



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT, DIRJEN PERKERETAAPIAN,
DAN KEPALA BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI**

- Tahun Sidang : 2022-2023
Masa Persidangan : III
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : RDP
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 1 Februari 2023
Waktu : Pukul 10.20 s.d. 15.10 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : Ir. Ridwan Bae (F-P. GOLKAR) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2022
2. Membahas Program Kerja Tahun 2023
3. Lain-lain
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
41 dari 56 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
10 dari 12 orang Anggota
 1. Lasarus, S.Sos., M.Si.
 2. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
 3. Mochamad Herviano
 4. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
 5. Sukur H. Nababan, S.T.
 6. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
 7. Sri Rahayu
 8. Ir. Effendi Sianipar
 9. Harvey B. Malaihollo
 10. Irine Yusiana Roba Putri, S.Sos., MCOMN&MEDIAS
 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. H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E., M.Si.
 2. Ir. Sumail Abdullah
 3. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
 4. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
3 dari 6 orang Anggota
 1. Roberth Rouw
 2. Drs. H. Soehartono, M.Si.
 3. Sri Wahyuni
5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)
5 dari 6 orang Anggota
 1. H. Ruslan M. Daud
 2. H. Irmawan, S.Sos., M.M.
 3. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
 4. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
 5. H. Syafiuddin, S.Sos.
6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
4 dari 5 orang Anggota
 1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
 2. Willem Wandik
 3. Drs. H. Anwar Hafid, M.Si.
 4. 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)
4 dari 5 orang Anggota
 1. H.A. Bakri H. M., S.E.
 2. Athari Ghauthi Ardi
 3. H. Boyman Harun, S.H.
 4. Mesakh Mirin, SKM.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)

1 dari 2 orang Anggota

1. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN:

1. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI (Drs. Hendro Sugiatno, M.M.)
2. Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI (Ir. Mohamad Risal Wasal, ATD., MM., IPM)
3. Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan RI (Dr. Umar Aris, S.H., M.M., M.H)

JALANNYA RAPAT:

KETUA RAPAT / F-P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE):

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita semua,

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, dan
Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian
Perhubungan beserta jajarannya, serta
Hadirin yang kami hormati,**

Pertama-tama, marilah kita panjatkan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua sehingga pada hari ini kita dapat bertemu untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita dalam keadaan sehat wal'afiat, baik secara fisik maupun secara virtual.

Berdasarkan informasi dari Sekretariat, daftar hadir Anggota Komisi V DPR RI telah menandatangani sebanyak 20 orang, dari 20 orang terdiri dari fisik 5 orang dan virtual 15 orang dan terdiri dari 6 fraksi, sehingga telah memenuhi kuorum. Oleh karena itu, sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281, Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib, izinkanlah kami membuka rapat dengar pendapat pada hari ini dan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1) Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI, pada hari ini, saya buka dan rapat dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 10.20 WIB)

Kami ucapkan terima kasih kepada Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian dan Kepala BPTJ Kementerian Perhubungan yang telah hadir secara fisik dan turut menghadirkan secara virtual Kepala Balai Pengelola

Transportasi Darat seluruh Indonesia dan Kepala Balai Teknik Perkeretaapian seluruh Indonesia.

Pimpinan, Anggota Komisi V DPR RI dan para Dirjen, serta Kepala BPTJ yang berbahagia,

Sebagaimana kita ketahui bersama bahwa pada tanggal 18 Januari 2023 yang lalu, Komisi V DPR RI telah melakukan Rapat Kerja dengan Menteri Perhubungan dan sebagai tindak lanjut hari ini dilakukan Rapat Dengar Pendapat dengan Pejabat Eselon I Kementerian Perhubungan.

Sesuai surat undangan, agenda rapat hari ini adalah Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun 2022 dan membahas Program Kerja Tahun Anggaran 2023 untuk masing-masing Unit Eselon I Kementerian Perhubungan. Untuk agenda pertama, terkait Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2022, Komisi V DPR RI ingin mendapatkan penjelasan dari Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, dan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan mengenai bagaimana hasil akhir pencapaian realisasi anggaran masing-masing Unit Eselon I pada tahun 2022 sesuai saran dan masukan yang telah diberikan oleh Komisi V DPR RI pada rapat-rapat sebelumnya.

Adapun terkait dengan agenda kedua yaitu pembahasan Program Kerja Tahun Anggaran 2023, sebagaimana kita ketahui bersama bahwa Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Darat sebesar 5,4 triliun; Ditjen Perkeretaapian sebesar 7,2 triliun; dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek sebesar 259 miliar. Dengan anggaran yang ada ini, kami perlu mendapatkan penjelasan terkait perbedaan anggaran berdasarkan kesimpulan rapat pada Raker tanggal 8 September 2022. Selanjutnya, kami ingin mengetahui penggunaan dan pemanfaatan dari anggaran tersebut untuk mencapai program atau kegiatan prioritas nasional pada masing-masing unit Eselon I Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan pengawasan yang dilakukan oleh Komisi V DPR RI, terdapat sejumlah permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian antara lain:

1. Bagaimana strategi optimalisasi daya serap anggaran pada Ditjen Darat, Ditjen Perkeretaapian dan BPTJ berdasarkan RPJMN 2020 sampai 2024 Kementerian Perhubungan;
2. Dukungan Ditjen Perkeretaapian, Ditjen Darat, dan BPTJ terhadap program strategi nasional untuk penguatan konektivitas dan aksesibilitas tingkat layanan serta keselamatan dan keamanan yang berdampak terhadap penurunan biaya logistik, serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi;
3. Pembangunan fasilitas integrasi antara stasiun dan terminal serta pelabuhan penyeberangan.

Saudara-Saudara yang kami hormati,

Demikianlah pengantar dari kami, selanjutnya kami berikan kesempatan kepada Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, dan Kepala BPTJ untuk menyampaikan penjelasannya secara singkat, sehingga kita bisa lebih fokus saat pendalaman, nanti, kira-kira seperti itu.

Saya persilakan kepada Pak Dirjen Darat dulu barangkali. Pak Dirjen Darat, ya mohon dipersingkat-singkat saja karena kita kan bahannya sudah juga kita terima sebelumnya, ya. Baik, silakan Pak Dirjen.

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Terima kasih, Bapak.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat pagi,
Salam sejahtera bagi kita semuanya,
Om Swastyastu,
Nama Buddhaya,
Salam kebajikan,

**Yang terhormat Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Komisi V DPR RI,
serta
Hadirin yang berbahagia,**

Pada hari yang berbagai ini terlebih dahulu marilah kita panjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan karunia-Nya, sehingga kita dapat hadir dalam acara Rapat Dengar Pendapat dengan Pimpinan beserta Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat dengan agenda yang pertama adalah Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun 2022 dan membahas Program Kerja Tahun Anggaran 2023, maka saya juga membawa Eselon II di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat telah hadir pada pagi hari ini untuk mendengarkan arahan dan apa yang disampaikan oleh Pimpinan sehingga semua dapat berjalan dengan baik untuk menjalankan di Tahun Anggaran 2023.

Rapat dengar pendapat ini merupakan kelanjutan dari rapat kerja Pak Menteri kemarin tanggal 18 Januari dan pertanyaan serta masukan dari yang terhormat Anggota Dewan Komisi V dalam rapat kerja telah kami pelajari dan dilakukan proses tindak lanjut.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan para Anggota Komisi V DPR yang terhormat,

Pada kesempatan yang baik, izin kami menyampaikan evaluasi dari Pagu Anggaran Ditjen Perhubungan Darat yang 5,364 triliun dengan realisasi penyerapan keuangan di Ditjen Perhubungan Darat di 2022 adalah sebesar 5,285 triliun atau 98,52%, ini lebih besar daripada prognosa 98,2%. Dan, saya

terima kasih ini tidak lepas dari dukungan Pimpinan serta Anggota Komisi V yang telah mengawal anggaran di Ditjen Perhubungan Darat.

Di samping itu juga di 2022 kami juga di Badan BPLJSKB di Bekasi, juga mendapatkan BLU, sehingga Pagu PNBPN yang dialihkan dari PNBPN ke BLU, dengan harapan dapat meningkatkan kinerja BPLJSKB, di Bekasi.

Bapak Ketua, Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Untuk 2022-2024, kami juga menjalankan *major project* tentang 10 destinasi wisata prioritas KSPN untuk Ibu Kota Negara, angkutan umum masal perkotaan, dan membangun 10 pelabuhan pendukung pelayanan di Kawasan *food estate*.

Selanjutnya, terhadap tematik dukungan pariwisata di 10 kawasan strategis, kita telah mengalokasikan anggaran 436,5 miliar ini untuk membangun berbagai fasilitas infrastruktur mulai dari Pelabuhan, terminal, integrasi moda, dan semuanya nanti untuk mendukung tumbuhnya pariwisata di 10 KSPN.

Terhadap *buy the service*, kami juga dapat melaporkan yang dilaksanakan di 10 kota selama kurun waktu tahun 2022. Angkutan *buy the service* per tanggal 31 Oktober sudah dilakukan tarif berbayar sesuai dengan PMK dengan ketentuan untuk penumpang lansia, anak sekolah, dan disabilitas tidak dikenakan tarif atau gratis dan PNBPN yang diperoleh dari layanan BTS untuk tahun 2022 adalah 9,18 miliar. Mudah-mudahan di tahun 2023 akan meningkat karena di tahun 2022 dimulai bulan Oktober.

Terkait dengan Program Padat Karya di 2022 di 33 provinsi dan 318 kabupaten/kota dengan Pagu 2,4 triliun ini telah terealisasi 2,4 triliun atau 99,97% dengan target upah 23,517 miliar dan terealisasi sebesar 25,210 miliar atau 107,20% ini melebihi 100%.

Bapak Ketua, Wakil Ketua, dan para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Kami juga mendapatkan beberapa penghargaan di 2022. Ada tiga penghargaan yang kami dapat adalah: pengelola SBSN terbaik 2022 ini BPTD Provinsi Sultra; penghargaan dari Menpan untuk wilayah bebas korupsi di Terminal Guntur Melati Garut; dan penghargaan dari BKPM sebagai peringkat terbaik Anugerah Layanan Investasi dalam kemudahan layanan investasi untuk aplikasi perizinan *online* angkutan darat dan multimoda, dan aplikasi informasi dan registrasi angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.

Untuk penyusunan di RKA Tahun 2023 dengan Pagu yang kebutuhan yang diusulkan adalah 14,084 triliun, berdasarkan surat Menteri Keuangan tanggal 4 Oktober 2022 ditetapkan Pagu Alokasi Anggaran di Ditjen Perhubungan Darat adalah 5,790 triliun dan ini juga ada *automatic adjustment* sebesar 338,06 miliar dan blokir PNBPN sebesar 25 miliar, sehingga Pagu

alokasi di Ditjen Perhubungan Darat di 2023 menjadi lima koma empat koma dua tujuh triliun.

Untuk komposisi per program penyelenggaraan transportasi darat terdiri dari dua program yaitu:

Program infrastruktur konektivitas perhubungan darat sebesar 4,683 triliun, sedangkan untuk program dukungan manajemen adalah sebesar 744,21 miliar. Untuk dukungan terhadap kegiatan per program, untuk kegiatan infrastruktur konektivitas transportasi darat serta pelayanan dan yang dengan total anggaran sebesar 1,8 triliun, terdiri dari beberapa program yaitu:

1. Pengadaan bus sekolah 156 unit;
2. Penyelenggaraan layanan keperintisan jalan, program PTS, keperintisan angkutan barang, keperintisan angkutan penyeberangan dan LDF sebesar 1,3 triliun;
3. Pembangunan Terminal Tipe A Purworejo, Bimoku NTT, dan Terminal Barang Internasional di Aruk Kalimantan Barat;
4. Pembangunan pelabuhan penyeberangan baru di 4 lokasi;
5. Pembangunan pelabuhan, sungai dan danau penyeberangan lanjutan dan halte sungai.

Kedua, program layanan transportasi darat terdiri dari beberapa kegiatan yang fokus dalam peningkatan pelayanan perhubungan darat sebesar 1,30 triliun dengan 7 kegiatan yaitu:

- Pembangunan sistem angkutan umum massal;
- Rehabilitasi terminal penumpang tipe A di 7 lokasi selesai dan 7 lokasi lanjutan di 2024;
- Pengembangan sistem layanan transportasi darat, ini untuk menunjang layanan transportasi darat;
- Pemeliharaan dan pembangunan sistem untuk operasional satuan pelayanan di perhubungan darat ada 435 satuan pelayanan;
- Ada rehabilitasi pelabuhan, sungai, danau;
- Dukungan *event* internasional seperti Sail, MotoGP, (*suara kurang jelas*) dan *superbike*; dan
- Dukungan kegiatan hari raya keagamaan.

Ketiga, program keselamatan dan keamanan transportasi terdiri dari beberapa kegiatan, yaitu ada lima kegiatan dengan anggaran 1,3 triliun, mulai dari:

- Pengadaan pemasangan dan bantuan teknis perlengkapan jalan di 33 provinsi;
- Pembangunan UPPKB di 4 lokasi;
- Rehabilitasi UPPKB di 5 lokasi;
- Operasional UPPKB di 124 lokasi; dan
- Peningkatan keselamatan transportasi darat yang lain.

Selanjutnya, yang keempat adalah program penunjang teknis transportasi darat dengan anggaran 533,70 miliar, yang terdiri dari tiga kegiatan yaitu: sertifikasi uji tipe; blanko tilang dan buku lulus uji berkala; pendukung

Tupoksi Ditjen Perhubungan Darat dan tugas pokok serta fungsi di Ditjen Perhubungan Darat.

Yang kelima adalah dukungan manajemen di Ditjen Perhubungan Darat dengan total 744,21 miliar. Ada tiga kegiatan, ini belanja pegawai dan belanja barang lainnya.

Bapak Ketua dan Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Dalam melaksanakan tema RKP 2023 yang tertuang dalam prioritas nasional kelima, daftar kegiatan di Tahun Anggaran 2023 yang diusulkan menjadi kegiatan prioritas nasional dengan total adalah 3,057 triliun, yang terdiri dari: infrastruktur konektivitas transportasi darat; pelayanan transportasi darat, terdiri dari rehabilitasi terminal tipe A dan pelabuhan penyeberangan, keselamatan dan keamanan transportasi darat; dan penunjang teknis transportasi darat, ini dukungan dengan untuk UKM dan KPBU.

Dan, kami juga menyampaikan prioritas dalam penyusunan program di Tahun Anggaran 2023, di mana program prioritas tersebut menjadi agenda utama dalam meningkatkan pelayanan kepada masyarakat antara lain adalah: dukungan 10 kawasan strategis pariwisata nasional; dukungan ibu kota negara; penyelesaian infrastruktur di Ditjen Perhubungan Darat, Pelabuhan, terminal dan UPPKB yang semuanya kita targetkan di 2023 selesai ada di 52 lokasi; dukungan *buy the service* di 10 kota; layanan keperintisan jalan, angkutan penyeberangan, layanan LDF, angkutan multimoda dan angkutan barang di 33 provinsi; dan pembangunan fasilitas keselamatan jalan di 33 provinsi.

Untuk kegiatan KPBU selanjutnya dapat ditingkatkan dengan skema *creative financing* yaitu KPBU pembangunan *proving ground* di BPLJSKB di Bekasi, ini dengan tujuan untuk menyelaraskan persyaratan teknis produksi otomotif antar negara ASEAN, serta untuk meningkatkan ekspor melalui persetujuan jenis yang saling mengakui produk otomotif di ASEAN. Mudah-mudahan kita targetkan di November itu sudah *launching soft launching* untuk *proving ground* ini sehingga kita bisa bersaing dan sampai 2024 itu nanti akan selesai semua dan kita dapat bersaing dengan negara-negara lain berkaitan dengan masalah ekspor otomotif di kita.

Untuk kegiatan SBSN di tahun 2023 sebanyak 25 kegiatan dengan totalnya 512 miliar yang terbagi: kegiatan pembangunan rehabilitasi pelabuhan ASDP ada 10; terminal tipe A ada 9; dan kegiatan pembangunan rehabilitasi UPPKB ada 6 kegiatan.

Untuk target padat karya di 2023 ini dilaksanakan di 33 provinsi dengan target 318 kabupaten/kota dengan Program Padat Karya Tahun 2023 sebesar 2,4 triliun, dengan target upah 23,51 miliar.

Bapak Ketua dan Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat,

Kami menyadari usulan kegiatan Tahun Anggaran 2023 masih belum mampu memenuhi banyak kebutuhan masyarakat akan kehadiran pelayanan jasa transportasi, namun dengan keterbatasan anggaran yang ada kami melakukan pemilihan kegiatan secara proporsional berdasarkan prioritas kebutuhan dan usulan yang memiliki kelengkapan persyaratan dokumen dukungan.

