.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Kita belum menerima hasilnya Pak, secara final, tapi kalau kita lihat Pak, kita menggunakan referensi Pak ya, dari ruas tol yang sebelumnya Pak Semarang-Demak Seksi II yang kemarin diresmikan oleh Bapak presiden, itu volumenya itu sekitar, pada saat dibuka Pak itu 14 ribu Pak.

**KETUA RAPAT:**

Layaknya berapa tadi, 18? 18? yang penting nilai, masih kurang Pak ya

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Itu biasanya kalau kita bicara kelayakan itu kan punya yang dinamakan dengan (suara kurang jelas) *period* Pak, kan tahun pertama kan belum bisa merefleksikan kondisi riil Pak. Kalau misalnya 14.000 di tahun pertama itu kan bisa mencapai rata-rata pertumbuhan sekarang ini jalan tol 8% Pak setiap tahunnya, jadi kita bisa perkirakan pada tahun berapa dia bisa layak. Jadi kalau boleh memang me-sampaikan memang jalan tol lintas utara itu memang menjadi prioritas secara *economics* Pak.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Sebenarnya Kepala BPJT ini sadar prioritas secara ekonomi tapi jadi wacana terus tidak segera direalisasikan. Kalau memperbandingkan dengan jalan tol sebelumnya, yang LHR nya baru berjalan 3 bulan 4 bulan, LHR nya sudah 14.000 itu sudah sangat bagus. Jalan tol sebelumnya itu belum sambung dengan jalan eksisting, Jakarta-Semarang itu belum sambung, andai kata udah sambung pasti akan jauh lebih tinggi daripada yang sekarang ini dan itu mesti berkelanjutan dengan yang lain.

Kalau kita bandingkan untuk melakukan prioritas pelaksanaan jalan tol, penyelenggaraan berdasarkan studi, kita bisa lihat kok banyak jalan tol yang sudah dibangun yang sudah operasional tapi LHR nya rendah, tapi mengapa itu dibangun terlebih dulu, yang ini yang jelas *backbone* perekonomian Pulau Jawa, tidak segera dibangun, profesionalitas BPJT bagaimana, jangan mempertaruhkan *loh* karena banyak jalan tol yang dibangun karena anggaran negara bukan karena investor *loh*, coba berapa persen anggaran negara, yang anggaran negara, mungkin sebesar 70% dari jalan tol yang sudah operasional tapi kalau salah membuat kebijakan mengalokasikan penyelenggaraan jalan tol pada ruas yang tidak visibel, yang tidak ada daya dukung perekonomiannya,

daya dukung perekonomian enggak signifikan itu buat apa ya, jadi jangan sampai berputar-putar soal itu.

**KETUA RAPAT:**

*Yo wes* saya pikir cukup Pak Danang ya, ini minta itu jadi prioritas, pakai *solicited*, itulah Pak Danang, itu permintaan Pak Dewo ya.

Baik silakan dilanjut dulu Pak.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Siap terima kasih Pak.

Sekaligus informasi kepada Bapak, Ibu sekalian bahwa total investasi yang tercatat di kami itu nilainya 615 triliun Pak, sekaligus memberikan catatan tambahan ke Pak, Pak Hamka dan dari nilai tersebut itu 20% itu adalah sifatnya investasi dukungan dan bentuk macam-macam, yang berasal dari pemerintah Pak, apakah itu bentuk dukungan konstruksi atau PMN, itu sebesar 20% Pak. Jadi 80% itu sumber pembiayaan jalan tol itu masih dari non APBN Pak, *nah*, ini bentuknya investasi yang berasal dari badan usaha, dari investor maupun dari *lender*-nya, dari bentuk pinjaman sehingga memang tadi kami *highlight* kembali bahwa kalau kita mau melaksanakan proyek-proyek yang sifatnya *solicited* atau prakarsa pemerintah, itu harus betul-betul dipastikan bahwa tawaran tersebut akan diterima oleh dunia usaha karena dia itu memberikan kelayakan yang tinggi. Saya kira demikian mungkin tambahan informasi Pak.

Tambahan informasi yang lainnya soal kecelakaan, kecelakaan di jalan tol itu saat ini termasuk yang paling rendah Pak dibandingkan seluruh jalan, kategori jalan lain yang ada di Indonesia dan kecenderungannya itu mengalami penurunan Pak baik jumlah kecelakaan maupun fatalitas atau jumlah korban meninggal. Saat di Tahun 2022 itu jumlah kecelakaan itu 1,82 per kilometer, dan jumlah fatalitas itu 1,02 per 100 juta kendaraan kilometer, jadi kita termasuk paling rendah Pak. Jadi mungkin kalau kita mengatakan jumlah absolut kecelakaan maupun fatalitas itu memang mengalami peningkatan Pak, namun

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya masih ada?

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Saya mempertanyakan itu, standar penilaian yang terjadi kecelakaan di jalan tol, standar penilaiannya berdasarkan apa itu, dihitung bahwa angka kecelakaan di jalan tol itu kategori rendah karena sebesar 1,82 kilometer itu



standar dari mana penghitungan per sekian kilometer terjadi kecelakaan, sementara kita tahu kok banyak terjadi kecelakaan jalan di ruas jalan tol. Jalan tol di mana saja, tapi kalau kita perbandingannya per kilometer, ini memang enggak rasional.

Kita hitung jalan tol yang ada di Kalimantan, kita hitung jalan tol yang ada di Sumatera, total jalan tol sebesar 2.000 sekian kilometer, kemudian kecelakaan terjadi pada titik-titik tertentu kemudian kita hitungannya per kilometer yang mesti ketemu angka yang sangat rendah, ketemu angka yang sangat rendah tapi sering itu, sudah hampir tiap minggu terjadi kecelakaan di ruas jalan tol, masa cara penghitungannya seperti itu, masa kecelakaan jalan tol dengan fatalitas yang tinggi terjadi sering kali kemudian kita abaikan, oleh karena cara penghitungan yang, yang salah, standarnya dari mana itu, dasar penghitungannya bagaimana

**KETUA RAPAT:**

Oke supaya enggak ada saut-sautan terus Mas Dewo, kita tuntas dulu, nanti kita. Pak yang ini minta penjelasan saja, apakah standar internasional atau Standar PU atau standar apa ini yang dipakai sehingga mengatakan ini rendah, sedang, tinggi dan seterusnya, hanya soal itu saja, setelah ini nanti Mas Dewo biarkan Pak Danang tuntaskan dulu, silakan.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya Pak terima kasih, belum selesai soalnya penjelasannya, betul Pak terima kasih.