Terhadap saran dan masukan Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI telah kami pelajari dan kami tidak lanjut. Demikian penjelasan secara umum yang dapat kami sampaikan terkait dengan Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun 2022 dan Program Kerja di Tahun 2023. Selanjutnya, kami mohon berkenan dukungan dan saran Pimpinan dan Anggota Komisi V yang terhormat guna peningkatan pelayanan transportasi darat yang lebih baik kepada masyarakat.

Sekian dan terima kasih.

Wabillahi taufik wal hidayah.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Om Santi Santi Santi Om.

Terima kasih, waktu kami kembalikan kepada Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Dirjen Perhubungan Darat.

Selanjutnya Pak, ya minum dulu Pak, jangan buru-buru, minum saja dulu. Dirjen Perkeretaapian, silakan Pak, juga singkat-singkat saja Pak, ya.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Siap, baik, terima kasih Pak Pimpinan.

**Yang terhormat Pak Ketua Komisi V DPR RI,
Bapak Wakil Ketua Komisi V DPR RI,
Segenap Anggota Komisi V,
Bapak Direktur Jenderal Perkeretaapian,
Bapak Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek,
Para Hadirin yang saya hormati,**

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Selamat pagi dan salam sejahtera untuk kita semua,

Shaloom,

Om swastyastu,

Namo Buddhaya, dan

Salam kebajikan,

Pimpinan yang kami hormati,

Izinkan kami menyampaikan Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2022 dan pembahasan Program Kerja 2023 sebagai berikut.

Pak Pimpinan,

Kami laporkan bahwa pada hari ini juga kami dihadiri semua lengkap Pejabat Eselon II kami, cuma hanya Sesditjen yang tidak hadir karena beliau pada posisi cuti dan para Kepala Balai yang hadir dalam posisi dengan *zoom*.

Kami laporkan Pak Pimpinan, bahwa ada dua kepala balai kami baru yaitu Pak Kepala Balai BPK Sulawesi Selatan, Pak, yang kedua Kepala Balai BTP Sumatera Selatan, Pak, ini baru, baru dilantik, baru 2 minggu atau 3 minggu melaksanakan posisi di posisi yang baru.

Selanjutnya Bapak, izinkan kami melaporkan penyerapan pelaksanaan program di tahun 2022 dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian, silakan *slide*-nya. Anggaran kami di 2022 sebesar 6.728.000.000.000,- pada Pagu awalnya dan pada posisi terakhir menjadi 6.888.136.000.000,-. Pada posisi tersebut memang masih ada penyerapan cukup penyerapan kami pada posisi di 98,51% Pak, dan ini memang posisi yang tertinggi dari selama ini penyerapan yang dilakukan oleh kawan-kawan DJKA.

Yang kedua, di dalam posisi itu di 2022, kami ada sedikit ketidak pencapaian di dalam penyerapan pendapatan PNBPN yang tadi target kami sebesar 1 triliun hanya tercapai realisasi sebesar 330 miliar, hal ini dikarenakan target PNBPN kami terhadap TAC yang saat ini digunakan regulasi baru PMK 138, kawan-kawan operator masih melakukan pertimbangan terhadap formula yang digunakan. Oleh karena itu, mereka belum menuntaskan pembayarannya dan masih dalam proses penagihan. Kami tetap menagih karena sesuai regulasinya tagihan tetap dilakukan dan apabila belum dilakukan maka menjadi piutang dari kawan-kawan operator khusus PT KAI. Tagihan yang kami tagih di tahun 2022 berdasarkan formula itu sebesar Rp2,4 triliun untuk PNBPN.

Selanjutnya, terhadap penyerapan Satker, di, kami juga di Bali Pak, rata-rata penyerapan kami 99,8%, namun memang ada yang terendah itu dari Balai BTP Medan, khususnya Aceh karena ada beberapa penyerapan yang terkait dengan pengadaan lahan yang belum terserap dengan baik di posisi Aceh Pak, penyerapan Medan dan Aceh untuk penyerapan di pengadaan lahan.

Selanjutnya, untuk posisi padat karya, padat karya yang kami lakukan sudah ada di 12 provinsi di posisi 68 kabupaten/kota pada 114 desa yang kami laksanakan itu. Di tahun 2022, anggaran dilakukan sebesar 31.688.000.000 dengan tenaga yang terserap sebanyak 4.952 orang dan dilaksanakan oleh 9 Balai atau Satker DJKA dengan biaya SBSN dan rupiah murni untuk pelaksanaan tersebut.

Selanjutnya, kami laporkan juga ini bisa kita lewat ini adalah lokasi-lokasi pembiayaan dari penggunaan padat karya dari proyek-proyek DJKA yang ada di Medan, Padang, Palembang, Jakarta, Bandung, Semarang, Sulawesi Selatan, dan satuan pelaksanaan kereta api serta dari BTP Surabaya.

Selanjutnya Bapak-Ibu sekalian, terhadap, padat karya sudah, hasil pembangunan Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat kami laporkan bahwa untuk pembangunan jalur kereta api di tahun 2022 terbangun sepanjang 176 km, secara total sejak 2016 sudah terbangun jalur kereta sebanyak 702 km sepur. Yang kedua terhadap peningkatan dan rehabilitasi perawatan jalur kereta api juga dilaksanakan sepanjang 1.259 km, di Tahun 2022 dilaksanakan sebanyak 74.249 74,249 km. Sementara, untuk elektrifikasi juga dibangun di tahun 2022 sebanyak 6,24 dan pembangunan modernisasi stasiun kereta api sebanyak 14 unit, hingga sehingga total sudah 58 stasiun kami ubah stasiun kereta api menjadi yang lebih modern versi aman dan nyaman.

Selanjutnya Bapak, kami laporkan capaian *outcome* dari pembangunan perkeretaapian di tahun 2022 sebagaimana terlampir. Dari hasil tersebut kami bisa lakukan pengukuran bahwa secara rasio kerja dan kecelakaan kereta api menurun untuk per 1 juta kilometer tempuh di tahun 2022 sebesar 0,18 yang sebelumnya di 2021, 0,2023. Kami harapkan di 2023 pun nanti akan terjadi penurunan sehingga akan lebih pastinya terhadap keselamatan perkeretaapian.

Dampak berikutnya adalah terhadap TQI (*Track Quality Index*) untuk kategori 1 dan 2. Untuk 2021, terjadi kenaikan sebesar 91% untuk TQI dari prasarana. TQI ini artinya pada TQI-1 itu bahwa jalur itu bisa diambil dengan kecepatan 100 sampai 120 km/jam, sementara TQI-2 pada posisi 80 sampai 100 km/jam. Realisasi *on time performance* juga sudah 91% Bapak, untuk operator yang melakukan untuk jarak jauh, sementara kalau bicara angkutan perkotaannya sudah pada posisi 99%.

Selanjutnya, terhadap pengoperasian APK pun sudah berjalan 80% dari program perjalanan yang diusulkan, hal ini kenapa, pada 2022 ada beberapa perjalanan kita batalkan karena adanya Covid, Pak, dalam rangka efisiensi pelayanan.

Bapak Pimpinan yang saya hormati,

Sebagaimana juga disampaikan Bapak Dirjen Perhubungan Darat, Ditjen Perkeretaapian pun di tahun 2022 mendapat penghargaan pengakuan terhadap pelaksanaan yang kami lakukan. Ada beberapa penghargaan yang kami terima di dalam, selama tahun 2022, lebih dari 7 yang kami peroleh. Pertama terhadap dari Ombudsman pun kami mendapat pengakuan penilaian kepatuhan standar pelayanan publik; dari Menpan juga kami mendapat penghargaan predikat pelayanan publik kategori sangat baik; dari PAN-RB juga kami memperoleh dari pengujian Balai Pengujian mendapat Wilayah Bebas Korupsi (WBK) Tahun 2022; dari ATR BPN, Bapak, kami mendapat penghargaan sertifikasi terbanyak, yang artinya bahwa semua aset-aset sudah kami bisa sertifikasi dengan baik dan kami data dengan baik; kami juga

mendapat penghargaan SBSN terbaik untuk 2022 untuk BTP Bandung yang SAKIP 2022 untuk Eselon I dan eselon, peringkat untuk Eselon II di lingkungan Kementerian Perhubungan. Itu capaian yang bisa kami laporkan untuk tahun 2022 yang kami lakukan.

Selanjutnya, terhadap pelayanan sampai di tahun 2023, kami laporkan Pak Pimpinan, bahwa pada tahun 2023 kami memberi tema Peningkatan Produktivitas untuk Transformasi Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan dalam rangka Pencapaian Prioritas Nasional terhadap tiga *major project* di bidang perkeretaapian yaitu: pertama Makassar-Parepare; yang kedua dukungan fasilitas perkeretaapian antara Padalarang-Bandung; untuk operasional kereta api *feeder* Sistem Angkutan Umum Metropolitan (SAUM) di Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan, Semarang, dan Makassar. Tiga ini menjadi tiga *major project* yang menjadi target kami di tahun 2023.

Selanjutnya Pimpinan, berdasarkan kebutuhan pendanaan sesuai Renstra selain dalam memenuhi target dan mengakomodir *backlog* pembangunan dibutuhkan anggaran pendanaan sebesar 27,29 triliun yang selanjutnya dilakukan penelaahan untuk mencoba *realisis* dalam pencapaian target menghasilkan kebutuhan sebesar lima belas koma tiga koma lima triliun.

Selanjutnya, berdasarkan DIPA induk Tahun Anggaran 2023 dan sesuai dengan nomor DIPA 0, DIPA-022.08-0-022 bahwa Direktorat Jenderal Perkeretaapian mendapat alokasi sebesar 7,34 triliun dengan komposisi sebagaimana bisa kita lihat di posisi layar, Bapak: Untuk belanja pegawai kami sebesar 110 miliar; untuk belanja barang meningkat sebesar 84 miliar; dan untuk rupiah murni kami ada termasuk IMO, subsidi perintis MYC dan KDP sebesar 2.434.000.000.000,-; untuk belanja BLU sebesar 24 miliar; dan untuk SBSN sebesar 4.639.000.000.000,-; dan untuk PHLN sebesar 50 miliar; total sebesar tujuh koma tiga, 7.304.665.225.000,-.

Selanjutnya, kami sampaikan postur Pagu Alokasi Anggaran DIPA tahun 2023 Direktorat Jenderal Perkeretaapian, total alokasi sebesar 7,4...7,34 triliun dengan rincian sebagaimana kami sampaikan tadi: belanja pegawai sebesar 110; belanja barang operasional sebesar 84,90 miliar; belanja barang dan operasional sebesar 1,69 triliun, dengan mengakomodir kegiatan *Multiyears Contract* (MYC), pengoperasian dan perawatan prasarana kereta api, *availability payment* untuk kereta api Makassar-Parepare, keperintisan kereta api angkutan *Motis* motor gratis pada masa angkutan lebaran dan serta kegiatan operasional pelayanan dan perawatan; belanja modal dengan sumber dana rupiah murni sebesar 741,01 miliar dengan mengakomodir kegiatan skema MYC, penyelesaian KDP, kegiatan mendukung prioritas nasional, kegiatan perawatan prasarana, kegiatan mendukung konektivitas Padalarang-Bandung, serta memenuhi *readiness criteria* dalam pelaksanaan organisasi; belanja modal dengan sumber dana SBSN sebesar 4,63 triliun dengan mengakomodir kegiatan lanjutan pada tahun sebelumnya dan kegiatan baru; belanja modal dengan sumber dana PHLN sebesar 50,67 miliar; serta belanja barang dan modal dengan sumber dana BLU sebesar 24,69 miliar.

Pimpinan yang kami hormati,

Secara *highlight* prioritas kegiatan tahun 2023 pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Pertama adalah kegiatan pembangunan pelaksanaan kereta api antara lain pada: lintas Makassar-Parepare; jalur ganda Solo Balapan-Solo Kalioso; jalur ganda Bogor-Sukabumi, Medan-Binjai; jalur ganda Kiaracandong-Cicalengka; jalur ganda Mojokerto-Sepanjang, Sepanjang; Krueng Geukueh-Paloh untuk di Aceh; reaktivasi menuju pelabuhan Tanjung Mas; dan pembayaran kewajiban *availability payment* untuk Makassar-Parepare; serta pembangunan fasilitas perawatan dan pengujian KAA serta pengadaan material rel dan wesel untuk R54.

Untuk kegiatan keperintisan kereta api pada 7 lintas layanan antara lain pada lintas: Krueng Geukueh-Kutablang; Tebing Tinggi-Kuala Tanjung; Lubuk Alung-Kayu Tanam; Bandara Internasional Minangkabau; Purwosari-Wonogiri; LRT Sumatera Selatan; dan kereta api Makassar-Parepare.

Untuk kegiatan peningkatan kapasitas prasarana dan keselamatan perkeretaapian, kegiatan antara lain peningkatan jalur kereta api antara lain pada segmen: Medan-Belawan; Kisaran-Mambang Muda; Padang Pariaman; Padang Bukit Putus-Pauh Lima; Solo-Wonogiri; Lampegan-Cianjur; Jember-Kalisat; Kertasemaya-Arjawinangun; Maos-Cilacap; dan pada *commuter line* untuk kereta Palur-Solo Balapan; dan modernisasi stasiun sebanyak 14 stasiun di beberapa lokasi.

Selanjutnya, secara capaian dari sisi organisasi antara lain tadi sudah disampaikan adanya penghargaan SBSN dan WBK untuk DJKA selama tahun 2022.

Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Berdasarkan Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2023 dan dengan tema Peningkatan Produktivitas untuk Transformasi Ekonomi yang Inklusif dan Berkelanjutan dalam rangka Pencapaian Prioritas Nasional, *oh* sudah lewat, demikian, Bapak.

Untuk padat karya, untuk padat karya bisa kami laporkan di 2023 kami mempunyai anggaran sebesar Dua Puluh Empat Miliar Dua Ratus Empat Puluh Juta Enam Ratus Dua Puluh Delapan Rupiah dengan target penyerapan tenaga kerja sebanyak 2.031 orang dan atau 214.099 orang per harinya dilaksanakan di 9 Balai atau Satker DJKA dengan pembiayaan SBSN dan rupiah murni. Di mana lokasinya antara lain di Sumatera bagian Utara, untuk beberapa daerah beberapa lokasi tadi untuk kereta api Sumatera bagian Barat, Sumatera Bagian Selatan untuk pelabuhan Tarahan, Satker di prasarana perkeretaapian Jakarta-Banten untuk kegiatan Rangkasbitung dan Kemayoran-Tanjung Priok, Jakarta bagian Tengah ada 4 kegiatan, Jawa bagian Barat ada 3 kegiatan, Jawa bagian Timur ada 2 kegiatan yaitu sepanjang Mojokerto dan Jember Kalisat dan Sulawesi Selatan untuk Mandai-Palanro.

Terkait terhadap rencana program tahun 2023, Bapak-Ibu sekalian bisa kami laporkan bahwa target kami untuk PNBP fungsional sebesar Rp1.154.850.900.000 artinya walaupun belum tercapai target penerimaan PNBP, namun masih menjadi piutang Pak, kalau kita masih menggunakan PMK-138, sebenarnya kami menagihnya sebesar 2,4 triliun untuk pembangunan TAC. Kemudian, untuk nonfungsional sebesar Rp15 miliar untuk kenaikan 5% dan untuk biaya BLU sebesar Rp23.246.675.000.000. Untuk 2023, Bapak, kami mempunyai prognosa penyerapan sebesar 98,7% naik dari realisasi 2022 sebesar 98,54%.

Demikian Pimpinan, yang kami hormati bisa kami laporkan terhadap rencana penyerapan 2022, rencana kegiatan 2023 Direktorat Jenderal Perkeretaapian, mohon arahan, masukan dan koreksi lebih lanjut.

Terima kasih

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Ketua.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Baik, terima kasih Pak Ridwan. Saya interupsi sebentar.

Pak Risal, Pak Dirjen,

Saya rasa ini rapat kita yang kedua semenjak Bapak sebagai Dirjen Kereta Api. Waktu rapat yang pertama, saya ucapkan selamat datang dan ucapan selamat Bapak menjabat sebagai Dirjen Kereta Api yang baru, dan rapat yang kedua ini, saya sampaikan koreksi dan keluhan dari Komisi V melalui saya sebagai Ketua. Dirjen-dirjen Kereta Api terdahulu Pak, cenderung saya, Pimpinan dan seluruh Anggota itu agak...agak susah mengakses dalam konteks kita berdiskusi, kemudian untuk melakukan pengawasan dan seterusnya. Bahkan, saya sering mendapat keluhan dari teman-teman yang punya kereta api di Dapil-nya itu komunikasi agak tidak terlalu lancar, Pak, tidak seperti dengan darat. Saya mendapatkan apresiasi yang tinggi dari seluruh teman-teman terhadap Kepala-kepala Balai Darat. Ada perbedaan Pak, suasana berkomunikasi dengan teman-teman Balai Darat dan ketika teman-teman menyampaikan berkomunikasi dengan Balai-Balai kereta.