Jadi kita punya angka rata-rata Pak ya, angka rata-rata yang tadi saya sampaikan, jumlah kecelakaan dan jumlah fatalitas dan untuk di sebagai catatan bahwa memang dari seluruh kecelakaan dan fatalitas itu 70% Pak sampai hari ini masih itu terjadi karena kecelakaan, karena sebab kelalaian dari pengemudian, sedangkan untuk kondisi jalan itu di bawah 3% itu datanya Pak ya.

*Nah*, kami sendiri memang melakukan pendalaman Pak untuk ruas per ruas dan kita sudah mengidentifikasi mana yang dimaksud dengan *black spot* Pak atau ruas-ruas yang memang kecelakaannya relatif lebih tinggi, ini kan tadi rata rata Pak ya, jadi kita memang melakukan pendalaman terhadap ruas-ruas mana yang memang faktor kecelakaannya muncul lebih tinggi dan apakah faktor kecelakaan itu muncul karena kondisi jalan atau bukan Pak, memang kalau

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan, saya mohon maaf sekali lagi Pimpinan

**KETUA RAPAT:**

Iya.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Ini pertanyaan Pimpinan juga, bukan pertanyaan saya, jadi rata-rata per itu, itu karena asumsi

**KETUA RAPAT:**

Saya ambil alih aja Mas Dewo, nanti gini, gini Pak Danang, saya ambil alih.

Kan kita menyatakan ini rendah, tinggi, sedang, tinggi *gitu loh*, ini standarnya, standar mana, standar internasional kah sehingga mengatakan itu *rate*-nya rendah atau standar nasional kita *gitu loh* atau standar nasional kita itu berdasarkan Korlantas kah yang membidangi ini, Menteri Perhubungan kah atau apa, itu saja yang Pak Dewo ingin tanyakan, silakan Pak.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Tadi saya tidak mengatakan kita bicara, saya mau mengatakan bahwa relatif lebih rendah dibandingkan kategori ruas jalan yang lainnya Pak.

**KETUA RAPAT:**

Oh relatif lebih rendah dari kategori jalan yang lain, relatif lebih rendah

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya Pak.

**KETUA RAPAT:**

Oke, relatif lebih rendah dari kategori jalan lain Mas Dewo

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Itulah.

**F-P. GOLKAR (MUHAMMAD FAUZI, S.E.):**

Izin ketua, saya itu

**KETUA RAPAT:**

Silakan, silakan, sebentar.

**F-P. GOLKAR (MUHAMMAD FAUZI, S.E.):**

Tidak adil kalau jalan tol dibandingkan dengan ruas jalan lainnya begitu ya, jadi ini tol dengan tol karena punya spesifikasi tersendiri dan yang legal menurut saya ini versi Kementerian Perhubungan karena penanggung jawab lalu lintas itu di Kementerian Perhubungan, terima kasih Ketua, sekedar meluruskan saja

**KETUA RAPAT:**

Iya, iya, iya dibanding dengan jalan lain ini lebih ringan *gitu*, lebih, lebih kurang *gitu loh* Pak, jalan tol lebih sedikit kecelakaannya. Ini susunan kata Pak Danang ini yang membuat kita mungkin salah menangkap.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Siap Pak.

**KETUA RAPAT:**

Kecelakaan di jalan tol lebih sedikit dari kecelakaan di jalan yang lain, yang lain yang bukan tol maksudnya, itu loh Pak. Itu saja sebetulnya kata-katanya ya, kan gitu maksudnya Pak Danang ya?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya betul.

**KETUA RAPAT:**

Kecelakaan di jalan tol jumlahnya lebih sedikit dari kecelakaan di jalan yang bukan jalan tol, cocok Pak ya, itu maksudnya ya.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Ini *clear* bahwa itu memang maksudnya BPJT seperti itu, sungguh disayangkan kalau BPJT punya penilaian semacam itu ya, jalan tol BPJT sebagai penyelenggara jalan tol atas nama pemerintah, memberikan mandat untuk ini, mempunyai persepsi yang semacam itu, sungguh disayangkan,

mengapa sampai punya persepsi seperti itu Pak Danang, ini dibandingkan dengan yang lain, seluruh jalan yang ada di Indonesia ini, kemudian ini jauh yang lebih rendah dibandingkan dengan arteri nasional yang non tol ini kan sungguh sangat disayangkan.

Kemudian membuat asumsi definisi tersendiri bahwa itu rata-rata iya, kalau memang punya standar seperti yang disampaikan oleh Pak Lasarus, sampaikan saya juga, itu berdasarkan apa, standar apa, bahwa 1,8 kilometer ketemunya hanya sekian, paling rendah, standarnya dari mana, kemudian Pak Danang juga menjelaskan, menjawab bahwa ini rata-rata, berarti persepsi sendiri, definisi sendiri yang dibuat oleh Pak Danang, apakah ini Pak Danang sendiri atau BPJT, kalau itu BPJT itu sungguh sangat disayangkan, berarti mengabaikan apa yang terjadi di jalan tol di sana, kemudian punya persepsi berdasarkan data katanya bahwa karena konstruksi jalan itu hanya 3%, apakah memang betul, banyak kok genangan air ketika musim hujan menjadi penyebab kecelakaan dengan fatalitas tinggi, banyak kok terjadi *jumping-jumping* di jalan tol oleh karena konstruksi yang tidak bagus, seperti itu iya, ini kan penelitiannya ya enggak mendasar.

Sangat disayangkan kalau BPJT, penyelenggara jalan tol yang diberikan amanat oleh Undang-undang punya persepsi seperti itu artinya atas kecelakaan yang terjadi, BPJT tidak memberikan, tidak punya *effort* yang serius untuk menanganinya, untuk mengatasinya itu, terus lanjut Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Oke, oke cukup baik, jadi karena ini menyangkut asumsi, ini kan asumsi nih, asumsi Pak Danang dengan asumsi kita kan gitu, nanti enggak ketemu ini, iya kan, belum tentu saya mau terima asumsi Pak Danang dan Pak Danang belum tentu mau terima asumsi saya kan begitu, *nah*, ini enggak selesai nanti duluan mana telur, mana ayam Pak, iya jadi nanti udah nanti Mas Dewo, ini kita kan ada rencana mau ini ke panja tapi nanti kita substansinya kita pelajari. Saya pikir yang hal-hal yang terkait asumsi ini nanti kita dalam lagi di rapat-rapat berikutnya.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan, Pimpinan.

Sepanjang memang dibentuk panja saya berhenti, saya siap oke ngikuti, dalam, tapi kalau tidak panja saya akan kejar terus dalam rapat ini.

**KETUA RAPAT:**

Oke baik nanti kita sepakati karena panja itu butuh kesepakatan internal kita ya, silakan dilanjut Pak Danang.

Terkait asumsi saya pikir nanti kita diskusikan lagi, silakan Pak.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Siap Pak.

**F-PDIP (Ir. SUDJADI):**

Ingatkan sudah jam 4

**KETUA RAPAT:**

Silakan dilanjut Pak Danang ya, yang detail nanti Bapak tertulis ya, silakan.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Baik Pak terima kasih.

Yang berikutnya memang soal exit tol, beberapa tadi tanggapan dari anggota mengenai exit tol dan kita memang sangat memahami Pak, menyadari pentingnya kita mengidentifikasi exit-exit tol dan memberikan prioritas yang penting, ini bukan hasil dari kajian dari kami tapi informasi yang kita terima dari Teman-teman di PLN misalnya itu di exit-exit tol itu pertumbuhan konsumsi listriknya memang 10% lebih tinggi untuk Tol Sumatera, jadi memang ada, ada *growth* Pak, ada pertumbuhan, *nah*, ini memang kita perlu dalam lagi soal bagaimana kita merancang exit-exit tol.

*Nah*, memang dilemanya adalah kalau kita bicara exit tol yang semakin banyak, maka konsep jalan bebas hambatan itu tidak lagi bisa tercapai karena exit tol nya harusnya terbatas, jadi memang ini ada standar-standar teknis tertentu yang diterbitkan oleh Bina Marga mengenai masalah exit tol ini Pak.

Kemudian yang kaitan dengan cukup banyak tanggapan soal bagaimana kita itu memilih atau bagaimana badan usaha itu memilih kontraktor, dan bagaimana badan usaha itu memastikan bahwa kontraktornya itu memenuhi kewajiban dari subkontraktornya, ini juga jadi perhatian dari KPK Pak dan nanti akan kita sampaikan di bagian khusus tapi memang kalau kita bicara eskalasi tadi ditanya Pak Syahrul Aidi, eskalasi itu memang kita akomodasi Pak di dalam perhitungan kita dan itu ada *review* dari BPKP, jadi seharusnya kontraktor tidak boleh Pak menghalangi adanya eskalasi yang muncul dari kebutuhan riil dari subkontraktornya, jadi kalau memang ada hal *case* yang seperti itu, akan kita tegur Pak di BUJT nya supaya memenuhi kewajibannya.

Kemudian saya sekarang masuk kepada konsesi jalan tol Pak, jadi memang kalau di dalam landasan kami di dalam Undang-undang juga disebutkan bahwa jalan tol adalah jalan alternatif itu masih seperti itu, jadi tarif itu kalau saya kira Ibu, Bapak sekalian para Anggota sangat memahami ada perubahan yang mendasar Pak dari Undang-undang 38 menjadi Undang-

undang 2 karena di dalam Undang-undang 2 itu tarif itu merupakan fungsi dari tiga hal Pak, satu itu adalah merefleksikan kemampuan bayar masyarakat. Yang kedua itu adalah merefleksikan pengembalian investasi dan yang ketiga ini Pak yang belum ada di dalam Undang-undang 38 tapi muncul di Undang-undang 2 adalah tarif merupakan aspek kebijakan dari pemerintah.

*Nah*, saat ini dari ruas-ruas jalan yang sudah dibangun, itu hanya dua kriteria tadi Pak dipenuhi sehingga muncul misalnya kalau kita lihat di jalan-jalan tol kita, ruas-ruas tol baru, itu tarifnya selalu lebih mahal dibandingkan ruas-ruas tol yang lama, *nah*, oleh karena itu ke depan dengan Undang-undang ini maka tarif *adjustment* maupun tarif *rebalancing* itu bisa kita lakukan.

*Nah*, kemudian yang berikutnya adalah soal partisipasi swasta Pak, ini tadi kami sampaikan bahwa 80% dari investasi jalan tol itu adalah dilakukan oleh pihak swasta Pak, jadi kita tetap akan mendorong peningkatan minat swasta di dalam membangun di jalan tol kita. *Nah*, memang catatan penting dari Bapak-Bapak Ibu sekalian soal kualitas dan juga tata kelola, ini akan menjadi catatan penting. *Nah*, oleh karena itu, kami ingin menjelaskan sedikit Pak mengenai pembagian tugas dan kewenangan di organisasi kita di PUPR.

*Nah*, di PUPR itu ada tiga unit organisasi yang terlibat, Bina Marga, Pembiayaan Infrastruktur dan BPJT. Soal perencanaan umum Pak, perencanaan umum, jaringan jalan tol itu menjadi tugas dan kewenangan dari Bina Marga sehingga kami di BPJT itu akan menerima ruas-ruas mana yang secara prioritas yang akan kemudian dikerjasamakan dengan badan usaha. Jadi pilihan soal Tol Sumatera, kemudian Tol Kalimantan, itu pertimbangan-pertimbangannya lebih kepada pertimbangan ekonomi dan makro di luar pertimbangan komersial sehingga kami yang ada di hilir ini, ini akan fokus kepada yang komersial.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Kemudian yang ke,

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Mas Dewo.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pak Danang tolong jelaskan yang dimaksud pertimbangan ekonomi dan makro itu apa, dibanding dengan pertimbangan komersial, supaya kita tahu itu.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Pak

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya kalau pertimbangan komersial itu fokus kepada pengembalian investasi, tadikan kami sampaikan Pak dari 80% pembiayaan jalan tol itu dilakukan oleh swasta, iya jadi mereka itu sangat *concern* mengenai pengembalian investasi pasti Pak, *nah*, tetapi setiap proyek yang sifatnya komersial itu pada umumnya itu dia secara ekonomi juga layak, tetapi yang layak secara ekonomi itu pertimbangannya kan banyak Pak, tidak hanya pengembalian investasi dari badan usaha, dia ada aspek, aspek untuk pengembangan wilayah, aspek untuk integrasi sosial dan sebagainya yang itu masuk dalam pertimbangan ekonomi Pak.

*Nah*, kalau pemerintah merasa bahwa ruas tersebut dibutuhkan secara ekonomi tapi belum memungkinkan secara finansial ditanggung semua oleh badan usaha maka pemerintah dapat Pak, itu memberikan penyertaan dalam bentuk dukungan konstruksi sehingga ruas tersebut layak untuk ditawarkan kepada pihak swasta, ini Pak mungkin definisinya Pak.

Kami lanjutkan

**KETUA RAPAT:**

Oke silakan lanjut.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Sebenarnya saya mau kejar lagi ini Pimpinan

**KETUA RAPAT:**

Cukup jelas.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Karena saya

**KETUA RAPAT:**

Cukup jelas.