Memang pengalaman saya Pak Risal selama di sini sudah puluhan tahun saya sudah masuk ke tahun yang ke-14 ini Pak, tahun depan sudah ke tahun 15 tahun di Komisi V, dan saya Pimpinan selama 15 tahun Pak, ya. Bapak tanya saya kenal *nggak* salah satu saja dari Kepala Balai Kereta Api pasti saya tidak kenal Pak, pasti saya tidak kenal. Saking tertutupnya bahasa saya sampaikan. Oleh karena itu, di rapat yang kedua ini saya titip pesan, Pak Risal *rubahlah* pola komunikasi ini ya Direktorat Jenderal Kereta Api dengan teman-teman di Komisi V *rubahlah*, perbaikilah, karena kalau ndak, saya

kelihatannya usulan teman-teman untuk membentuk Panja, Pansus, dan seterusnya terhadap beberapa kegiatan di kereta api kemungkinan akan kami muluskan kali ini, supaya setelah nanti kita gas mungkin baru mulai baik Pak, biasanya begitu, padahal kita berteman baik kan *nggak* baik begitu sebetulnya. Berteman baik itu berkomunikasi ya standar biasa saja *gitu*. Ini mau dikencengin dulu, *nah*, baru mulai baik-baik.

Saya tidak usah ditanya Pak, kalau saya, ilmu saya sudah tamat di sini, sudah *khatam* saya. Kelakulan, perilaku, pekerjaan, mutu, dan seterusnya khatam Pak, saya, walaupun saya tidak pernah masuk terlalu dalam, tapi kalau sampai Anggota mengeluh kepada saya, berarti memang situasinya kurang baik. Oleh karenanya, Pak Risal saya titipkan pada interupsi yang terhormat ini, kita perbaikilah pola hubungan ini, begitu teman-teman ya setuju, ya?

Nah, tidak ada yang tidak setuju Pak, terutama teman-teman yang ada kereta api di daerahnya. Jangan sampai misal padat karya, tahu-tahu padat karyanya sudah selesai, teman-teman yang punya Dapil di situ dikasih tahu pun tidak. *Nah*, ini ada Pak, padat karyanya ada ini, ada, setiap tahun itu ada padat karya kereta api itu. Mba Estu pernah dikasih tahu di sana Jawa Timur?

F-PDIP (Hj. SADARESTUWATI, S.P., M.MA.):

Saya *aja* sekali beberapa tahun yang lalu.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Sekali beberapa tahun yang lalu. Itu pola, itu contoh Pak, ya. Jadi, saya sampaikan kita berharap banyak kepada Pak Risal. Selamat datang saya ucapkan dan tugas saya berikan pada hari ini Pak Risal, mudah-mudahan tugasnya silaturahmi Pak, silaturahmi supaya kita saling terbuka. Bagaimana kami mau melakukan pengawasan kalau kita sepertinya tertutup sekali dan saya juga paham Pak, para pelaku kegiatan-kegiatan di kereta api itu putarannya itu-itu saja, komunitasnya itu-itu saja, Pak. Beda dengan di darat, beda dengan di laut, beda dengan di udara, beda dengan di Kementerian PUPR, Pak, ya. Kalau di sana sudah lebih dinamikanya sudah lebih bagus, tapi kalau di kereta api itu, pelakunya itu-itu saja orangnya, saya tahu. Oleh karenanya, saya berharap Pak Dirjen ini bisa kita perbaiki ini, teguran saya keras Pak, kalau tidak saya akan naikkan Panja atau Pansus, kita *obok-obok* itu kinerja kereta api itu, ya. Saya rasa demikian Pak Dirjen ya interupsi yang terhormat ini, mudah-mudahan ini bisa jadi atensi Pak Dirjen yang baru. Kami titipkan supaya hubungan yang kaku selama ini bisa kita perbaiki dalam konteks kita melaksanakan tugas, fungsi kita masing-masing, saling menghormati, saling menghargai sesuai posisi masing-masing.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Saya kira tidak perlulah saya pertajam lagi kan Pak Dirjen sudah dengar benar ya, apa yang disampaikan oleh Pak Ketua.

Silakan, Pak Kepala BPTJ, singkat-singkat juga, Pak, ya.

KEPALA BPTJ KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H):

Terima kasih, Pak.

Yang kami hormati Bapak Ketua Komisi V DPR RI, Bapak Wakil Ketua Komisi V, serta Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang terhormat,

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Shaloom,
Om swastyastu,
Namo Buddhaya,
Salam kebajikan,
Selamat pagi dan salam sejahtera untuk kita semua,*

Bapak-Bapak dan Ibu Anggota Komisi V DPR yang terhormat,

Pada rapat dengar pendapat hari ini, kami akan menyampaikan paparan BPTJ dalam dua bagian yaitu:

1. Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun Anggaran 2022; dan
2. Program Kerja Tahun 2023

Bagian pertama, akan kami paparkan Evaluasi Pelaksanaan APBN Tahun 2022. Pagu awal 284,8 miliar yang seluruhnya bersumber dari rupiah murni dan Pagu akhir yang dapat dimanfaatkan sebesar 244,1 miliar setelah *automatic adjustment*. Realisasi Anggaran BPTJ pada Tahun 2022 sebesar 99,98% melampaui target yang ditetapkan 99,45%, dengan rincian anggaran menurut, sebagai berikut: belanja pegawai dan belanja modal dengan realisasi 100%, sedangkan belanja barang terserap 99,9%.

Dapat kami sampaikan terdapat 6 kegiatan prioritas nasional dengan total anggaran 106,2 miliar dengan rincian antara lain: subsidi angkutan penumpang *buy the service* di kota Bogor; *Area Traffic Control System ATCS* beserta alat *counting*; peningkatan bangunan operasional Stasiun Pondok Rajeg, di daerah Depok; fasilitas sistem keselamatan dan keamanan transportasi perkotaan untuk wilayah Jawa Barat dan Banten; kelima, pembangunan fasilitas integrasi *skybridge* di Bojong Gede; yang ke enam, studi FBC KPBU pembangunan di Poris Plawad Tangerang. Serta terdapat dua kegiatan strategis nonprioritas nasional sebesar 7,8 miliar terdiri dari: satu,

pembangunan jalur sepeda di Bekasi serta pengadaan dan pemasangan instalasi-instalasi listrik tenaga surya di Terminal Jatijajar, Depok.

Berikut merupakan capaian kegiatan prioritas nasional tahun 2022 yang telah berhasil dilaksanakan oleh BPTJ yang diharapkan dapat memberikan manfaat dan nilai tambah untuk pelayanan masyarakat, sehingga angkutan umum di Jabodetabek.

Capaian program infrastruktur konektivitas transportasi Jabodetabek terdiri dari: pembangunan *skybridge* antara Stasiun Bojong Gede ke Terminal Bojong Gede, sepanjang 243 meter dan diharapkan dapat diselesaikan secara utuh dan lengkap pada tahun 2023; pengangkatan *track* sepanjang 650 meter dan peron sepanjang 240 meter pada Stasiun Pondok Rajeg, sama dengan pembangunan *skybridge* diharapkan dapat diselesaikan secara utuh dan lengkap pada tahun 2023.

Sebagai salah satu upaya mendapatkan investor di luar APBN atau investasi di APBN, telah dilakukan juga *market sounding* TOD pada Terminal Poris Plawad dan telah dapat menarik minat 10 investor, namun ada beberapa teknis karena ini dekat dengan Bandara Soekarno Hatta, kami juga memperhatikan sungguh-sungguh KKOP, jangan sampai ketinggian itu mengganggu keselamatan penerbangan dan lain sebagainya.

Capaian pelayanan transportasi Jabodetabek yaitu layanan *buy the service* (BTS), bis kita di kota Bogor dengan 4 koridor dan total jumlah penumpang mencapai 5,3 juta penumpang sejak mulai beroperasi dengan *load vector* rata-rata 115,93%. Menandakan bahwa pelayanan bis kita diminati oleh masyarakat. Tentu ini tidak hanya sekedar BTS, tapi sangat bermanfaat sesuai arahan Bapak Komisi dari Anggota Komisi V, bagaimana menggiring untuk cenderung ke angkutan umum. Ini, *alhamdulillah* sudah tercapai, jadi Bogor.

Capaian program keselamatan transportasi mencakup pemasangan rambu lalu lintas 305...37 unit, lampu penerangan jalan 806 unit, marka jalan 898,892 meter, *warning light* 137 unit, dan *Area Traffic Control System* ATCS di 78 titik. Ini sudah kami lakukan dan ini sangat bermanfaat bahwa fungsi daripada BPTJ tidak hanya pembangunan fisik, tetapi faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan transportasi itu menjadi pegangan kami yang selalu diarahkan oleh Komisi V DPR RI.

Pada Tahun 2022, BPTJ juga telah mendapatkan penghargaan untuk layanan bis kita, walaupun ada beberapa penghargaan lain yang tidak terlalu signifikan, tapi ini yang agak diapresiasi masyarakat mendapatkan predikat sebagai transportasi publik ramah anak dari Komisi Perlindungan Anak Indonesia Kota Bogor. Penghargaan ini memotivasi BPTJ untuk semakin meningkatkan pelayanan ke publik, tidak hanya di Bogor tetapi juga di kota-kota lain, tentu di Jabodetabek.

Bapak Ketua, Bapak Wakil Ketua, para Anggota Komisi V DPR yang kami hormati,

Bagian selanjutnya adalah Program Kerja Tahun 2023. Tadi yang saya ceritakan tahun 2022, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek berdasarkan postur anggaran tahun 2023, DIPA BPTJ mencapai 259,71 miliar dan terdapat *automatic adjustment* sebesar 112,8 miliar, sehingga Pagu tersedia yang akan kita laksanakan untuk tahun 2023 ini sebesar 246,88 miliar.

Postur anggaran tersedia BPTJ tahun 2023 dengan porsi anggaran dukungan manajemen 70,7 dan program infrastruktur konektivitas sebesar 176,1 miliar, terdapat empat kegiatan prioritas nasional dengan total anggaran 96,8 miliar dengan rincian: lanjutan subsidi angkutan umum *buy the service* di kota Bogor untuk tahun ketiga, namun sesuai arahan Bapak Menteri dan komunikasi kami dengan Pemerintah Kota Bogor, ini tidak selamanya kita berikan sebagai sinterklas kasarnya, ada target-target terukur yang suatu ketika dia harus sudah membayar dan tarifnya juga ditetapkan. Jadi, ini hanya stimulan untuk merangsang beralih kepada angkutan umum dan ini sangat diapresiasi oleh Pemerintah Kota Bogor.

Kemudian, *Area Traffic Control System* beserta alat *counting*, ini sangat bermanfaat ketika Nataru, ketika angkutan lebaran akan semakin kita ketahui, di mana titik-titik yang menimbulkan kemacetan dan lain sebagainya.

Peningkatan bangunan operasional Pondok Rajeg, ini sangat bermanfaat, fasilitas sistem keselamatan dan keamanan transportasi perkotaan Provinsi Jawa Barat dan Banten yang implementasinya adalah tersedianya rambu, marka jalan, kemudian hal-hal yang sifatnya lebih ke orientasi keselamatan pejalan, di Jabodetabek.

Empat kegiatan *non...eh...prioritas* nasional seperti kami sampaikan ada 13 sekian miliar, jalur sepeda di Kota Bekasi, pengadaan dan pemasangan peralatan pendukung pendukung *skybridge* dan sosialisasi *safety riding* di Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi sudah kami alokasikan untuk tahun 2023. Saya persingkat saja.

Selanjutnya, dapat kami sampaikan sebaran kegiatan padat karya, walaupun kita Jabodetabek kecil-kecilan tapi kami selalu minta arahan ke Komisi V ini supaya optimal. Untuk Tahun Anggaran 2023 dengan fokus tentunya Provinsi Banten dengan...dengan target 75 orang atau total 1.560 orang per hari dan Provinsi Jawa Barat dengan target 102 orang atau total...total 3.840 orang per hari dengan rincian lokasi sebagai berikut. Ini rencana-rencana kegiatan kita untuk tahun 2023 kami selalu mohon apakah hanya tentu, tidak hanya Dapil yang Jawa Barat, kami tentu arahan Pak Ketua kami kami mohon bantuan untuk membuka acaranya untuk sama-sama bersama kami di BPTJ yaitu untuk Kota Depok dengan lokasi di Terminal Jatijajar dan Stasiun Pondok Rajeg. Ini sangat dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar.

Kota Bogor dengan lokasi Terminal Baranangsiang dan tempat pembangunan fasilitas keselamatan di kota Bogor. Kabupaten Bogor dengan lokasi *skybridge*, Bojong Gede dan tempat pembangunan fasilitas keselamatan jalan di Kabupaten Bogor. Kota Tangerang Selatan dengan lokasi Terminal Poris Plawad dan tempat pembangunan fasilitas keselamatan jalan di Kota Tangerang Selatan, Kabupaten Tangerang. Kota Tangerang lokasi di Terminal Poris Plawad dan tempat pembangunan fasilitas keselamatan jalan di Kota Tangerang Selatan, serta di wilayah Jabodetabek terdapat pembangunan *Area Traffic Control System*.

Itu beberapa langkah-langkah untuk padat karya dan kami selalu minta arahan di Komisi V, apakah wabil khusus dengan Dapil di sana tapi tidak...tidaklah akan mungkin kami berjalan sendiri tanpa didampingi oleh Bapak-Bapak dari Komisi V DPR RI yang kami banggakan.

Demikian hal-hal yang dapat kami sampaikan secara singkat, baik Anggaran Tahun 2022 yang sudah tercapai dan 2023 langkah-langkah yang akan kami tempuh pada tahun-tahun, pada tahun ini yang sangat membutuhkan selalu arahan dan bimbingan dari Bapak-Bapak Dewan yang terhormat, Pak ketua, Pak Wakil Ketua.

Demikian, terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih, Pak Umar.

Baik yang selanjutnya kita lanjut pada pendalaman yang terhormat Anggota. Yang pertama Bu Sri Rahayu, silakan Bu Sri.

F-PDIP (SRI RAHAYU):

Terima kasih, Pimpinan.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

F-PDIP (SRI RAHAYU):

**Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,
Pak Dirjen, Pak Kepala BPTJ, Kepala Badan dan yang saya hormati,**

Yang pertama, saya mengingatkan kepada Perkeretaapian, Pak Dirjen, yang lansia jatuh di Peron Tebet yang viral, barangkali ini menjadi perhatian

kita khususnya pengguna kereta api, mungkin yang diperhatikan tidak hanya para lansia tetapi para difabel. Saya selalu sampaikan itu karena dalam kenyataannya dalam pembangunan-pembangunan itu tidak memperhatikan hal tersebut, sehingga itu perlu diperhatikan dari Bapak Kepala Badan juga demikian, mohon itu contoh misalkan Transjakarta misalnya, kalau mereka naiknya dari dari tempat-tempat yang sudah disiapkan dalam arti yang naik itu ya, itu mungkin mereka tidak tidak susah, difabel juga tidak susah, tetapi untuk menuju ke situ juga susah. *Nah*, oleh karena itu, terus perlu mendapatkan perhatian.

Demikian juga ketika mau naik ini kaitannya dengan fasilitas yang Bapak sampaikan di situ dan keamanan, misalnya di suatu jalan yang di situ juga ada halte yang memang juga untuk naik, itu juga tidak pernah terpikirkan bagaimana kalau orang difabel mau naik, apakah harus menuju tempat-tempat yang jauh yang bisa. *Nah*, ini menurut saya halte-halte itu juga perlu mendapatkan perhatian.

Nah, barangkali juga untuk kereta api ini tidak hanya yang kemarin terjadi di Tebet, tapi banyak juga stasiun-stasiun yang masih demikian. Kalau kita lihat di luar negeri itu stasiun-stasiun itu mesti rata. Orang yang mau naik dengan tempatnya rata dengan menuju ke kereta apinya itu rata, sehingga tidak perlu ada *step* yang harus dinaiki atau kalau ada orang yang difabel tidak...tidak akan terjadi kesulitan atau hal-hal lain yang kita tidak inginkan. Ini saya sudah berkali-kali *ngomong* mungkin setiap saya ketemu *ngomong*, tetapi kayaknya belum mendapatkan perhatian dari program-program baik itu keamanan bagi para pengguna moda yang publik ya, artinya kendaraan-kendaraan umum yang memang transportasi publik yang sebagaimana yang paparan Bapak tadi adalah harapannya adalah banyak masyarakat yang menggunakan sehingga tidak terjadi kemacetan di dalam lalu lintas untuk menggunakan kendaraan pribadi maupun kendaraan umum yang sifatnya personal.