**F-P. GERINDRA (H. SUDEWO, S.T., M.T.):**

Kalau soal definisi ini saya paham sekali, cuma itu yang belum, yang tidak saya maksudkan. Jadi saya ingin lihat dari sudut pandang pemerintah ya kehadiran jalan tol tersebut, ini kan banyak pilihan ya, tapi mengapa yang harus dipilih di situ kemudian setelah jalan tol itu operasional, sesuai dengan studinya atau tidak, bahwa studi tersebut jalan tol bila mana itu di ada, bilamana hadir, bilamana operasional akan memberikan daya dukung, setelah ini operasional sekian tahun, pertanyaan saya, BPJT melakukan studi ulang atau tidak, betul enggak sesuai dengan studi sebelum dilakukan konstruksi, betul enggak memberikan daya dukung, ya kan, coba sebenarnya pertanyaan saya akan saya kejar itu setiap ruas memberikan gambaran kepada kita, tapi coba itu nanti sajalah, silakan berlanjut dulu.

**KETUA RAPAT:**

Oke silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya mungkin sekaligus untuk promosi Pak, tahun, setiap tahun itu kita menyampaikan laporan tahunan Pak sebenarnya Pak, laporan tahunan yang berisi aspek teknis dan komersial dari jalan tol, jadi mungkin ini juga bisa di *download* atau mungkin kami bisa sampaikan dokumen ini kalau diperkenalkan Pak kepada Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan nanti di jawaban tertulis Pak, beberapa catatan tadi Bapak perjelas semua.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Siap Pak.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Kami lanjutkan atau?

Baik Pak jadi kalau kita kembali kepada pembagian tugas dan kewenangan, secara keorganisasian itu Bina Marga itu menyusun yang dinamakan rencana umum jaringan jalan tol. Kemudian skema untuk



pembiayaannya disediakan oleh Dirjen Pembiayaan Infrastruktur dan selanjutnya untuk proses lelang Pak, jadi ini mulai dari proses pelelangan itu menjadi tugas dari Badan Pengatur Jalan Tol. Jadi sebelum pelelangan itu menjadi domain dari dua lembaga yang ada di PUPR, kemudian untuk ke pengadaan tanah, ini beberapa pertanyaan tadi mengenai pengadaan tanah itu ada di ATR BPN dari Direktorat Jenderal Pengadaan Tanah, sedangkan untuk pendanaan pengadaan lahan untuk proyek strategis nasional, itu ada di Kementerian Keuangan khususnya di LMAN, itu Pak yang kaitan dengan pembagian tugas dan kewenangan, mudah-mudahan bisa cukup memberikan gambaran.

*Nah*, yang terakhir Pak, ini barangkali yang cukup banyak pertanyaan soal hasil kajian dari KPK Pak, pada dasarnya ada enam hal Pak yang menjadi catatan dari kajian KPK tersebut, yang pertama adalah soal akuntabilitas perencanaan jalan tol, yang itu direfleksikan dengan belum adanya peraturan menteri mengenai rencana umum jaringan jalan tol, yang ada adalah Surat Edaran Dirjen Bina Marga yang tadi sudah disampaikan Nomor 16 Tahun 2020, dan kami prinsipnya akan rencana aksi yang muncul adalah mempercepat revisi Kepmen Pak, Nomor 355 Tahun 2016 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional dengan target penyelesaian ini pada Bulan Maret Tahun 2023 ini. Jadi kita merencanakan Maret ini atau kuartal pertama ini bisa kita selesaikan Kepmen sesuai dengan yang diminta sehingga perencanaan jaringan jalan tol itu mendapat, memiliki landasan hukum yang baik.

Kemudian yang kedua yang sebenarnya cukup banyak disorot adalah soal penggunaan *basic* desain di dalam pelelangan Pak, ini yang jadi isu dari kami sendiri juga sangat *concern* Pak karena kalau kita menggunakan *basic* desain itu kita bicara soal tingkat akurasi Pak ya. Yang kedua, risiko terhadap *cost overrun* yang tadi sampaikan.

*Nah*, penggunaan *basic* desain ini memang punya plus minus dibandingkan penggunaan DED Pak untuk lelang investasi, pertama kalau kita menggunakan lelang investasi itu berarti tanahnya harus terbebas dulu seluruhnya dan tanah itu kemudian ruas-ruas itu harus diuji tanahnya sampai detail terlebih dahulu sehingga itu membutuhkan barangkali waktu yang sangat panjang lima tahun Pak dari mulai inisiasi sampai mulai pelelangan. *Nah*, ini memang satu hal yang plus minus yang dirasakan dari Pak, dari Bapak, Ibu dari KPK, itu perlu ditingkatkan sehingga rencana kami untuk bisa melakukan perbaikan dari *basic* desain adalah meningkatkan pertama kualitas dari *basic* desain tersebut, ini menjadi catatan kita yang paling penting untuk apa perbaikan ke depan mengenai masalah penggunaan *basic* desain sebagai dasar untuk penyusunan atau pelelangan.

Yang kedua yang juga sangat ditekankan oleh kajian tersebut adalah soal dominasi investor yang merangkap sebagai kontraktor. *Nah*, ini memang di dalam peraturan kita, itu tidak ada pembatasan sampai hari ini dan ini diduga itu menjadi strategi bagi perusahaan-perusahaan konstruksi, untuk mendapatkan lelang konstruksinya, yang itu memang terjadi.

*Nah*, oleh karena itu kami saat ini sedang berkonsultasi terus dengan LKPP Pak, untuk memastikan bagaimana pengaturan dalam pengadaan kontraktor terutama dalam kontraktor yang terafiliasi dengan Badan Usaha Jalan Tol di dalam pelelangan investasi maupun pelelangan kontraktornya atau pengadaan barang dan jasa sehingga harapan kita apabila kita sudah mendapatkan peraturan yang lebih tegas mengenai masalah pengadaan kontraktor dalam perusahaan jalan tol, kita bisa lebih melakukan penata kelolaan mengenai keterlibatan kontraktor afiliasi terhadap di dalam perusahaan jalan tol.

Kemudian yang juga menjadi perhatian dari KPK adalah soal *financial close* Pak, *nah*, ini *financial close* itu artinya pemenuhan perolehan pinjaman, tadi kan kami sampaikan dana dari pihak swasta kan 80%, itu pada umumnya itu dari biaya sendiri dari badan usaha itu 30%, pinjaman 70%. *Nah*, kenapa beberapa ruas, beberapa badan usaha itu tidak mudah Pak untuk mendapatkan pinjaman itu disebabkan karena beberapa hal Pak, salah satu yang sering mengemuka adalah perubahan kondisi, kondisi lapangan karena antara penyusunan DED misalnya atau RTA namanya di sini, dengan implementasi konstruksi itu waktunya kan cukup panjang Pak, kita beri waktu cukup panjang bagi mereka untuk menyiapkan DED untuk ke dilaksanakan dibangun, itu biasanya ada perubahan-perubahan kondisi terutama kondisi konstruksi dan kondisi biaya-biaya yang tambahan yang muncul karena perbedaan asumsi dasar di dalam konstruksinya, itu yang pertama Pak, jadi itu dari sisi *project* nya.