Kemudian yang kedua, saya ingin menanggapi terkait dengan ini kan banyak tipe A yang sekali lagi saya selalu menyoroti tipe A. Saya ingin tahu perkembangannya. Sejak adanya terminal tipe A yang dibangun yang kemudian dilengkapi dengan fasilitas yang biayanya cukup besar, itu hasil evaluasi sampai hari ini kemanfaatan dan kemudian pendapatannya seperti apa? Seperti Surabaya misalnya yang sekarang dikelola oleh pusat atau daerah-daerah lain yang mendapatkan dan di sini juga masih banyak terminal-terminal tipe A yang dibangun oleh pusat. Saya hanya ingin tahu bagaimana kaitannya dengan pendapatan yang kita kan tidak hanya membangun saja, tetapi harapannya ke depan meskipun ini transportasi publik yang memang mendapatkan subsidi dari APBN, tetapi kan kita harus mikirnya bahwa kita juga harus membantu APBN bagaimana caranya PNBPN ini juga harus...harus apa memberikan masukan kepada pemerintah khususnya untuk APBN.

Yang ketiga adalah anggaran yang tahun 2003 2023 yang tadi dari Kereta Api, ya, kalau *nggak* salah, yang SBSN-nya itu mencapai 4,6 triliun kalau *nggak* salah. Lalu kalau itu, itu kan pinjaman juga *gitu*, itu kan uang pinjaman. Kita tidak hanya mikirnya kita sebagai lembaga kementerian maupun

di bawahnya adalah Dirjen-nya, tentu semua anggaran yang asalnya dari pinjaman tentu dalam pikiran kita tidak hanya sekedar memanfaatkan anggaran, tetapi bagaimana kita mampu untuk mengembalikan anggaran tersebut meskipun semuanya itu adalah menjadi fokusnya adalah untuk kepentingan masyarakat.

Nah, oleh karena itu, saya ingin mendapatkan gambaran dari Bapak yang mungkin dari ketiganya yang mendapatkan anggaran dari SBSN, kalau itu andaikan ya, kalau dalam kenyataannya SBSN itu laris manis begitu, andaikan tidak mendapatkan anggaran itu lalu apa kira-kira yang terjadi di Ditjen-Ditjen Bapak dan Badan, Bapak ini? Saya mohon penjelasannya untuk hal tersebut. Saya kira tiga hal itu saja.

Terima kasih, Pak Ketua dan Pak Pimpinan.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Bu Sri.
Pak Suryadi, silakan Pak Suryadi.

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

Terima kasih Pak Ketua.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Yang saya hormati Pak Pimpinan dan Anggota Komisi V,
Bapak Dirjen, serta seluruh jajaran,**

Dalam pendalaman kali ini, saya awali dengan apresiasi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat atas beberapa prestasi yang dicapai. Beberapa UNOR dan Satker mendapatkan penghargaan ya wilayah bebas korupsi, kemudian juga Satker pengelola SBSN terbaik, kebetulan ini di Dapilnya Pak Pimpinan ini di Sulawesi Tenggara, kemudian juga peringkat terbaik anugerah layanan investasi, saya kira ini penghargaan patut kita apresiasi, namun juga perlu dimaknai tidak saja sebagai penghargaan, ini juga tanggung jawab untuk meningkatkan kinerja.

Berikutnya, saya langsung pertama ke Dirjen Perkeretaapian. Senada dengan apa yang disampaikan tadi interupsi oleh Pak Ketua, Pak, jadi ini pola komunikasi, kenapa ada perbedaan antara direktorat yang satu dengan yang lain, padahal ini dalam satu kementerian, ya. Semestinya yang berlaku di sini adalah budaya organisasi bukan gaya personal. *Nah*, oleh karena itu, memang ini menjadi catatan dan keluhan ini bukan saja oleh mitra langsung di Komisi V, *stakeholder* lain juga beberapa kali menyampaikan aspirasi ke kami misalnya

Pemda, kemudian kelompok-kelompok masyarakat yang dilalui oleh lintasan kereta api.

Contoh Pak, Pemda di...apa namanya, di Serang itu mereka berkomunikasi susah, mereka siap membangun jalan perlintasan itu di Desa Unyur Pak, di Kecamatan Serang, tapi komunikasinya dengan pihak Direktorat Jenderal Perkeretaapian ini sampai sekarang belum tuntas, ya anggarannya mereka siap, asalkan ada komunikasi dan perencanaannya dibantu seperti apa, ya spesifikasi misalnya ketika daerah ingin membangun jalan yang melintasi rel kereta api.

Nah, demikian juga Pak, di Padalarang untuk kereta cepat, kami sudah didatangi oleh kelompok masyarakat di dua Kecamatan. Sebelum dibangunnya kereta cepat Jakarta-Bandung, itu akses masyarakat untuk pergi ke sekolah, ke pasar, relatif lancar, begitu dibangun kereta api, anak-anak sekolah harus mengeluarkan biaya 5 sampai 15.000 per hari, kali 2, pulang-pergi untuk pergi ke sekolah dan mereka susah untuk berkomunikasi dengan pihak-pihak di sana ya. Jadi, walaupun komunikasi ini lancar apa solusinya? Walaupun anggaran, kadang-kadang Pemda siap membangun asalkan ada komunikasi yang seharusnya sebenarnya juga menjadi tanggung jawab pihak Dirjen Kereta Api atau dengan mitranya, apakah itu nanti pihak operator *gitu*, karena tadinya masyarakat biasa saja lewat jalan itu, begitu dibangun rel mereka seperti dihalang oleh tembok yang tidak bisa dilewati dan harus berputar mengeluarkan biaya harian. Jadi, ini nanti jadi catatan di Desa Unyur Pak, di Serang, kemudian di Padalarang untuk kereta cepat. Ini beberapa catatan, ya intinya memang perlu komunikasi, adapun ada masalah kalau dikomunikasikan dengan baik solusinya bisa kita cari bersama, itu yang pertama.

Berikutnya untuk Pak Dirjen Perhubungan Darat. Pertama mengenai BTS, Pak, saya membaca dari laporan yang ada, ada 10 kota, ya, penerima program subsidi angkutan darat dalam skema BTS (*Buy The Service*). Kami perlu tahu kriteria kota-kota yang mendapatkan ini, karena sebetulnya kalau kita lihat kebutuhan *riil* di lapangan, mungkin bisa jadi ada kota-kota yang tidak masuk di sini yang lebih membutuhkan, karena dari data kami misalnya kalau kita bandingkan Kota Surakarta itu mendapat 12 koridor, Pak, ada 6 *feeder*, ada tambah ada 6 koridor lainnya, sementara Surabaya cuma dapat 1 koridor, Semarang yang ibukota provinsi justru tidak dapat dan kota-kota lain yang mungkin lebih membutuhkan atau kriterianya seperti apa? *Nah*, oleh karena itu, perlu ada kejelasan tentang program ini Juklak dan Juknisnya sehingga pemerintah daerah atau pemerintah kota yang memang memerlukan program ini itu bisa mengajukan atau mempersiapkan persyaratan yang disesuaikan dengan program ini, supaya nanti tidak terkesan apa namanya lebih kepada keinginan oh kita mau di sini, kita mau di sini *gitu*, tanpa ada kriteria, *readiness criteria* yang lebih transparan begitu, karena ini kami mencatat beberapa kota tidak seimbang antara beban transportasi daratnya dengan program yang kita gulirkan.

Berikutnya tentang ODOL Pak, ya *Over Dimension Over Load* yang memang menjadi masalah kita. Saya kira kita perlu mengevaluasi dan menyusun kembali target-target kita terhadap penerapan larangan ODOL ini,

karena ternyata banyak kelindennya, banyak aspek yang harus dibenahi, tidak bisa misalnya hanya Kementerian Perhubungan tiba-tiba menerapkan karena kita punya target ternyata tidak bisa jalan Pak, masalahnya sangat kompleks. Oleh karena itu, kami mengusulkan agar ini dievaluasi, kemudian dibuat perencanaan ulang secara lebih terintegrasi, misalnya ODOL ini kenapa terjadi, itu kan ada peran industri di situ, ada Karoseri itu, kemudian ada juga faktor jalan ya, ini tidak sinkron. Misalnya begini Pak, di lapangan yang sering disalahkan itu adalah para supir, yang ditangkap, yang dihukum itu supir, padahal pemilik kendaraan kadang-kadang tidak tersentuh atau bahkan yang membuat kendaraan ini siapa, kan diizinkan oleh pemerintah.

Kalau ODOL ini kita anggap sebagai barang terlarang, ya, kalau kita buat perumpamaannya mungkin tidak tepat ya tapi mirip-mirip, misalnya narkoba. Narkoba ini kan barang terlarang, ketika dia barang terlarang, maka yang paling berat hukumannya ketika ini dilakukan tentu yang membuat, kemudian pengedar, baru pengguna, bahkan pengguna ya hanya sebatas rehabilitasi, ya, sesuai kasusnya, tapi ODOL ini kita anggap sebagai sebuah barang ilegal justru yang dihukum hanya pengguna, hanya supir, tapi pengedarnya ini pabrik, Karoseri, tidak disentuh, pemiliknya tidak disentuh. *Nah*, oleh karena itu, kita perlu membuat satu regulasi yang lebih adil.

Demikian juga misalnya dalam satu *rute* jalur transportasi misalnya lintas nasional ya dari Banda Aceh itu ke lintas Sumatera, lintas Jawa sampai ke Bali, di Lombok ya, di kampung saya sampai ke NTT itu berbeda-beda nanti perlakuannya. Di jalur ini boleh, begitu masuk ke Bali di Lombok tidak boleh, padahal yang mereka angkut adalah hasil pertanian. Begitu diturunkan atau disuruh balik itu tomatnya sudah busuk, cabenya sudah busuk. Tadinya kami sudah sudah dibolehkan di sana, tapi kenapa sampai sini tidak boleh, padahal ini satu jalur gitu. *Nah*, ini yang perlu kita juga integrasikan, termasuk di Kementerian PU yang menyediakan jalan ya Direktorat Jenderal Bina Marga ya.

Maksud saya ini aturan karena punya komplikasi, kita perlu bijak ya dalam menerapkan di lapangan. Belum lagi regulasi kita yang belum lengkap, ditambah dengan penerapan oleh APH di lapangan yang berbeda-beda antara Kementerian Perhubungan, kemudian pihak Kepolisian ya, Dirlantas, termasuk juga dengan Pemda. *Nah*, oleh karena itu, kaitannya dengan ini menjadi *urgent* kita melakukan revisi Undang-Undang Lalu Lintas, ya, walaupun ini tidak bisa menjadi inisiatif DPR, saya kira pemerintah perlu proaktif ini menjadi usulan pemerintah dalam merevisi Undang-Undang Lalu Lintas, ya, supaya masyarakat ini tidak dirugikan, kasihan Pak.

Saya mendapat keluhan dari banyak supir, yang dihukum mereka, padahal mereka itu hanya dalam tanda petik pengguna, pengedarnya *gitu*, dunia industri mengizinkan, berarti ini kan pemerintah mengizinkan menjual barang ilegal, kendaraan truk dibuat besar, begitu dipakai ilegal tidak boleh, ditangkap. Ini yang salah siapa? *Nah*, ini perlu ada sinkronisasi dengan kementerian-kementerian lain, ya, supaya masyarakat tidak dirugikan. Kesalahannya pemerintah tapi bebannya rakyat. Jalannya tidak kita perbaiki, tidak memenuhi standar atau spesifikasi yang diharapkan, begitu kita pakai kita

yang dianggap melanggar. *Nah*, ini perlu ada, misalnya kelas jalan juga perlu kita tingkatkan. Kalau kelas jalan kita baik, ya, berapapun besarnya, berapapun bobotnya, saya kira tidak masalah, tapi kan kita belum siap dengan itu. Oleh karena itu, harus perlu bijak dalam menerapkan aturan ini. Jadi, saya usul nanti Pak Ketua, ODOL ini sering menjadi masalah barangkali kita perlu membuat semacam Pansus atau apa, begitu ya, untuk mengintegrasikan berbagai peraturan perundang-undangan. Saya kira itu yang kedua.

Nah, terkait dengan program-program berbasis masyarakat, ya, program padat karya, saya kira ini penting untuk dikomunikasikan karena target dari program padat karya ini kan tidak saja aspek teknis program Bapak berjalan secara teknis, tapi juga ada aspek sosial, ada aspek ekonomi. *Nah*, kompetensinya urusan sosial, urusan ekonomi, urusan mobilisasi masyarakat, saya kira kawan-kawan di Komisi V, *gitu* ya, karena kita bisa bantu Bapak-Bapak untuk mengamankan program-program yang memang ada aspek nonteknisnya *gitu* ya. Kita bisa berkomunikasi dengan tokoh-tokoh masyarakat, tokoh LSM, supaya program ini bisa berjalan, tapi kalau tidak ada komunikasi, yang terjadi adalah program yang tidak berjalan, kami juga dikomplain oleh masyarakat, akhirnya target-target kita di Komisi V bersama mitra itu tidak tercapai.

Nah, terakhir ini kembali ke masalah kereta api, Pak, mengenai tarif. Saya kira memang kita perlu membuat suatu regulasi yang memungkinkan pemerintah bisa mengatur juga tarif batas bawah dan tarif batas atas terhadap kereta api kelas bisnis, ya, supaya ada sebagaimana pesawat udara ya penerbangan itu walaupun itu juga mekanismenya katakanlah bukan pelayanan dasar, tetapi ini menjadi transportasi favorit di wilayah-wilayah padat, terutama di Jabodetabek, *gitu* ya.

Kalau kelas ekonomi kita punya aturannya, tapi yang untuk kelas bisnis ini perlu diatur tarif batas bawah dan batas atas, supaya menjaga keseimbangan. Kalau terlalu murah nanti transportasi yang lain juga akan ter...apa, kalau terlalu mahal ya ini target-target perekonomian, target-target misalnya mengurai kemacetan itu tidak tercapai. Jadi, harus ada keseimbangan. *Nah*, untuk mencapai target ini, pemerintah perlu instrumen untuk mengatur tarif, ya, salah satunya adalah tarif selain standar pelayanan minimum yang memang harus dipersyaratkan. Barangkali demikian, Pak Ketua.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Ketua, ada yang diinterupsi.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Sedikit saja sedikit. Saya mau *stressing*, kayaknya kalau kita bentuk Pansus/Panja lagi pendek waktu kita Pak. Kemarin Pak Dirjen inilah kita mau revisi Pak. Memang ini aneh Pak, ODOL ini, yang bikin, yang memiliki lolos, sudahlah kasih saja supir ini kan orang yang paling lemah, dia terpaksa ini harus make, kenapa, dia mau cari makan karena nyupir, nyupirlah dia bawa ini barang, tangkap, *gitu* kan, Pak. *Nah*, ini namanya ilmu Abu Nawas, Pak, pakai ilmu Abu Nawas dan saya mohon maaf kan ada di darat itu Pak Dirjen dan kebetulan Dirjen Darat ini juga teman dari Polri.

Pak Dirjen, Kalau saya tidak salah kan ada kendaraan itu sebelum turun ke jalan kan uji kelaikan dulu Pak, ya, uji kelaikan itu nanti termasuk uji dimensi kan. *Nah*, dimensi inilah yang kaitannya nanti dengan daya dukung jalan. *Nah*, ini *kok* boleh? Memang saya tahu pemerintah kesulitan ini karena antara Perindustrian dengan Kepolisian, Dirjen Perhubungan Darat ini dari dulu *nggak* nyambung soal ini Pak. Saya juga *nggak* ngerti lah, makanya kemarin kita merevisi undang-undang, jadi kita main tegas saja lewat undang-undang kita bikin supaya sanksinya kita diperberat.

Jadi, kalau menurut saya Pak Suryadi ini jalan keluarnya memang kita revisi lalu lintas dan angkutan jalan, ya kita agendakan kembali, kemudahan ya konsolidasi, saya coba bangun lagi konsolidasi bersama pimpinan yang lain untuk kita majukan lagi Pak, lalu lintas dan angkutan jalan ini, ini komunikasi sedang kita bangun, mudah-mudahan bisa, ya, semoga ini jalan jalan keluar, kalau *nggak*, karena masalah yang berlarut-larut dan tidak terselesaikan.

Pak Dirjen yang terhormat,

Ini turun-temurun, Pak, dari Dirjen ke Dirjen, Dirjen ke Dirjen, *nggak* selesai-selesai masalah ODOL ini. Ya, semenjak republik ini ada ini jatuhnya dan tidak pernah selesai sampai hari ini. Ya Pantura, kita di sini ini Komisi V i ini saya pernah ditanya “Pak Lasarus *kok* dipelihara *sih* proyek abadi Pantura itu kok gak habis-habis setiap tahun?” Disebut proyek abadi Pak. Dituduhlah macam-macam kita di sini dan seterusnya, tapi kalau tidak diperbaiki bagaimana? Ya, diperbaiki ya rusak lagi Pak, karena memang antara daya dukung jalan dengan beban yang melewati itu tidakimbang. Ibarat manusia dia ini hanya mampu membawa 100 kilo dikasih beban 1 ton, ya *ambruk* orangnya, kurang lebihlah itu.

Nah, kenapa sampai bebannya 1 ton? Kenapa tidak ditindak karena ada kesalahan di sini. Ini ada campur tangan negara Pak, kalau menurut saya. Di mana campur tangan negaranya? Kan, kendaraan ini sebelum jalan ada uji kelaikan dulu, kenapa boleh jalan? Kenapa pabriknya boleh terus buka? Kalau ingin terang benderang *kok* karoserinya ada di mana jelas semua *kok*, di mana mereka nyambung boleh semua.

Kami pernah ke luar negeri, Pak, ke tempo hari untuk perbandingan ke Canada. Di Canada itu jembatan timbang ada gudang, begitu dia lebih masuk jembatan timbang, bongkar. Ada bengkelnya, dua kali dia pakai surat

peringatan, kasih peringatan. Yang diingatkan bukan supirnya, Pak, tapi pemilik kendaraannya, pemilik barangnya. *Nah*, kedua, ketiga, ketiga itu barangnya dibongkar, mobilnya dipotong Pak, tapi ada regulasinya. Kalau di tempat kita sembarang mobil memotong mobil orang, kan panjang urusan Pak. Itulah maknanya saya bilang Pak Dirjen Darat, mohon nanti kita bisa komunikasi ya.

Sepakat kemarin kalau saya tidak salah dari Baleg itu harusnya Baleg minta pemerintah yang menginisiatif, Pak, untuk melakukan revisi, kalau tidak salah kesimpulannya seperti itu ya, Pak, ya kemarin, ya. Jadi, kalau pun ini direvisi, minta inisiatif pemerintah *gitu loh*. Supaya tidak ada apa namanya nanti pemerintah tidak satu pandanganlah terkait revisi undang-undang ini. Saya rasa itu saja Pak Ridwan, tambahan dari saya menanggapi apa yang disampaikan oleh Pak Suryadi tadi.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima Pak, Ketua.

Selanjutnya Pak Hamka B. Kady silakan, Pak.

F-P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, M.S.):

*Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,
Pak Dirjen dan seluruh jajarannya yang sempat hadir pada hari ini,**

Pertama, di darat dulu Pak, ada 5 poin yang ingin saya dalami. Yang pertama pertanyaan saya apakah di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ini tidak ada PNBP yang dipungut? Karena tidak pernah ada laporan sama dengan yang lain-lain. Kalau di kereta api saya pikir memang operasionalnya diserahkan kepada operator ya, ini yang saya ingin tanyakan kepada Pak Dirjen Darat.

Yang kedua, hasil kunjungan kerja kami di Jambi, Pak, beberapa hari yang lalu, saya melihat kerusakan jalan nasional itu sangat-sangat-sangat luar biasa, macetnya luar biasa, kecelakaannya kejadian terus-terusan, yang ingin saya tanyakan di sini apa atensi Bapak terhadap persoalan ini?

Saya mencoba menganalisa, ada proses pembiaran hukum di sana. Saya ambil contoh, ada jembatan timbang, Pak, saya lewati, tidak ada satupun truk yang masuk di situ. Saya berjam-jam ikuti padahal truk itu lalu lalang di *situ*, ini yang saya sebut di sini proses pembiaran dari semua sektor, bukan hanya dari pihak kita, Pak, tapi dari pihak penegak hukum pun di sana terjadi proses pembiaran. Bayangkan saja yang dilalui seluruh kendaraan berat, itu hanya jalan nasional, jalan provinsinya dikasih palang tidak boleh truk masuk,

ini juga suatu keanehan buat saya. Ini fakta yang saya dapatkan dari kunjungan saya ke Jambi kemarin.

Oleh karena itu, kita mempersempit skop saja, Pak Dirjen, *ayo* apa yang harus kita lakukan di sana. Ada jembatan timbang, kasihan jalan nasional kita, semua dijejali dengan bus-bus, truk-truk yang berat. Jalan-jalan provinsinya aman karena dilalui dengan Jeep saja. Ini...ini suatu ketidakberesan. *Nah*, oleh karena itu, saya berharap Pak Dirjen, ada langkah konkret dari pihak kita, terutama penggunaan jembatan timbang di sana, itu yang kedua.

Yang ketiga, saya melihat paparan Bapak Dirjen untuk tahun 2023, saya tidak melihat satu langkah konkret mengenai usaha mengeliminir atau paling tidak memberantas ODOL itu, ada langkah konkret apa di sini?

Saya ingat pada beberapa waktu yang lalu kita bicara di sini, Pak Dirjen menyampaikan bahwa kita bisa menggunakan ETLE dari POLRI ya, Pak, ya, Kakorlantas, tapi menurut saya itu tidak...tidak sesuai dengan apa yang diinginkan. Memang harus ada...ada satu alat yang harus mendeteksi semua itu terjadi, utamanya kalau kita mau memetakan ini kira-kira *exercise*-nya di mana saja dulu? Harus ada Langkah. Kemudian pendekatan hukumnya, misalnya yang mengarah ke ASDP saja misalnya, ada ETLE di situ, satu untuk mengetahui terjadinya ODOL atau tidak, adakan anggarannya Pak. Kalau memang belum ada anggarannya, tolonglah munculkan. Ini yang belum konkret langkah-langkahnya. Makanya saya minta kemarin kepada Pak Menteri dan Pak Dirjen, *ayo* kita pikirkan sama-sama jalan yang terbaik untuk mengeliminir usaha-usaha ODOL tersebut. Itu yang ketiga.

Yang keempat, BTS. Kami di sini tidak anti BTS. Saya mau melihat ada ukuran-ukuran capaian dan hasil *output*-nya seperti apa. Kalau BPTJ-nya tadi menyampaikan berhasil BTS, saya mau melihat di mana letak keberhasilannya dan saya juga mengusulkan pada kesempatan ini satu kalau bukan Panja, tim khusus atau RDP khusus untuk membahas subsidi terhadap BTS ini bagaimana caranya? Karena ada di dalam teori subsidi itu ada subsidi *input* dan subsidi *output*. Sekarang kita ini ada pada subsidi *input*-nya. Apa subsidi *input* itu? Di mana disubsidi itu? Kepada siapa diberikan subsidi itu? Itu yang perlu kita dalam Pak Pimpinan.

BTS ini sudah berapa lama kita lakukan? Laporan dari BPTJ-nya tadi mengatakan sukses, suksesnya bagus memang kita harapkan perkotaan ada itu, tapi proses pemberian subsidi itu *gimana*? Apakah diberikan mobil saja atau operasionalnya saja? Malah *tender* subsidinya kalau saya tidak salah. Ini perlu kejelasan dan perlu keterbukaan supaya kita sama-sama memikirkan dengan baik. Itu masalah untuk BTS.

Yang kelima, menyangkut masalah padat karya. Padat karya, ini laporannya di sini luar biasa anggarannya tetapi saya tidak pernah melihat apa *sih* yang dilakukan dalam padat karya itu, apa yang dilakukan? Di daerah-daerah belum pernah saya dapat undangan untuk melihat kegiatan apa di padat karya itu. Kalau di laut pernah saya diundang, di darat kereta api belum pernah saya tahu apa itu. Kita butuh sebenarnya, padat karya itu boleh-boleh

saja, tidak ada larangan dan bagus. *Ayo* mari kita sama-sama libatkan kami untuk sama-sama kita pikirkan, untuk apa kehadiran kami di sana, tentu dari aspek pengawasan, tidak mencampuri dari aspek teknis. Ini yang ingin saya berikan catatan kepada Pak Dirjen Darat. Mudah-mudahan apa yang saya sampaikan ini menjadi bahan pemikiran kita, bukan untuk siapa-siapa, untuk kita semua, untuk rakyat.

Kami memang duduk di sini di DPR ini disuruh bicara, kalau tidak bicara bukan Anggota DPR. Jadi, jangan sampai mengatakan “*Ah* banyak bicara DPR”, memang disuruh bicara harus banyak bicara, kalau tidak bicara bukan Anggota DPR. Ini kira-kira, tolong apa yang kami sampaikan ini menjadi atensi tersendiri. Saya mau melihat keberhasilannya itu BTS. Senang saya mendengar dan seluruh (*suara kurang jelas*) orang butuh kendaraan umum agar supaya mengurangi kendaraan pribadi, asal jangan seperti Jakarta berbayar semua jalanan nanti. Itu kira-kira dari Dirjen Darat.

Kemudian kereta api, khususnya padat karya Pak, ya. Satu catatan saya kunjungan saya dengan Bapak kemarin dengan Pak Menteri, yang saya titipkan di sini adalah *insya Allah* kalau tidak ada halangan menurut Pak Menteri, Maret itu kita akan operasikan, ya, diresmikan oleh Pak Jokowi, tapi ingat saya ingatkan bahwa apabila kereta api itu segera dioperasikan harus pelengkap pengamanannya harus sudah siap Pak. *Crane*-nya di mana, apa sudah ada, kalau terjadi apa-apa belum ada itu semuanya *gimana* bisa dilakukan?

Alat-alat keselamatan dan sebagainya itu urusan Bapak harus sebenarnya harus diselesaikan dulu, tapi namun demikian saya bisa memahami karena alasan Pak Menteri juga kemarin bahwa, ya, untuk sementara karena anggaran sangat terbatas, kita sementara karena ini baru semua, mudah-mudahan tidak terjadi kecelakaan, tapi bukan sebenarnya itu yang menjadi masalah, persyaratannya harus terpenuhi itu. Dari sisi anggaran kita bisa carikan. Juga, termasuk padat karya Pak Dirjen, tolong kereta api itu model apa *sih* padat karyanya ya? Tolong dilibatkan semua kawan-kawan. Saya sependapat dengan Pak Ketua, tadi tolong dilibatkan kawan-kawan untuk kegiatan-kegiatan tersebut.

Dan, yang terakhir BPTJ, saya ingin nanti Pak, mau diskusi Bapak, mau minta data Bapak, bagaimana *statement* Bapak, bahwa berhasil BTS di situ agar supaya saya bisa telurkan juga kepada yang lain, jangan hanya BPTJ. Di Kota Makassar menginginkan juga kesuksesan apa yang Bapak rasakan di sini.

Saya kira itu saja, Pimpinan, saya mengakhiri catatan saya Pak Ketua, Pimpinan, kalau bukan Pansus, Panja, atau rapat khusus mengenai subsidi BTS tersebut.

Terima kasih. Lebih dan kurangnya saya mohon maaf.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Sekarang sudah hampir jam 12.00. Mungkin kita sedikit tidak membatasi tapi mengingatkan bahwa kalau bisa kita jam 01.00 atau 01.30 selesai, sehingga kita bisa makan sama-sama.

Baik berikutnya, Pak Bakri, silakan Pak Bakri.

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

Terima kasih.

**Pimpinan yang saya hormati,
Saudara-Saudara saya Anggota Komisi V yang saya banggakan,
Bapak Dirjen Kereta Api, Dirjen Darat, dan Badan Pengelola Transportasi
Jabodetabek yang saya hormati,**

Saya sebenarnya juga ingin menyinggung terkait dengan hasil kunjungan kemarin Komisi V ke Provinsi Jambi yang sangat-sangat viral, apalagi Ketua Komisi V yang berbicara situasi di Jambi itu membenahi jalan itu sama dengan membakar uang. *Wah* ramai sekali itu, Pak, ya. Jadi, ada yang positif, ada yang negatif, tapi lebih banyak positifnya kayaknya, saya *nggak* tahu apakah karena Pimpinan Komisi V yang bicara atau *gimana* ini.

Nah, terkait dengan itu, memang Pak Dirjen kita ke sana itu memang melewati Pak, jalur yang dilalui batubara dan di situ ada satu unit jembatan timbang yang memang jembatan timbang itu penuh dengan masalah saya pikir. Saya selaku Dapil daerah sana mengetahui betul terutama masalah status tanah luasnya. Saya tidak bayangkan kalau di sana itu kendaraan distop melebihi timbangannya mau dibongkar ke mana, pas posisi jalan lintas kalau stop macet total. *Nah*, ini saya pikir perlu dipikirkan oleh kementerian karena tidak *gampang* Pak. Kalau mau dijalankan saja saya setuju *gampang nggak* susah-susah, tapi kalau dijalankan itu macetnya bukan main, bongkarnya di mana? *Nah*, ini perlu dipertimbangkan.

Oleh sebab itu, mungkin saya bisa memberi sedikit tambahan ke Pak Dirjen, bahwa ramainya angkutan batubara di Provinsi Jambi ini memang dikarenakan harga batubara yang cukup bagus dan kita tahu saya juga terheran-heran bahwa Jambi ini termasuk 5 besar setelah Kalimantan Timur, Sumatera Selatan, Kalimantan Tengah, Jambi termasuk penghasil batubara terbesar di Indonesia. Oleh sebab itu, tidak salah mungkin, kalau daerah-daerah yang tersentuh ataupun yang dilalui batubara kita pikirkan ke depan, kita buat jembatan timbang dan memang jembatan timbangnya luasnya harus besar, bisa menyimpan atau bongkaran-bongkaran batubara yang melebihi dan juga bisa menjadi tempat peristirahatan bagi kendaraan batubara, karena memang hari ini dilematis, Pak.

Kawan-kawan saya dengar pengusaha-pengusaha batubara ternyata memang sudah mulai membuat jalan khusus batubara, tapi progresnya ini yang boleh dikatakan lambat. *Nah*, saya juga tidak tahu kenapa karena memang itu lebih banyak mitranya Kementerian Lingkungan Hidup dan SDM. Ini salah satu langkah mungkin Pak Dirjen, tidak salah nanti mungkin akan dibuat jembatan timbang di berbagai tempat yang dilalui oleh tambang batubara karena menjelang selesainya jalan-jalan mereka ini tentu juga kita tidak mungkin menghentikan operasinya batubara tersebut, itu ke masalah batubara.

Terus yang kedua, Pak Dirjen Darat, saya tidak hentinya selalu menyampaikan Pak, terkait dengan jembatan, maaf, Pelabuhan Roro yang ada di Kuala Tungkal. Ini Pelabuhan Roro ini memang sepertinya sudah menjadi pelabuhan yang sangat di...di apa ya menjadi tempat yang sangat diminati oleh daerah-daerah tetangga. Orang Riau selalu juga menggunakan itu, termasuk juga dari Sumatera Selatan dan sekitarnya juga menggunakan itu. *Nah*, oleh sebab itu tidak salah kalau ke depan mungkin bisa dianggarkan untuk perluasan dari ada, Pelabuhan Roro ini.

Itu mungkin yang perlu saya sampaikan. Hal-hal lain saya pikir ke Dirjen Kereta Api ini Pak Risal. Tidak salah Pak, kalau disebut tadi Jambi itu termasuk penghasil batubara terbesar ke-5 di Indonesia, apa memungkinkan ini Pak, di Jambi itu dibikin jalur kereta api khusus untuk angkutan batubara?

Demikian, terima kasih. Lebih kurang mohon maaf.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih Pak Bakri.
Bu Irine Yusiana, silakan.

F-PDIP (IRINE YUSIANA ROBA PUTRI, S.Sos., MCOMN&MEDIASST):

Ya, terima kasih Pimpinan.

Dirjen dan jajaran yang saya hormati,

Ini saya hanya sedikit ingin menambahkan tadi yang pendalaman yang dilakukan oleh senior saya Bu Yayuk, mengenai moda transportasi umum yang menjadi fokus karena hari ini kan *trend* dunia itu kan sedang apa, hijau ya ekonomi hijau. Jadi, menjadi kesuksesan suatu negara jika bukan lebih banyak orang menggunakan transportasi pribadi, jadi kesuksesan itu dilihat dari semakin besarnya mereka menggunakan transportasi umum dan baru-baru ini bahkan Prancis di tengah krisis iklim *gitu*, mengeluarkan peraturan melarang warga negaranya menggunakan pesawat terbang dengan jarak tempuh kurang dari 3 jam. Ini tentu menjadi kiblat yang baik bagi kita Indonesia yang telah juga apa menyetujui, menyepakati, terkait penanggulangan krisis iklim. Jokowi juga

menggadang-gadang bahwa ini apa ekonomi hijau, pembangunan hijau menjadi fokus.