Tapi yang kedua yang terjadi juga di beberapa ruas yang tadi disebutkan oleh Pak Sudewo adalah perubahan kondisi dari Anggota Konsorsium Badan Usahanya, yang tadinya itu pada saat mengajukan pada saat lelang itu dia itu merupakan badan usaha yang *eligible* untuk didanai, kemudian berubah karena kondisi dia ada yang karena mendapatkan atau bisnisnya itu turun sehingga dia tidak mampu membayar pinjaman-pinjaman sebelumnya atau *non performing loan* nya tinggi Pak yang itu menyebabkan dia tidak mungkin lagi menjadi peminjam dari perbankan, *nah*, ini.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Disampaikan oleh Pak Danang bahwa badan usaha sulit untuk mendapatkan pinjaman itu dikarenakan oleh beberapa faktor, misalnya adanya perubahan-perubahan kondisi, kondisi karena desain, karena internal di data studinya kemudian bisa perubahan kondisi oleh karena di internal usahanya dia sendiri, apakah ya semacam ini ataukah pada saat melakukan verifikasi,

mana badan usaha yang harus ditunjuk untuk pemegang saham, itu salah dalam melakukan verifikasi ataukah karena dua faktor tersebut, misalnya demikian.

Seperti Solo-Jogja, Solo-Jogja itu pada saat verifikasi memang dia *eligible*, memenuhi persyaratan untuk ditunjuk sebagai investor tetapi dalam perjalanannya, dia tidak mampu untuk melakukan pembiayaan, enggak ada duitnya, setelah dicek secara mendalam, itu karena pembukuannya yang memang tidak kapasitasnya mendapatkan saham sebesar itu sehingga didelusi dari 51% menjadi 0,67%, ini kondisi riilnya kan semacam itu, setelah dicek pembukuannya.

Pertanyaannya apakah pada saat dilakukan verifikasi oleh BPJT, badan usaha tersebut tidak dicek pembukuannya, tidak dicek sampai mendalam *gitu* kan sehingga BPJT tidak tahu secara detail bahwa sesungguhnya dia ini keropos, *casings*-nya aja yang kelihatan besar ya, kelihatan punya *perform* tapi sesungguhnya dia itu tidak, tidak punya kapasitas untuk punya saham sebesar itu ya, ini.

*Nah*, kalau BPJT melakukan verifikasi dengan model yang semacam itu, bisa jadi ini tidak menabrak regulasi, regulasinya memang oke, iya, tapi dengan kejadian yang semacam itu, bisa jadi regulasinya berarti ada celah, regulasinya masih lemah. Jadi yang disampaikan oleh Kepala BPJT, mungkin ada benarnya tapi mungkin itu juga tidak benar, begitu ya, bukan berarti studi dari awal misalnya butuh waktu satu tahun, saya kira tidak banyak berubah Pak, data-data itu tidak banyak berubah, jadi bukan faktor untuk membuat badan usaha itu sulit untuk mendapatkan pinjaman, kemudian juga dalam waktu satu tahun misalnya, dalam kurun waktu satu tahun, kemudian drastis kondisi usahanya menurun ya, sehingga dia tidak mendapatkan pinjaman, juga saya kira tidak signifikan itu, kalau dari 51% menjadi 0,67% itu tidak akan sedrastis itu.

Jadi saya yakin, saya berkeyakinan bahwa dua faktor itu tidak menjadi faktor yang dominan untuk menjadikan penyebab badan usaha sulit untuk susah untuk mendapatkan pinjaman, mungkin karena regulasinya.

Jadi saya hanya ingin memberikan masukan kepada BPJT supaya hal ini betul-betul menjadikan pembelajaran yang sangat berharga, saya kira itu Pimpinan.

#### **KETUA RAPAT:**

Baik, sudah mas? ya Pak Danang, mungkin sedikit saya tambahkan. Kami juga sering menemukan Pak, biasanya pemenang konsesi itu lama sekali mendiamkan, baru dibangun *gitu*. Kami mendapat informasi ya itu tadi, mungkin sulit mendapatkan pinjaman dan seterusnya tapi saya juga ini pengalaman Pak, maka kemungkinan kita akan bentuk panja nanti. Kami juga pernah mendapat tadi sesama pemain jalan tol ini, Pak Lasarus kenapa dikasih mereka, kalau dikasih kita, kita sudah bangun itu kurang lebihlah seperti itu

terkait soal ruas ini, tapi nanti kita akan bicarakan lebih dalam soal ini, kita berharap ada Pak Danang di sana bisa mengawasi menjadi lebih baik ya jangan sampai potensi ekonominya tinggi, terus dikasih sama orang yang salah, harusnya sudah dibangun menjadi belum dibangun karena ketidakmampuan finansial orang yang mendapatkan konsesi, ini kan permasalahan yang ada sekarang. Saya lihat banyak yang ngangguk di belakang loh Pak, omongan saya ini di belakang ada beberapa BUJT yang ngangguk-ngangguk, berarti ini ada benarnya *gitu loh* Pak, silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Baik Pak, termasuk memang rekomendasi untuk bisa melakukan *due diligence* yang lebih ketat dengan parameter yang lebih ketat juga Pak. Saya kira ini satu yang direkomendasikan juga oleh teman-teman di KPK dan kita akan segera melakukan perbaikan di dalam peraturan menteri yang mengatur mengenai kriteria pemilihan dari Badan Usaha Jalan Tol, saya kira itu mungkin juga jawaban ke Pak Sudewo.

Kemudian yang dua tadi sudah kami jawab Pak, mengenai masalah *conflict of interest*, rangkap jabatan dan sudah dilakukan perubahan di dalam masing-masing badan usaha, tidak lagi melibatkan ada anggota dari pengurus dari BPJT yang masuk di sana.

Kemudian yang tadi juga, sudah kami sampaikan juga hal yang terakhir, yang lain yang menjadi catatan dari kajian KPK tersebut adalah soal skema pengembalian biaya atau pinjaman dari badan usaha sebesar 4,2 triliun dan nilai tambahnya yang diperkirakan berkisar 300 miliar Pak, sudah diprogramkan di tahun 2024, semua akan dijadwalkan untuk dibayarkan oleh Badan Usaha Jalan Tol, yang juga ada di sini

**F-P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):**

Pak Danang.

**KETUA RAPAT:**

Iya Pak.

**F-P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):**

Sebentar.

**KETUA RAPAT:**

Iya, iya silakan Pak Hamka

**F-P. GOLKAR (Drs.HAMKA B. KADY, MS):**

Kenapa hal itu bisa terjadi Pak ya Pak Danang, pembayarannya yang tidak apakah itu ganti rugi tanah yang dibayar lebih dahulu ataukah bagaimana, itu kenapa terjadi tunggakan, harusnya kan diselesaikan lebih awal, silakan.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Izin menjawab Pak.

Mungkin kami sedikit cerita historinya dikit Pak ya supaya kita ada kejelasan semua mengenai hal ini. Jadi yang dinamakan BLU, Dana Talangan Tanah Pak, itu ditutup resmi di tahun 2019 Pak dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 337 Tahun 2019, karena apa, sudah ada LMAN Pak. Jadi yang tadinya itu karena kalau kita paham Pak, tanah itu kita enggak bisa pinjam di bank Pak, kalau kita pinjam uang, pinjam di bank untuk beli tanah untuk jalan tol itu nggak ada bank yang mau ngasih Pak, *nah*, sehingga pada saat itu karena tanah itu merupakan bagian dari investasi dan tanah itu apa sebenarnya merupakan bagian dari pemerintah, tugas pemerintah maka di Tahun 2019 BLU tersebut ditutup dan ada fungsi dari BLU LMAN Pak, yang Kementerian Keuangan yang menggantikan fungsi itu, *nah*, setelah BLU tersebut ditutup, maka pemerintah itu menerbitkan Kepmen Pak Tahun 2019 untuk mewajibkan, melimpahkan kewenangan dari satker, tadinya satker Pak bukan di BPJT, kepada BPJT untuk menyelesaikan piutang eks BLU BPJT tahun 2019 dan tentu saja kita perlu menyusun langkah-langkah Pak, yang ini kami sampaikan butuh proses yang cukup lama karena kita melakukan konsultasi kepada, baik kepada kejaksaan, kepada Kementerian Keuangan, kepada BPKP Pak untuk bisa menetapkan nilai Pak.

*Nah*, jadi dari Tahun 2019 sampai ke Tahun 2022 itu kita melakukan proses konsultasi kajian, kemudian rekonsiliasi sehingga pada tahun 2022 itu Kementerian PUPR mengirimkan surat permohonan kepada Kementerian Keuangan untuk meminta ditetapkan adanya Tarif PNPB nya Pak untuk apa, untuk nilai tambah bunga dan denda, *nah*, sedangkan untuk hitungan mengenai pokok pinjaman sebesar 4,2 triliun itu sudah ditandatangani ulang Pak oleh badan usaha yang meminjam kepada pemerintah dan perjanjian mengenai pengembalian pinjaman pokok tersebut sudah ditandatangani seluruhnya dan satu BUJT sudah melunasi Pak sehingga di dalam perjanjian baru tersebut itu semua pinjaman 4,2 triliun itu akan dilunasi sampai dengan tahun 2024 Pak.

Ini situasi yang udah kita laporkan juga ini udah di bagian dari rencana aksi Pak, untuk melakukan monitoring terhadap pemenuhan kewajiban badan usaha jalan tol untuk memenuhi pinjaman pokok dan nanti kalau apabila Tarif

PNPB ini udah terbit ini merupakan bagian dari kewajiban dari badan usaha untuk ke dibayarkan ke pemerintah Pak.

**KETUA RAPAT:**

Iya itu 2024 itu yakin itu lunas Pak?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Sesuai perjanjiannya demikian Pak ya.

**KETUA RAPAT:**

Kalau tidak lunas 2024?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Kita kan masih ada perjanjian namanya, di dalam perjanjian perusahaan jalan tolnya Pak, ada yang namanya cedera janji Pak dan nanti Pak bisa saja kalau tidak lunas itu pemerintah dapat membatalkan kontrak konsesi mereka Pak.

**KETUA RAPAT:**

Oke baik, silakan Pak dilanjut.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Mas Dewo.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Tadi salah satu temuan KPK adalah kajian KPK adalah kewajiban *main con* kepada vendor-vendor Pak, subkon-subkon Pak, tentu menjadi perhatian lah oleh pemerintah dan saya yakin itu bukannya tugas utama BPJT, bisa menjadi tugas utama Bina Marga juga ya.

Bagaimana Pak, cara menindaklanjuti ini untuk menindaklanjuti kajian dari KPK atas poin ini, kan pemerintah tidak tahu subkon mana saja yang belum dibayar, kan enggak ngerti sama sekali ya, cara menindaklanjutinya supaya betul-betul bahwa sukon yang selama ini belum terbayar itu akan terbayarkan,

cara mendapatkan data, mendapatkan informasi itu bagaimana, saya hanya ingin tahu aja.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya Pak seperti tadi disampaikan, izin Pak Pimpinan, seperti yang disampaikan oleh Pak Sudewo tadi, ranah untuk ke pemilihan kontraktor, pemilihan subkontraktor, tidak menjadi wilayah pengaturan Pak dari BPJT, sehingga memang ini menjadi catatan penting bagi kita dan memang di dalam, mungkin tahun 2021 Pak, ini kita sudah melakukan kajian mengenai pola pengadaan Pak, pengadaan barang dan jasa di lingkungan BUJT yang ternyata memang sangat beragam modelnya Pak, ada yang dibayar pakai bulanan, ada yang dibayar dengan *turn key* Pak dan ini memastikan bahwa proyeknya berjalan dengan baik.

*Nah*, memang di dalam rekomendasi ini, muncul melibatkan teman-teman kami Pak dari Bina Konstruksi, Direktorat Bina Konstruksi Pak untuk memastikan bagaimana *compliance* terhadap seluruh rantai pasok jalan tol ini di dalam BPJT nya, jadi bisa saja ke depan itu kita memastikan dalam perjanjian perusahaan jalan tolnya Pak bahwa kewajiban-kewajiban konstruksi, kontraktor dan subkontraktor itu menjadi bagian dari *compliance* atau kepatuhan dari badan usaha jalan tol terhadap perjanjiannya Pak.

**KETUA RAPAT:**

Sekarang belum Pak ya? sekarang belum sampai di titik itu?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Belum mengatur ke situ Pak.

**KETUA RAPAT:**

Baik, baik, saya pikir itu perlu diatur Pak kedepan.

**F-P. GOLKAR (Drs.HAMKA B. KADY, MS):**

Pimpinan sedikit.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak Hamka.

**F-P. GOLKAR (Drs.HAMKA B. KADY, MS):**

Pak Danang saya hanya ingin memastikan ya bahwa kejadian seperti ini tertunggak pembayaran akibat ditutupnya BLU, tidak akan terjadi lagi dengan adanya LMAN, begitu Pak kira kira?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya Pak karena pendanaan tanah itu sudah diambil alih oleh LMAN Pak.

**F-P. GOLKAR (Drs.HAMKA B. KADY, MS):**

Oke.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Pak Danang, lanjut. Poin lain masih ada?

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya, silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

LMAN ini kan menyediakan dalam jumlah yang tidak cukup hanya sekitar 20-25% dari kebutuhan tiap tahunnya sementara pemerintah punya target untuk merealisasikan jalan tol, *nah*, bagaimana ini strateginya BUJT, BPJT?