Nah, tentu harapan kita *gitu*, ya, kereta api dan bus yang menjadi transportasi umum ini semakin hari semakin baik dan harapannya tentu tadi yang ditekankan oleh Ibu Yayuk, bagaimana dalam setiap pembangunan ataupun penambahan pelayanan itu kiranya sangat perlu memperhatikan pembangunan ataupun kebijakan yang ramah gender, *gitu*. Tadi, Bu Yayuk menyebutkan juga teman-teman disabilitas.

Kebetulan Pak, saya adalah seorang Ibu yang baru saja melahirkan dan tentu menjadi sangat kerepotan bagi saya kalau membayangkannya ketika usia 7 bulan itu, naik peron kereta api atau pergi ke terminal dengan tanjakan-tanjakan untuk bisa naik bus, padahal harusnya secara...secara faktanya itu kan pembangunan itu untuk semua orang. *Nah*, itu saya yang hamil saja membayangkannya susah apa lagi teman-teman disabilitas. Jadi, saya pikir ke depan Bapak-Bapak yang terhormat *gitu* ya, ini bisa sangat ramah terhadap gender dan Bapak bisa mengarahkan anggaran dan kebijakan itu untuk bisa menjawab tantangan yang kami perempuan dan teman-teman disabilitas itu alami, jadi bisa menjawab itu. Itu mungkin untuk secara umumnya Pak, yang ingin saya sampaikan.

Lalu pertanyaan selanjutnya untuk dari Dapil ini secara khusus untuk Dirjen Darat, Pak. Jadi, kemarin pada reses kemarin Pak, saya sempat mengunjungi salah satu terminal di Ternate untuk melihat pelayanan mobil keliling untuk pemeriksaan laik uji kendaraan di Maluku Utara dan sangat terkejut, karena satu Provinsi Maluku Utara 10 kabupaten kota, provinsi kepulauan Nomor 3 terbesar di Indonesia ini cuma punya satu mobil keliling untuk pemeriksaan tersebut. *Nah*, ini satu kabupaten atau satu kota itu 3 bulan. Bayangin Pak, itu muternya itu kepanjangan *gitu*, sekarang kemarin terakhir saya lihat di Ternate. *Nah*, ini Halmahera Barat, Halmahera Timur, semua udah udah minta. Menurut hemat saya, ini mungkin idealnya satu provinsi dua. Jadi, saya mohon untuk ada tambahan untuk pemeriksaan, mobil pemeriksaan ya untuk kendaraan bermotor wajib uji itu idealnya ada di terdapat dua kendaraan itu untuk paling tidak kita bagi dua zona lah Pak, kalau bisa. *Nah*, ini ini saya pikir salah satu yang yang *urgent* karena juga hal tersebut bisa juga menambah PAD ya karena ada ada pembiayaan untuk itu. Jadi, tolong di diperhatikan.

Lalu juga saya juga minta tolong Pak, untuk ini anggaran subsidi perintis angkutan penyeberangan untuk lintasan Dowora itu di Pulau Tidore menuju Sofifi. Jadi, Sofifi ini ibukota baru dan Dowora ini ada di Pulau Tidore itu setiap hari Pak, pegawai itu *nyeberang* di situ. *Nah*, sekarang itu pelayanannya cuma ada di Senin, Selasa, Rabu, PP, sementara kan kita kerja dari Senin sampai Jumat. Jadi, ini tolong Direktorat Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan untuk bisa nambah anggaran alokasi subsidi angkutan penyeberangan perintis yang ada ya untuk di tahun 2023 ini mengingat Sofifi kan ibukota. Jadi, saya pikir ini salah satu yang *urgent*.

Lalu juga hasil dari kemarin Kunker, saya juga apa namanya menemukan bahwa di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong *nih*, Pak, kalau

kalau bisa Pak, ditambah dermaganya Pak, karena di situ antriannya sangat Panjang, sehingga masyarakat tidak bisa cepat terlayani Pak, karena di Pelabuhan Penyeberangan Bastiong ini sangat sibuk sekali karena melayani banyak sekali lintasan dan juga sekaligus untuk pengisian bahan bakar dan juga air tawar. Mungkin itu Pak, dari saya, harapannya pendalaman ini ditanggapi dengan baik secara riil untuk menjawab kebutuhan masyarakat.

Terima kasih, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Bu Irine.
Berikutnya Pak Bob Andika, silakan.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Yang saya hormati seluruh jajaran beserta Staf Kementerian Perhubungan,

Saya langsung saja. Pertama, saya ke Dirjen Darat. Yang pertama, Pak Dirjen Darat, begitu banyaknya kita lihat pelabuhan *eh* dermaga yang Bapak bangun di KSPN, Pak, Danau Toba ini, bagaimana ke depan ini pemanfaatannya dan perawatannya, Pak? Kalau bisa Pak, jangan yang jalur-jalur gemuk saja yang diambil oleh ASDP. Kalau bisa ASDP itu subsidi juga jalur-jalur yang tidak gemuk. Jangan mau untung saja ASDP baru mengambil jalur itu Pak. Ini luar biasa ini Pak, bagaimana ke depan anggaran kita luar biasa untuk melaksanakan perawatan dermaga-dermaga yang sudah Bapak bangun tersebut.

Kedua Pak, saya mau tanya ini Pak, dengan ada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2021, Pak, tentang hari Sabtu dan Minggu dan hari libur. Kendaraan ODOL dilarang melintas jalur Medan Brastagi Pak. Ini dengan ada dengan adanya Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, berarti kan jalur Medan Brastagi ini Pak, sudah cukup luar biasa Pak, parahnya, kenapa Pak, bisa begitu macet jalur Medan-Brastagi ini Pak? Ini salah satunya pengaruhnya adalah ODOL Pak. Mobil-mobil lebih kelebihan muatan yang kadang-kadang rusak di jalan bisa memakan waktu sampai 8 jam macet, Pak. Ini bagaimana Pak, implementasinya terhadap peraturan menteri tersebut, Pak? Sampai sekarang belum ditindaklanjuti di lapangan, Pak. Ini tolong nanti penjelasan Bapak terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 75 Tahun 2021 ini, Pak.

Ketiga Pak, tadi saya sepakat dengan Pak Hamka. Kita lihat sekarang Pak, UPPKB, Bapak semua nampaknya tidak berfungsi ini, Pak. Kenapa sekarang kita lihat kendaraan-kendaraan yang melintasi jalan nasional ini tidak masuk ke jembatan-jembatan timbang Bapak. Kalau memang tidak dimanfaatkannya UPPKB tersebut, Pak, tutup saja, Pak, untuk apa beban negara ini digunakan untuk tunjangan-tunjangan operasional terhadap UPPKB-

UPPKB yang sudah Bapak, yang sudah Bapak bentuk-bentuk ada di lapangan tersebut. *Toh*-nya juga tidak masuk juga truk-truk yang kelebihan muatan itu masuk ke dalam jembatan-jembatan timbang Bapak.

Selanjutnya Pak, Ke Dirjen Perkeretaapian Pak. Ini Pak, mengenai kita lihat pembangunan JLK ini Pak. JLK ini luar biasa Bapak bangun, Pak, antara Medan dan Binjai. Ini mungkin kebanggaan bagi Kementerian Perhubungan, tapi kalau bagi saya, anak asli Kota Binjai bukan kebanggaan bagi saya Pak, kenapa, karena Medan dan Binjai ini, Binjainya *nggak* ada *nggak* ada dampaknya Pak, cuma Medan sampai Glugur itu tetap kota Medan Pak, ke Binjainya, Pak, Bapak lihat sekarang jembatan-jembatan kereta api ini sekarang yang akan dilintasi oleh kereta api ini sudah jembatan-jembatan yang lama Pak. Saya berharap kepada Pak Dirjen supaya ini memikirkan Pak, sebelum nanti diaktifkan ini, dibangun jembatan JLK yang begitu menggunakan anggaran triliunan rupiah ini, tapi Kota Binjai jembatan-jembatan kereta apinya tidak disentuh, Pak. Tolong ini Pak, tahun ini, Bapak perhatikan ini, Pak.

Begitu juga Pak, berkali-kali saya sampaikan, Pak, ada satu jembatan kereta api di kota Tanjung Balai, Pak, yang dilalui jembatan ini kereta kereta api dilalui harus melalui jembatan ini, Pak. Bapak bayangkan sekarang Pak, jembatan tersebut sudah pakai tiang penyangga Pak, yang nunggu kapan runtuhnya. Ke depan Pak, saya berharap Pak, perencanaan Bapak ke depan ini betul-betul sekarang fokusnya Pak, kalau untuk Sumut peningkatan-peningkatan sudah luar biasa, tapi Bapak lihat ke depan ini Pak, jembatan-jembatan yang dilalui kereta api ini harus betul-betul Bapak perhatikan, Pak, itu fokusnya ke depan. Jangan nanti setelah kejadian putus jembatan, kereta api anjlok, *nah*, ini jadi ramai kelihatan Pak. Begitu kita menggelontorkan anggaran triliunan rupiah ke Sumatera Utara untuk peningkatan dan pembangunan jembatan, pembangunan jalur-jalur kereta api, tapi akhirnya hanya soal jembatan hitungannya puluhan miliar saja *nggak* bisa dibangun, *anjlok*, *wah* risikonya ini Pak, luar biasa Pak.

Mungkin ini saja yang bisa saya sampaikan, Pimpinan. Saya ucapkan terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak.
Kemudian Pak, Ibu Sadarestuwati, silakan Bu.

F-PDIP (Hj. SADARESTUWATI, S.P., M.MA.):

Terima kasih, Pimpinan.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera untuk kita semua,

Saya langsung saja Pimpinan dan Bapak Dirjen Darat, Dirjen Kereta Api dan juga Bapak Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, Pak Umar.

Sudah banyak yang disampaikan oleh teman-teman, tetapi saya ingin lebih me...apalagi mempertegas. Saya ingat betul saya di sini sudah tiga periode sama dengan Pak Ketua. Saya mengusulkan, mulai ingin adanya jalur ganda, itu sejak di periode pertama, akan tetapi ketika jalur ganda itu mulai dibangun, bahkan sekarang jalur selatan juga sudah, akan tetapi tidak pernah sekalipun saya itu *dijawil* untuk melihat atau melakukan pengawasan atau bagaimana pembangunan ini yang sudah kami usulkan sudah dijalankan, tidak pernah sama sekali, bahkan Pak Dirjen, mohon maaf sekali yang namanya komunikasi dengan kereta api itu kayak komunikasi dengan Allah, lebih mudah dengan Allah daripada dengan kereta api.

Tiap hari saya bisa berkomunikasi dengan Allah, tapi dengan namanya kementerian khususnya kereta api ini saya yang mempunyai jalur kereta api cukup dilalui kereta api cukup panjang tetapi belum pernah namanya kesenggol itu belum. Berbeda dengan yang lainnya, dengan Darat kami komunikasi sangat bagus, bahkan Laut yang saya *nggak* punya laut pun bisa berkomunikasi, Udara juga bagus, tapi kenapa ya kereta api ini seperti punya...punya satu, iya ya, seperti pemerintahan sendiri *gitu* ya. Saya *nggak* paham.

Tentunya kami berharap dengan Pak Dirjen yang baru ini, kami berharap bisa lebih baik dan bahkan ketika tadi sebenarnya kami sangat tahu bagaimana *sih*, apa saja yang dikerjakan dan ya mungkin sekian tahun sudah di sini ya pahlamlah, tapi kami boleh dikata membuat atau bahasa Jawanya *nih nyabar-nyabar ne* ya, mencoba memahami dan mencoba bisa menerima dan sabar, akan tetapi kesabaran itu, kadangkala saya berpikir apakah karena saya selama ini tidak banyak berbicara keras sehingga tidak diperhatikan, sehingga apa mungkin saya harus berbicara yang keras supaya saya bisa diperhatikan, karena ya, kadangkala kami yang selalu memberikan *support* itu dianggap angin lalu dibandingkan dengan yang berbicara keras ya. Maka dari itu tolong ini bisa diubah Bapak kalau memang tidak ingin apa yang tadi disampaikan Ketua bisa terwujud, bisa terjadi.

Kemudian, ya tolonglah kami bisa diapa ya, digandeng diapa, bukan menggandeng sebenarnya bersama-sama, orang kita membahas anggarannya bersama-sama *kok*, melakukan pengawasan, tugas kami pengawasan, bahkan yang namanya digembar-gemborkan, apa namanya, padat karya tunai, pernah saya sekali diajak padat karya tunai, itu pun tenaga kerja bukan diambil dari wilayah saya. Saya di Jombang, tenaga kerjanya dari Nganjuk, dari Lamongan, Bojonegoro *gitu loh*, ya. Tolong...tolong sekali lagi dan komunikasinya tolong bisa lebih mudah lagi, apalagi ada dengan kata-kata hanya satu pintu, apanya yang satu pintu? Kita ini berbicara ingin memperbaiki, satu pintu, *monggo*-lah, kita bersama-samalah untuk memperbaiki ini semua.

Kemudian untuk Pak Dirjen Darat, terima kasih untuk semuanya, khususnya di daerah pemilihan saya yang sudah semuanya bisa terakomodasi, tapi ada satu Bapak, tolong ini ada keluhan dari teman-teman untuk terminal. Ini memang ada beberapa terminal yang menjadi terminal apa ya, yang selalu bus-bus ini selalu mampir dulu seperti di Ngawi. Ini saya dikasih foto-foto landasannya yang memang apa, sudah tidak layak. Tolong Bapak itu bisa di...segera diperbaiki, mungkin dianggarkan tersendiri.

Kemudian, mungkin, apakah mungkin yang namanya, terminal, apa kepala terminal ya, kepala terminal itu apa mungkin untuk bisa mengelola anggaran sendiri? Kalau tidak, saya kira perlu secara rutin dilakukan kontrol untuk masing-masing terminal-terminal supaya bisa diketahui mana yang perlu mendapatkan, segera mendapatkan penanganan ataukah masih bisa ditunda, karena memang saya sadar bahwa anggaran di darat juga tidak terlalu tinggi, akan tetapi ini cukup, ada kemajuan yang berarti di darat dan kami semuanya sebenarnya lebih banyak, apa namanya, harusnya darat ini bisa mendapatkan anggaran yang lebih besar karena memang transportasi darat ini juga saat ini yang paling banyak dimanfaatkan.

Sama dengan tadi disampaikan terkait dengan ODOL, Pak. Ini juga perlu apa, ada penanganan khusus, Pak. Seperti kejadian yang lalu ada surat-surat, apa namanya, uji kir dari kabupaten lain, di mana kendaraan ini kendaraan Surabaya, ketika terjadi kecelakaan di daerah saya, ternyata uji kirnya di luar daerah dan itu tanpa membawa kendaraannya. Tolong yang seperti ini, bisa segera untuk di...apa namanya, dievaluasi apakah masih bisa uji kir seperti itu tanpa membawa kendaraan atau yang bagaimana agar juga lebih bisa mempermudah para pemilik moda transportasi, tetapi saran tolong yang memang tidak memenuhi standar benar-benar bisa di...apa namanya berikan teguran yang tegas atau...atau dibuatkan regulasi yang memang bisa menjadi dasar untuk mengambil tindakan. Itu saja, Pak Umar terima kasih. Selamat dan semoga mantap untuk Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. Semoga anggarannya tambah naik.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Itu do'anya luar biasa itu, Pak, Pak Umar, do'anya luar biasa.

Masih ada 12 orang ini yang belum bicara. Waktu kita sekarang sudah jam 12.00 lewat seperempat, apa kita *break* dulu atau kita lanjut sampai dengan jam 01.00 sampai selesai? Bisa selesai, tapi ya dengan catatan diperpendek semuanya pertanyaannya. Kita *break* dulu?

F-PKB (NENG EEM MARHAMAH ZULFA HIZ., M.M.):

Lanjut saja, Ketua.

KETUA RAPAT:

Lanjut ya?

F-PKB (NENG EEM MARHAMAH ZULFA HIZ., M.M.):

Karena jam 02.00 kita....

KETUA RAPAT:

Ya, makanya saya tanya, kalau misalnya bertanya makanya kalau misalnya kita *break* ya kita *break* dulu.

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Interupsi Ketua.

KETUA RAPAT:

Kalau kita aman saja keluar-keluar ini ya.

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Ketua, Ketua, Saya pikir kita sesuai yang kita sepakati beberapa hari lalu. Obrolan informal kita ketika jam 12.00 kita *break* dulu.

KETUA RAPAT:

Break dulu ya?

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Kita berikan kesempatan kepada mitra kerja juga untuk istirahat, untuk sholat.

KETUA RAPAT:

Kita *break* sampai?