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Memang itu isu yang menurut kami riil Pak dan kami sendiri tidak dalam posisi untuk bisa menjawab itu Pak karena barangkali sesuatu yang mati (suara kurang jelas) bisa dikonsultasikan dengan kawan-kawan kami dari Kementerian Keuangan berkaitan dengan keterbatasan fiskal mereka Pak.



**KETUA RAPAT:**

Baik ini kewenangan Komisi XI, iya silakan mungkin poin lain Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Cukup Bapak.

**KETUA RAPAT:**

Cukup ya. Baik Bapak, Ibu sekalian.

Masih banyak sekali poin-poin yang ingin kita dalami, mungkin nanti Pak Danang kami harap beberapa catatan penting ya, yang belum terjawab secara detail, nanti di tulisan, sembari kami akan menentukan apakah kami akan dalami lebih dalam ini soal pembangunan jalan tol. Saya *nuwun sewu* Pak Danang pernah menemukan ya, suatu saat saya ketemu sama, saya tidak perlu sebut nama lah ya, teman terhadap salah satu konsesi Pak, jadi ada indikasi *gitu loh* Pak ya beberapa teman yang harusnya, ini kan ada, ada ruas kurus, ada ruas gemuk istilahnya kalau di jalan tol ini. *Nah*, ini juga menjadi apa namanya, menjadi tanda petik lah ya, bagaimana ruas gemuk dan ruas kurus ini menjadi milik siapa *gitu loh*.

Kemudian ada, ada beberapa ruas jalan tol itu tertahan karena yang pegang konsesi itu kesulitan untuk finansialnya. Padahal, padahal *gitu loh*, padahal ada BUJT lain ya sebetulnya berminat terhadap ruas situ ya dan punya finansial tapi tidak memiliki kesempatan untuk mendapatkan ruas itu. *Nah*, ini yang nanti mungkin juga kita akan apa namanya dalami lagi di rapat-rapat berikutnya.

Teman-teman sekalian demikian jawaban dari Pak Kepala BPJT, Pak Danang Parikesit ya, terhadap rapat kita pada hari ini, pendalaman dari Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI.

Sebelum saya kekesimpulan, apakah masih ada beberapa hal yang mau disampaikan oleh teman-teman, saya persilakan. Pak Hamka dulu, silakan Pak Hamka.

**F-P. GOLKAR (Drs.HAMKA B. KADY, MS):**

Di luar dari kajian KPK ini Pak Danang, bagaimana kira-kira tanggapan Bapak ya, setahu saya HK misalnya, itu kan ingin menjual hak konsesinya. Pernyataan di Komisi VI, kalau saya tidak salah, HK itu sudah *hand's up*, ingin terpaksa harus menjual hak konsesinya, bagaimana perkembangannya dengan itu Pak, makasih.

**KETUA RAPAT:**

Iya cukup Pak Hamka, Pak Dewo silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

**F-P. GERINDRA (SUDEWO, S.T., M.T.):**

Jangan buru-buru ditutup Pimpinan, kalau perlu rapat sampai malam enggak apa-apa.

**KETUA RAPAT:**

Nih mau buka puasa ini *eh sampean*.

**F-P. GERINDRA (H. SUDEWO, S.T., M.T.):**

Buka sahur lagi enggak masalah, Pak Danang sangat siap itu apalagi Mas Yongki itu.

Iya Pimpinan itu kan kajian KPK muncul angka sebesar 4,5 triliun, itu indikasi, itu *warning* lah, bukan berarti itu tapi tentu ada satu dasar menyebut angka sampai merilis itu pasti ada dasar tapi oleh BPJT kan belum menyampaikan kepada kita angka-angka itu di pos mana saja yang terjadi indikasi tersebut, itu karena angka, jadi angka, jawabannya angka terhadap pos yang mana itu, bukan hanya pada enam poin kemudian disebutkan begitu saja. Kalau enam poin yang disebutkan oleh Kepala BPJT itu terkait dengan kinerja, terkait dengan kinerja tapi karena ini angka, iya coba oleh BPJT supaya tidak menimbulkan kegaduhan, tidak memunculkan persepsi yang negatif, stigma yang negatif terhadap BPJT, terhadap Kementerian PUPR, utamanya terhadap angka 4,5 triliun ini, perlu diluruskan *gitu loh*. Saya kira itu Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya tadi Pak Danang sudah menyampaikan, tadi saya dengar dari Pak Danang menyebutkan sekian-sekian ya, Pak Hamka tadi mungkin yang punya Pak Hamka tadi mungkin perlu dijawab Pak. Tadi yang kalau Mas Dewo, saya sudah dengar dari paparan Pak Danang terkait dengan hitungan-hitungan angka 4 koma sekian dan aksi dari BPJT terkait dengan apa yang menjadi *release* apa namanya poin-poin dari rilis KPK tersebut.

Silakan yang tadi kalau saya dengar yang dari Pak Hamka tadi mungkin perlu dijawab dulu Pak, setelah itu kita pada kesimpulan rapat.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Izin menyampaikan, nanti rencana aksi dari rekomendasi KPK itu tentunya rencana aksi Kementerian PUPR Pak, bukan hanya rencana aksi dari BPJT karena melibatkan banyak unit kerja lain di luar BPJT.

Untuk menanggapi penyampaian Pak Hamka tadi Pak ya mengenai rencana dari mitra kami PT Utama Karya Persero untuk melepas beberapa ruas Pak yang setelah mereka konstruksi. *Nah*, ini kalau di dalam terminologi kami, itu dikenal dengan namanya *asset recycling* Pak, jadi kalau ada aset, kemudian sudah selesai, kemudian dievaluasi, kemudian dia kemudian dilepas kepada pihak lain Pak, *nah*, dengan dasar itu maka badan usaha tersebut akan mendapatkan dana yang nanti akan dia gunakan untuk melakukan pembangunan ruas-ruas lain maupun untuk keperluan lain misalnya mengurangi jumlah utang dan sebagainya Pak.

Jadi memang secara prinsip itu yang dilakukan oleh korporasi Pak dan di dalam perpres mengenai Jalan Tol Sumatera itu diperbolehkan untuk Badan Usaha Jalan Tol tersebut melakukan *asset recycling* Pak sehingga dengan demikian mengurangi Beban APBN Pak, kalau tadinya APBN penuh semuanya untuk PMN, maka dengan adanya *asset recycling* tersebut uang yang digunakan akan mampu mengurangi besarnya dana pemerintah yang akan dialokasikan ke Utama Karya Pak, ini prinsipnya demikian Pak.

**KETUA RAPAT:**

Divestasi Pak ya?

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Iya Pak.

**KETUA RAPAT:**

Iya divestasi.