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Setengah jam saja Ketua kalau bisa, Ketua.

KETUA RAPAT:

Setengah jam ya?

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Setengah jam boleh.

KETUA RAPAT:

Jadi kita masuk 12.45 ya?

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Baik Ketua.

KETUA RAPAT:

12.45, rapat kita skors sampai 12.45 WIB.

(RAPAT DISKORS PUKUL 12.15 WIB)

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Ya, terima kasih, Ketua.

(SKORS DICABUT PUKUL 13.00 WIB)

KETUA RAPAT:

Selanjutnya kita persilakan Pak Ishak Mekki, siap-siap Pak Muhammad Aras.

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

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Yang saya hormati Pimpinan, beserta Wakil-Wakil Pimpinan, juga Dirjen Perkeretaapian, Dirjen Perhubungan Darat, dan Badan Pembiayaan Jabodetabek, serta staf dan jajarannya,

Pertama, saya akan menyampaikan terima kasih kepada Pak Dirjen Darat bahwa terminal yang ada di Sumatera Selatan tipe A, yang diserahkan ke pusat ke Dirjen Perhubungan Pusat, itu *alhamdulillah* sudah ditindaklanjuti akan dioperasikan. Namun, perlu diperhatikan kalau langsung dioperasikan, rasanya tidak mungkin karena harus direnovasi dulu, peralatannya harus dilengkapi dulu, juga sumber daya manusianya harus ada. Kalau tidak, ya, seperti biasa akan lewat ambil retribusi saja. *Nah*, ini *nggak* berfungsi lagi. Ini tolong diperhatikan. Kami berterima kasih sudah dimasukkan di program untuk dioperasikan.

Untuk Dirjen Perkeretaapian, mungkin ini sudah terlambat menanyakan masalah kereta api cepat, Jakarta-Bandung yang kecelakaan tunggal di tanggal 18 Desember yang baru lalu dan ini membuat perhatian secara nasional bahkan dunia, karena ini kerja sama dengan China-Indonesia.

Nah, yang kami perlu tanyakan, apakah perusahaan ataupun PT yang menangani sudah merekrut SDM-nya dengan benar? Sebab, di situ ada

koordinatornya, ada mandornya, ada pengawasnya, ada personilnya. *Nah*, berarti ini SDM-nya, kemungkinan juga SOP-nya Standar Operasionalnya bagaimana? Apakah ini salah diabaikan sehingga pengaturan terjadi kelalaian dan sebagainya? Mungkin juga ya, dikarenakan bahan material yang dipakai, *nah*, karena ini MoU-nya bagaimana bahan-bahan yang dipakai untuk pelaksanaan pengamanan dan sebagainya ini didatangkan dari mana? *Nah*, ini kami perlu tahu, karena ini ditanyakan oleh masyarakat karena ini sangat menakutkan, belum operasional dan dikerjakan oleh yang mengerjakannya lagi terjadi kecelakaan. Nanti akan diserahkan orang-orangnya sudah kembali ke China dan ini akan lebih takut kalau ini sudah operasional. *Nah*, ini bagaimana untuk meyakinkan publik supaya kereta cepat ini betul-betul aman ke depannya? Ini saja mungkin.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Ishak.
Pak Muhammad Aras, siap-siap Pak Eddy Santana.

F-PPP (Dr. H. MUH. ARAS, S.Pd., M.M.):

Terima kasih, Pak Ketua.

Bismillaahirrahmaanirrahiim,
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera untuk kita semua,

**Yang terhormat Pimpinan dan Kawan-Kawan Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Pak Dirjen, ada Dirjen Darat, Kereta Api, dan BPTJ dan
seluruh yang hadir pada kesempatan ini,**

Tentu saya pertama-tama, mengapresiasi dari mitra kita para Dirjen yang hadir pada hari ini dengan tentu capaian yang 2022 yang cukup baik, ya, minus kereta api yang di beberapa tempat, karena ada beberapa bagian yang kurang maksimal ya tetapi karena memang kondisi lapangan yang tidak memungkinkan atau ada masalah di lapangan, ya, mungkin perlu dipermaklumkan, terutama di beberapa tempat yang sampai hari ini belum tuntas secara penuh. Mudah-mudahan di tahun 2023 yang ketinggalan 2022 bisa dimaksimalkan.

Yang kedua, saya kasih urutan pertama terkait dengan kedatangan Anggota DPRD Kabupaten Barru di DPR, minggu kemarin, minta ke Dirjen Perhubungan Darat untuk dibantu terkait dengan pelabuhan penyeberangan di Garongkong, *movable bridge*, ya, mudah-mudahan ini bisa difasilitasi sebentar saya serahkan proposal mereka. Yang jelas bahwa pelabuhan ini cukup strategis di Sulawesi Selatan dan tentu juga akan membantu perekonomian daerah ini dalam rangka juga mempersiapkan bagaimana pemasok bahan pangan dan tentu material dalam hal pembangunan IKN. Kita harapkan bahwa

Sulawesi Selatan bisa memberikan *support* yang positif bagaimana IKN bisa berjalan dengan pembangunan bisa berjalan dengan lancar.

Yang kedua, terkait dengan jembatan timbang, ya. Di Dapil saya itu ada tiga, satu di antaranya yang tidak berfungsi yang ada di Pulau Dua, tentu ini harus dipikirkan karena di jalur Pulau Dua ini kerusakan berat jalan itu gara-gara memang apa di Camba ini sering macet total sehingga menjadi alternatif para supir-supir untuk lewat di Pulau Dua, oleh karenanya jembatan timbang tidak berfungsi ya, jalan yang hanya jalan provinsi ya pasti akan rusak berat akibat karena ODOL yang tidak bisa, apa namanya, diatur sedemikian rupa.

Yang kedua, yang Maros dan Bone, ini juga sekali lagi saya sampaikan bahwa jembatan timbang ini ternyata kan ada jam waktunya, Pak, hanya sampai jam 12.00 malam. Saya pernah sidak di sana kebetulan yang bertugas pada hari itu saya tanya-tanya: "Ini mobil yang lewat ini yang dimaksud ODOL itu seperti apa?" Dia bilang: "Kurang lebih 90% yang lewat ini truk-truk semua itu ODOL semua Pak, kalau tidak dimensinya lebih, ya muatannya yang lebih, beratnya yang lebih dan kalau mereka paksakan masuk ke jembatan timbang maka dia akan macet total dan mereka akan demo, ya". Kejadian-kejadian yang sangat memiriskan bila terjadi pada malam hari. Saya juga pernah sidak di salah satu di Tanah Batue Bone.

KETUA RAPAT:

Kok mati?

Coba De.

Itu bisa di sampingnya Pak Eddy.

F-P. GOLKAR (Drs. HAMKA B. KADY, M.S.):

Sini di atas pindah, pindah bicara *dong* di atas.

F-PPP (Dr. H. MUH. ARAS, S.Pd., M.M.):

Ya, jadi kejadian jam 11.30 malam, jam 23.30, saya kebetulan dari rumah orang tua, kebetulan saya melihat di situ ada kendaraan yang saya anggap itu ODOL karena muatannya membumbung dan dimensinya kendaraannya juga cukup besar, jaraknya hanya 100 meter dari jembatan timbang dan panjangnya lebih 1 kilo. Saya lihat ada apa ini kenapa *kok* berbaris di sini. Saya masuk lah ke jembatan timbang. Saya tanya: "*Gimana* Pak? Kenapa mereka *kok* berbaris di sana? Kenapa *nggak* ditegur? Dia bilang: "Itu Pak, menunggu jam 12.00 malam, kalau sudah jam 12.00 malam mereka berjalan". "Terus apa mereka tidak takut bahwa mereka akan ditilang atau misalnya dipanggil atau dirazia sama pihak Kementerian Perhubungan dalam hal ini penjaga yang ada di situ?" Bahasanya itu "*Nggak* bisa Pak, kita hanya punya kewenangan hanya 100 meter dari jembatan timbang, selebihnya itu kewenangan Polisi". "Polisi kenapa *ndak* tindak?" Katanya: "*Nggak* dia kan *nggak* berani juga menindak tanpa surt dari Kementerian Perhubungan". Jadi, ya seolah-olah itu hanya tontonan kita saja, mereka berbaris jam 12.00 malam

tinggalkan di Maros menuju, yang rawan macet adalah Ale Kappang dan Camba. Begitu juga di Maros jam 12.00 malam baru tinggalkan.

Jadi, hampir setiap malam itu di daerah Ale Kappang dan sekitarnya itu *crowded* karena mereka semua baru lepas dari jebakan-jebakan yang ada di jembatan timbang. Ini harus dipikirkan Pak, karena di samping mereka juga memperlambat atau menghambat perjalanan barang dan jasa, tentu juga mereka juga akan sangat dirugikan kalau misalnya tertahan di hutan, lalu itu tidak bisa bergerak, ya. Masih *mendingan* kalau tidak terjadi kecelakaan di sana yang tentu ini juga sangat merugikan bagi mereka, *nah*, tentu ini ada jalan keluar, karena sekali lagi saya sampaikan sama mereka bahwa: "Apakah tidak bisa Petugas Kementerian Perhubungan dalam hal ini di Perhubungan Darat bisa menjaga 24 jam?" Bahasanya "Ini tenaga kerja kita terbatas, Pak, hanya ada 6 orang". Saya bilang: "Kalau 6 orang kan bisa dibikin 3 *shift*, dua kali delapan, tiga kali delapan kan bisa dapat dua sekali jaga kan ya" atau misalnya karena ini terkait juga dengan tugas-tugas kita secara maksimal kepada masyarakat, tentu ini juga bisa diambilkan dari petugas-petugas yang lain tentu untuk lebih memperlancar arus lalu lintas yang ada di sana.

Nah, yang berikutnya adalah memang di daerah itu juga sepanjang jalan nasional mulai dari Makassar sampai ke Watampone, itu juga fasilitas keselamatan jalan juga sangat terbatas, ya, baik rambu-rambunya maupun penerangan jalannya. Ini juga harus dimaksimalkan. Kehadiran kita tentu bisa memberikan solusi dari berbagai masalah yang ada di sana, terutama misalnya faktor kecelakaan yang sering terjadi di daerah itu sangat-sangat tinggi Pak, dan ya di sana juga rawan tentang longsor dan sebagainya. Oleh karenanya, kami juga berharap bahwa di 24 jam mudah-mudahan ada Petugas Kementerian Perhubungan selalu ada *standby* untuk bisa memberikan jaminan kepada pengendara atau pengguna jalan agar bisa melewati sepanjang jalan Camba, tidak terjebak ya. Saya berulang kali terjebak di sana sampai 8 sampai 10 jam untuk bisa melewati dan tidak ada jalan alternatif Pak, karena dalam hutan ya, tentu ini menjadi pemikiran buat kita.

Yang kedua, terkait dengan kereta api Sulawesi Selatan ya terima kasih sudah progres yang dalam waktu 1 tahun terakhir sangat luar biasa, ya. Yang ingin saya tanyakan terkait dengan progres Makassar, ya. Tadi jawaban yang minggu lalu sudah ada yang saya terima terkait dengan progres dari Maros sampai ke Barru. Khusus Makassar sejauh mana progresnya? Apakah pembebasan lahan sudah dilakukan atau baru tahap perencanaan?

Kemudian, sekaligus saya minta izin kepada Pimpinan untuk menyerahkan proposal yang dari DPRD Kabupaten Barru.

KETUA RAPAT:

Oh silakan, Pak, silakan.

F-PPP (Dr. H. MUH. ARAS, S.Pd., M.M.):

Ya.

KETUA RAPAT:

Kalau Pak Muhammad Aras silakan, Pak.

F-PPP (Dr. H. MUH. ARAS, S.Pd., M.M.):

Terima kasih atas perhatiannya, mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan.

*Wallahul muwaffiq ila aqwamith thariq,
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Tolong tukang fotonya Pak, tukang fotonya penting ini Pak.

Selanjutnya, Pak Eddy Santana, silakan Pak Eddy.

F-P. GERINDRA (Ir. EDDY SANTANA PUTRA, M.T.):

Ya, terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Yang saya hormati Pimpinan Rapat Dengar Pendapat ini,
Pimpinan Komisi V sekaligus, beserta seluruh Anggota Komisi V DPR RI
yang sama saya hormati,
Para Mitra Eselon I, ini, Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian,
Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek beserta seluruh
jajaran,**

Saya yang pertama, ke Pak Dirjen Perhubungan Darat. Jadi, di kami itu Dapil saya ada Pelabuhan Penyeberangan Tanjung Api Api, yang sekarang sudah sangat sibuk sekali di Tanjung Api Api ke Muntok, sudah belasan ferry, belasan Kapal Ferry ataupun Roro yang *menyeberang*. Kebanyakan truk-truk *gitu* logistik, hanya juga ada penumpang, hanya kami melihat gedung terminalnya itu atau gedung pelayanannya itu sudah sangat memprihatinkan Pak, dan ini memang punya provinsi, tapi saya yakin Pak Dirjen bisa mengkoordinasikan *gitu* dengan provinsi apakah dihibahkan ke Kementerian Perhubungan sehingga bisa diperbaiki, sehingga penumpang ataupun semua yang harusnya mendapat pelayanan baik untuk penyeberangan bisa...bisa menikmati terminal itu, gedung itu ya. Kalau kita menunggu sampai sekarang ya sudah berapa kali saya melihat ke sana ya masih seperti itu tambah jelek-tambah jelek, kemudian juga parkirannya itu. *Nah*, sekarang ini dari jalannya ya jadi truk-truk yang akan *nyebrang* itu terutama itu antriannya di jalan tidak ada tempat parkir yang memadai *gitu*, padahal banyak lahannya, lahannya yang cukup luas di depan gedung terminal itu. *Nah*, saya kira ini menjadi PR kita semua. Mohon ini dikoordinasikan dengan provinsi. Saya juga bisa

memfasilitasi *gitu* ya nanti kita sama-sama *gitu*, sehingga ini ada percepatan untuk perbaikannya.

Nah, kemudian dari gedung terminal itu Pak Dirjen ke *movable bridge* tadi ya, itu sangat jauh itu bisa 500 meteran lebih, *nah*, bagaimana orang-orang tua *gitu* orang kalau tidak ada pelayanan seperti *shuttle bus* dan lain sebagainya. Kita perlu diadakan ini bus, *shuttle bus* dari gedung terminal ke...ke kapalnya ke Ferry-nya itu yang jalan kaki itu. Kalau yang naik kendaraan ya tidak masalah, tapi yang jalan kaki perlu nyeberang dia, *nah*, itu jauh sekali jalannya.

Nah, yang kedua dermaga penyeberangan Ferry di yang belum selesai Pak, Sri menanti, Talang Kelapa *eh* maaf Sri Menanti, Muara Telang dikoreksi di Kabupaten Banyuasin. *Nah*, ini sudah berapa tahun ini kita membangun, kemudian juga Roro-nya sudah selesai dibangun ya Ferry-nya kapal Ferry-nya, tapi belum dioperasikan, *nah*, ini kapan ya? Saya mendengar ada beberapa kendala termasuk jalan yang di arah bagian Muara Telang yang harusnya diperbaiki ya. Ada baiknya juga koordinasinya dengan pemerintah daerah sehingga bisa menyiapkan jalan itu, memperbaiki jalannya lebih baik itu, jalan akses ke dermaganya.

Nah, yang ketiga tadi sering sekali disampaikan masalah ODOL Pak, *Over Dimension Overload*. *Nah*, saya kira ini suatu hal yang tidak selesai-selesai di kita ini perdebatan ini dan jangan juga kita jadi ada target dalam jangka pendek *zero* ODOL, sulit memang. Kami menyadari itu sulit melaksanakan ini *gitu*, sampai beres semua *gitu*. Saya menyarankan Pak, usul, kita harusnya ada percontohan Pak, *nah*, pokoknya di sini betul-betul *zero* ODOL, di mana, jalan tol misalnya, karena itu bisa diawasi, bisa dikontrol di depan di depan gerbang tol *gitu* dan di situ beberapa tol ruas tol, termasuk Jagorawi ada jembatan timbangnya *gitu*. *Nah*, ini bisa terkontrol. Kalau lebih muatan dan lebih dimensi ya putar balik itu dibuat putaran atau diturunkan lah ini tadi diturunkan perlu gudang *gitu* kan, tadi juga belum ada itu pastinya. Di mana lagi? Di penyeberangan Pak, Merak-Bakauheuni, Bakauheuni-Merak atau ke Bali *gitu* ya, di situ bisa dikontrol pasti kita, yang lebih muatannya ya jangan *nyebrang*, jangan dikasih *nyeberang*. *Nah*, saya kira di dua tempat itu dululah di kita ini yang bisa kita lakukan untuk betul-betul *zero* ODOL.