**F-P. GOLKAR (Drs.HAMKA B. KADY, MS):**

Sebentar Ketua.

Kalau itu yang dimaksudkan, asal jangan dijual rugi Pak ya, maksud saya begini, kenapa HK mendesak untuk menjual, karena likuiditasnya terganggu secara korporasi, kan seperti itu Pak. *Nah*, inilah akibat daripada penugasan HK terhadap pekerjaan jalan tol itu, *nah*, poin saya adalah aksi korporasi yang dilakukan untuk *me-recycling* tadi ya, itu jangan sampai hanya karena keterdesakan punya utang, biasanya kalau kita terdesak punya utang itu jual murah gitu loh Pak, diluar daripada masa konsesi atau memperpendek

atau memperpanjang konsesi itu loh, ini juga persoalan tersendiri. Ini ini harapan saya Pak Danang supaya tidak terjadi, makasih Pimpinan

**KETUA RAPAT:**

Iya cukup ya, iya cukup, nanti kita dalam lagi, Mas Dewo tenang aja, jangan dihabisi ya, ini, ini Pak Hamka, yang Bapak sampaikan itu ini terkait penugasan Pak, ini kan HK ini juga karena penugasan Pak, Bapak lihat nih wajah Pak Kuncoro udah kusut sekali saya lihat karena penugasan Pak, karena ditugaskan ya, melaksanakan tugas negara gitu Pak Kuncoro ya, kalau ditanya sama Pak Kuncoro juga Pak Kuncoronya juga sampai kusut gitu.

**F-P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, MS):**

Penugasan tetapi ada PMN masuk itu masalahnya.

**KETUA RAPAT:**

Ya itu dia Pak, penugasan lewat PMN Pak, jangan sampai dibangunnya sekian, divestasinya laku cuma sekian, *gitu* maksud Pak Hamka Pak, ini pernah kejadian ini ya, iya makanya nanti kita dalam tapi hari ini cukup dulu, hari ini cukup dulu jangan dihabisin, kita ke kesimpulan rapat, silakan.

Iya coba tolong dulu, oh iya saya lupa ini Pak Danang mumpung lagi gangguan teknis kita mau kesimpulan, iya tol *anu* Pak, Tol Pontianak-Kijing Pak, mengingatkan saja mudah-mudahan studinya berjalan, sepertinya faktor Ketua bisa mengalahkan Demak-Tuban ini kelihatannya.

Baik, kita ke kesimpulan rapat, iya Komisi V ini kalau enggak ada Mas Dewo itu sepi loh, saya kalau Mas Dewo enggak ada di rapat saya cari dulu dia.

Baik

**DRAF KESIMPULAN RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI  
DENGAN KEPALA BADAN PENGATUR JALAN TOL (BPJT) KEMENTERIAN  
PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT**

1. Komisi V DPR RI minta Badan Pengatur Jalan Tol atau BPJT agar dalam perusahaan jalan tol harus mengedepankan prinsip transparansi, akuntabilitas dan berkeadilan.
2. Komisi V DPR RI meminta BPJT untuk melakukan hal hal sebagai berikut:
  - a. Mengevaluasi *roadmap* pembangunan jalan tol sesuai dengan kebutuhan wilayah dan melakukan studi kelayakan penetapan jaringan jalan tol yang komprehensif.
  - b. Meningkatkan pengawasan pada pembangunan konstruksi jalan tol dalam rangka pemenuhan standar pelayanan minimum atau SPM.

- c. Melakukan evaluasi pada persyaratan dan penilaian peserta lelang dan *stakeholder* terkait lainnya dalam pembangunan jalan tol.
  - d. Mempercepat penyelesaian peraturan sebagai payung hukum rencana implementasi teknologi transaksi tol nontunai Nirsentuh atau MLFF di jalan tol.
3. Komisi V DPR RI meminta BPJT untuk menindaklanjuti rekomendasi atas kajian KPK terhadap tata kelola penyelenggaraan jalan tol yang meliputi sisi perencanaan, proses lelang, pengawasan terhadap kewajiban badan usaha, indikasi konflik kepentingan serta mekanisme pasca pelimpahan hak konsesi sehingga tidak menyebabkan kerugian negara.

Cukup ya? baik soal panja nanti kita internal ya. Pak Danang ada yang mau disampaikan? Pak Demak-Tuban itu sebetulnya ada di barisan kedua, ketiga di belakang Pak Danang Pak.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Siap.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak Danang.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Cukup Bapak.

**KETUA RAPAT:**

Cukup ya.

**Baik Bapak Ibu sekalian**

Dengan disepakatinya kesimpulan rapat ini maka selesailah rapat kita pada hari ini. Saya atas nama Pimpinan dan Anggota Komisi V menyampaikan terima kasih atas kehadiran kita semua dalam rapat pada hari ini dan mohon maaf manakala dalam rapat ini ada hal-hal yang kurang berkenan. Sebelum saya tutup saya beri kesempatan Pak Kepala BPJT untuk menyampaikan kata-kata penutup.

**KEPALA BPJT (Prof. Dr. Techn. Ir. DANANG PARIKESIT, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.):**

Terima kasih Bapak Pimpinan Komisi V beserta Anggota Komisi V yang kami hormati. Kami menyampaikan terima kasih Bapak, Ibu sekalian atas beberapa catatan yang muncul dari paparan kami berkaitan dengan

pelaksanaan tugas Badan Pengatur Jalan Tol maupun dalam rangka penyelenggaraan pengembangan jalan tol yang ada di Indonesia. Kami sangat menghargai dan sesuai dengan apa yang ada dalam kesimpulan ini, beberapa hal yang kita diminta untuk bisa melakukan tindak lanjut, kita akan menindaklanjuti hal-hal yang disebutkan di sini sekaligus nanti kami akan melaporkan kepada Pimpinan Pak mengenai hal-hal yang dinamika yang berkembang di dalam pertemuan RDP pada siang hari ini.

Saya kira sekali lagi menyampaikan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Danang sebelum saya tutup, nanti di jawaban tertulis Pak tolong detail. Saya berharap jawaban tertulis Bapak itu nanti cukup bisa menjelaskan sehingga kami tidak perlu membentuk panja ya, tapi kalau nanti jawabannya kurang jelas, kemungkinan kita akan berlanjut ke panja untuk kita dalam segala sisi seluk beluk terkait perusahaan jalan tol ini.

Saya rasa demikian Bapak, Ibu sekalian, maka dengan mengucap syukur *alhamdulillah*, rapat hari ini saya nyatakan selesai dan ditutup, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*  
Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua.

Rapat saya nyatakan selesai, terima kasih

**(RAPAT DITUTUP PUKUL 14.35 WIB)**

**JAKARTA, 28 Maret 2023**  
a.n. KETUA RAPAT  
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

**NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.**  
**NIP. 196912021998032002**