Yang lainnya Pak, hasil Kunker Jambi itu Pak. Memang kita harus itu luar biasa parahnya *gitu* angkutan tambang ini. Kami melihat langsung ribuan sudah diatur jamnya juga tidak bisa, orang antrian nunggu jam, sudah ribuan antriannya truk-truk batubara ini kan. *Nah*, itu juga ODOL juga itu *Over Dimension Overload*, padahal sungainya itu satu atau dua kilo di dekat jalan itu, tidak ada jalan lain memang ada jalan khusus dan sungai yang dipakai *gitu*. *Nah*, masalahnya sungainya itu perlu juga dikoordinasikan dengan PUPR ya sama Dirjen SDA ya itu harusnya ada normalisasi karena dangkal. *Nah*, kalau itu dalam pasti dipakai orang dibuat orang dermaga, karena ini peluang bisnis yang luar biasa. Saya kira ini kalau ada jalan khusus, dermaga khusus, Dersus ya, ini akan mengurangi kemacetan ataupun pemakaian jalan yang tidak pada tempatnya sehingga jalan itu bisa awet *gitu* ya.

Nah, kemudian untuk Perkeretaapian, Pak. Dirjen Perkeretaapian ini saya melihat baca di sini PNBP-nya (Pendapatan Negara Bukan Pajak), hanya masuk tahun 2022 32% dari target 1 triliun, realisasi 330 miliar, padahal potensi kereta api itu besar *gitu*. Kalau saya melihat di Sumsel sajalah itu angkutan batubara lagi-lagi itu, itu besar sekali, mereka dapat triliun, kenapa kita *nggak* dapat juga *gitu*. Apakah dapat bagian atau ada utang di situ, kan yang belum tertagih. *Nah*, saya mohon penjelasannya.

Untuk hal lain progres fisik *double track* Jakarta-Bandung itu, bagaimana ini realisasinya percepatannya? Karena ini dibutuhkan sekali memang kalau ada alternatif, seperti Kereta Api Parahyangan ya mungkin dengan adanya *double track* dan perpanjangan sambungan rel bisa memangkas waktu dari 3 jam menjadi 2 jam, sehingga untuk kereta api cepat itu hanya untuk jarak jauh ke Surabaya saya kira ini ke depannya.

Terakhir, untuk Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, Pak. Saya mengamati Kabupaten Bogor karena dekat rumah itu, Kabupaten Bogor dan Kota Bogor. Bus-bus kita itu adanya di perbatasan, sering mangkal di sana dan itu ya *nggak* teratur jadinya, Pak, seperti yang lain-lain bus-bus *ngantri* begitu, tidak ada tempat parkirnya, tidak ada terminalnya, padahal 100 meter dari situ ada terminal angkot ke Kota Bogor, Pak, yang masuk Kota Bogor yang tidak dipakai karena angkotnya tidak mau masuk barangkali dulunya. Apakah tidak baiknya...di...ada baiknya dikoordinasikan dengan Walikota Bogor dipakai saja untuk bus-bus kita *gitu*, sehingga lebih teratur tidak antrian di pinggir jalan nasional itu. Ini saja saya kira, Pimpinan.

Terima kasih atas perhatian.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam,

Terima kasih Pak Eddy.
Pak Boyman, siap-siap Pak Anwar Hafid.

F-PAN (H. BOYMAN HARUN, S.H.):

Baik, terima kasih Pimpinan.

**Seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati,
Bapak Dirjen, Dirjen Darat, Dirjen Kereta Api yang saya hormati,**

Saya hanya mengingatkan saja Pak, untuk Dirjen Darat. Pertama, berkaitan dengan masalah ASDP Pak, ASDP yang ada di Ketapang itu tetap saya ingatkan bahwa itu memang tidak bisa difungsikan karena pembangunannya itu memang salah alur, *nah*, tetapi yang terpenting di sana juga tidak ada pelabuhan ASDP. Jadi, harapan saya akan menjadi perhatian khusus untuk diprioritaskan karena penumpangnya sangat ramai di sana itu.

Kemudian untuk kereta api, Pak, saya jujur saja kemarin baru pulang Pak, dari Jakarta, Jakarta-Yogya dan Yogya-Jakarta saya pikir itu sudah bagus Pak, pelayanannya, kemudian fasilitasnya sudah bagus, cuma menurut saya di terminalnya itu, itu kurang saja Pak, untuk turun naiknya itu, maksudnya maksud saya eskalatornya yang kurang karena kalau penumpangnya ramai saya lihat itu *berjubel*, sementara eskalatornya sangat kecil sehingga kalau orang yang tua-tua harus tangga itu kemungkinan ada sekitar 25 tangga, *agak* berat juga turun naik tangga itu. Jadi, saran saya sebaiknya ditambah eskalatornya agar tidak menumpuk penumpang-penumpang yang akan turun naik di terminal itu saya pikir itu.

Kemudian untuk mengelola transportasi Jabodetabek. Pertama saya ucapkan selamat, memang ini kerja tidak *gampang* Pak, pekerjaan berat tapi mudah-mudahan Bapak jadi ketuanya sekarang mendapatkan solusi yang terbaik agar kemacetan kita bisa berkurang, itu yang saya ucapkan untuk Bapak yang baru.

Kemudian untuk Jambi Pak, ini Jambi kayaknya khusus karena kami kunjungan kerja sama-sama ke sana. Di daerah saya Pak, di daerah saya ada pertambangan Bauksit. Sebelum ada pelarangan oleh pemerintah untuk diekspor barang mentah, itu satu bulannya itu hampir satu juta ton bahkan 750 ton per bulan. Jadi, lalu lalangya, lalu lalangya kendaraan perusahaan tambang itu, *nggak* pernah saya lihat ada lalu lalang di jalan umum. Artinya secara aturan dan undang-undang mengatur juga mereka harus membuat jalan khusus.

Di tempat kami Pak, hampir 40 meter jalan pertambangan itu untuk mengangkut hasil tambang Bauksit itu, tidak ada satupun dia mengganggu jalan umum, jalan pemerintah kabupaten maupun jalan nasional. Jadi, menurut saya tidak ada jalan keluarnya kalau untuk di Jambi itu selain distop *nggak* boleh lewat jalan nasional. Kan di sana orang kaya-kaya semua Pak, bangun pertambangan itu. Katanya ada sekitar 50 perusahaan. Kalau cuma 200-300 km buat jalan kan *gampang* itu jalan khusus yang khusus untuk mengangkut jalan tambangnya *gitu* atau menggunakan jalan sungai itu. Jadi, solusi apapun menurut saya walaupun harus ada jembatan timbang *nggak* ada gunanya di sana, *nggak* ada gunanya, itu bukan solusi. Jadi, solusi yang terbenar yang terbaik adalah stop menggunakan jalan nasional, dibikinkan jalan khusus, kalau tidak mau ya mereka jangan *nambang*, *ngapain* susah-susah, yang susah itu kalau orang *nggak* mau mengerjakan pekerjaannya, kalau mau dikerjakan aturannya sudah jelas ada di situ bahwa perusahaan pertambangan harus menggunakan jalan khusus dalam rangka pengangkutan jalan-jalan yang digunakan untuk pertambangan.

Jadi, solusi-solusi yang dibuatkan itu berkaitan dengan jalan jembatan timbang, kemudian pengaturan jadwal, itu *nggak* ada itu, *nggak* ada itu, yang jelas *nggak* ada pertambangan menggunakan jalan nasional maupun jalan provinsi titik itu saja. Jadi, ketegasan yang kita butuhkan di sini. Memang kalau kita bicara manfaat dan mudarat tentu ada memang, tapi lebih banyak mudarat ketimbang manfaatnya. Saya pikir itu, Ketua.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam,

Terima kasih Pak Boyman.
Pak Anwar Hafid, siap-siap Pak Sumail.

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

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang,
Salam sejahtera buat kita sekalian,

**Bapak-Bapak para Pimpinan,
Sahabat Komisi V yang saya muliakan,
Bapak-Bapak para Dirjen dan seluruh jajaran yang saya hormati,**

Izinkan saya pada kesempatan ini, Pimpinan, mungkin sebelum saya bicara soal tadi berkaitan dengan pembicaraan teman-teman soal penggunaan jalan negara, ODOL dan sebagainya, saya ingin bertanya langsung dulu dijawab kalau...kalau dijawab bisa saya tidak lanjutkan. Apakah kewenangan untuk mengizinkan penggunaan jalan nasional ini ada di Kementerian Perhubungan atau Kementerian PU?

PEMERINTAH:

PU.

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

PU, berarti tidak perlu saya bicarakan ini karena kita tanyakan pun kepada Pak Dirjen juga tidak akan ada *follow up*-nya karena ini bukan kewenangan, tapi saya ingin mengusulkan, Pak, ya, untuk untuk penggunaan jalan negara ya, terima kasih. Nanti saya tanyakan sama Pak Dirjen Bina Marga ya, terima kasih Pak Dirjen.

Nah, yang kedua, berkaitan dengan moda transportasi ya dari Bapak Pengelola Kebijakan Transportasi, selamat, Pak. Ada beberapa hal Pak, yang ingin saya tanyakan berkaitan dengan apa *sih* sebetulnya tujuan akhir dari upaya pemerintah dalam rangka kita mengelola transportasi di Jakarta ini? Apakah tujuannya untuk mengurangi kemacetan atau yang kedua juga dalam rangka kita menciptakan *green energy* itu atau untuk memang sengaja meramaikan supaya Jakarta ini ramai saja dengan kendaraan *gitu*, supaya kelihatan bahwa orang awam kan sering bilang kalau banyak kendaraan berarti tanda-tanda negara itu sejahtera? Kalau kami orang kampung Pak, kalau

banyak mobil, banyak motor itu senang bahkan kalau macet itu senang berarti tanda-tanda kesejahteraan ada di situ.

Nah, saya hubung-hubungkan, Pak, ada beberapa kebijakan akhir-akhir ini yang menjadi banyak sorotan masyarakat soal jalan berbayar ya, kemudian subsidi bagi orang miskin dan sebagainya terhadap pengguna transportasi. Kalau kita ingin ya ini saya diskusi saja ini Pak, tidak perlu dijawab, nanti saya akan minta tadi yang saya sampaikan kira-kira kita mau seperti apa nanti ke depan ini soal transportasi di kota Jakarta karena masalah utama kita kan kedua pertama kemacetan, yang kedua adalah menciptakan *green energy* di Jakarta yang sudah luar biasa polusinya ini, tapi saya ingin memberi gambaran sedikit, beberapa waktu lalu saya ditanya wartawan gimana pendapat Bapak soal upaya dari kementerian memberikan subsidi, ya, terpisah, jadi subsidi khusus saja kepada orang yang tidak mampu. *Nah*, saya ingin menanyakan Pak, kalau ini tujuannya sebetulnya untuk apa *nih*, kalau kita memberi subsidi berarti kita tidak akan berusaha supaya moda transportasi massa itu menjadi salah satu alternatif daripada mengurai kemacetan.

Nah, yang kedua soal jalan berbayar. Jalan berbayar ini apa kalau ini kita lakukan apakah ini tidak, tujuan kita untuk meningkatkan pendapatan negara atau mungkin ada tujuan lain, Pak? Sehingga orang nanti lama-lama di Jakarta ini tidak mau lewat jalan di situ sehingga ini tidak macet *gitu* tidak banyak kendaraan. *Nah*, ini saya kira jangan sampai tujuan itu dilakukan karena kalau itu dilakukan sama sekali bukan solusi. *Nah*, itu kira-kira Pak, dari transportasi di Jabotabek ini.

Nah, kemudian berkaitan dengan tadi kita berusaha supaya keselamatan transportasi menjadi tujuan utama kita. Ada program BTS itu, Pak. Saya sangat setuju Pak, dan mendukung program ini, tapi saya berharap Pak, kalau bisa bus kita ini juga kita lakukan di daerah-daerah Pak, karena di daerah ya, dulu ya, saya tidak di zaman lalu-lalu dulu, Pak, saya di tahun 2014 saya banyak mendapatkan bantuan bus bagi anak sekolah Pak, dan itu sekarang masih dicari Pak, masyarakat di daerah-daerah itu, kerja sama dengan pemerintah daerah. Jadi, Bapak cukup, sekarang masih ada juga bantuannya tapi itu sudah kurang banyak lagi Pak, tidak sebanyak dulu. Saya menyarankan supaya program ini bisa dilanjutkan terus, diperbanyak sehingga moda transportasi bagi umum terutama bagi anak sekolah ini menjadi salah satu alternatif dalam rangka kita membantu masyarakat kita yang tidak mampu, sehingga mereka bisa bersekolah.

Nah, kemudian untuk Pak Dirjen Perkeretaapian. Saya melihat di data ini soal *zero accident* ini, Pak. Saya melihat dari tahun ke tahun tahun 2021 ini cukup tinggi 2021, kemudian 2022 mulai angkanya mulai menurun Pak. Saya ingin penjelasan dari Pak Dirjen kira-kira di Perkeretaapian yang paling rawan di sisi mana ini Pak, sebetulnya? Tingkat kecelakaan ya, *accident* itu di sana di mana kira-kira? Supaya kita bisa ke depan ini merumuskan kebijakan-kebijakan secara bersama sehingga *zero accident* ini bisa kita wujudkan di masa-masa yang akan datang.

Nah, kemudian juga berkaitan soal kereta api ini, Pak. Saya biasa melihat ya kereta api yang membelah Jakarta ya, daerah yang membelah Menteng itu Pak, itu di situ bunyinya keras sekali Pak. Ada *ndak* perencanaan ke depan sehingga kereta api kita yang membelah kota Jakarta ini sudah tidak bunyi lagi Pak? Kalau kita lihat di negara-negara di China dan sebagainya itu luar biasa Pak, dari kota ke bandara saja itu seperti kita pejamkan mata, buka mata sudah sampai di bandara, tidak ada bunyi, tidak ada bising dan sebagainya. Apakah ada perencanaan ke depan itu Pak? Ini saya lihat kita masih model lama itu, masih kereta api kita masih model lama ini Pak, yang di dalam kota ini yang melintas bunyinya sampai 2 kilo masih kedengaran *gitu*, ya. Ini juga perlu dipikirkan kenapa tidak tahu itu menggunakan sudah menggunakan masih menggunakan batubara atau apapun, kenapa tidak dipikirkan segera untuk menggunakan supaya *green energy* itu.

Saya kira itu, ini saja saran-saran dari saya. Saya kira cukup, Pak. Terima kasih. Saya juga tadi sebenarnya mau menanyakan tapi karena bukan kewenangannya Pak Menteri jadi saya, *eh*, Pak Dirjen jadi saya cukup sampai di sini. Terima kasih.

*Wallahul musta'an,
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Anwar.
Pak Sumail, silakan Pak Sumail.

F-P.GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua,

**Pimpinan, Pak Roberth yang baik hati, bijaksana,
Pak Ridwan Bae, senyumnya menggambarkan kegembiraan nampaknya
Pak, dan Teman-Teman, Sahabat Komisi V,
Pak Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Kereta Api dan Kepala Badan BPTJ,
serta seluruh jajaran yang hadir pada kesempatan rapat kali ini,**

Catatan saya pertama kali nanti akan saya coba arahkan kepada Dirjen Perkeretaapian. Saya ingin mendapatkan gambaran Pak Dirjen tentang rencana reaktivasi jalur kereta dari Jember Bondowoso ke Probolinggo, utamanya ini sangat dinanti oleh masyarakat Bondowoso, karena Kabupaten Bondowoso ini tidak dilalui jalan nasional Pak. Begitu besar harapannya baik pemerintah maupun masyarakatnya sebagai transportasi alternatif sehingga bisa mengungkit perekonomian yang ada di kabupaten tersebut.

Tempo hari saya pernah mendapatkan penjelasan atau apa namanya kira-kira di 2024 atau 2025. *Nah*, kalau ini terus diulur-ulur Pak, kasihan masyarakat di sana. Jadi, Bondowoso juga merupakan bagian dari Indonesia yang tentu butuh sentuhan, ini hanya soal *political will* saja kalau menurut saya.

Nah, kaitannya dengan Realisasi Penyerapan Anggaran di Tahun 2022, tentu saya apresiasi karena melampaui prognosa sebesar 98,51 dan melebihi realisasi dari tahun 2021 sebesar 96,7. Akan tetapi, besarnya serapan ini tidak diimbangi dengan kualitas infrastruktur dan pelayanan karena di sana-sini masih kita banyak mendapat kecelakaan-kecelakaan, utamanya kita dengar barangkali ada masyarakat yang jatuh di sela-sela, apa namanya, ketika mau memasuki rel kereta api, yang kedua banyaknya perlintasan-perlintasan yang masih juga menyebabkan kecelakaan di sana-sini. Saya ambil contoh di Dapil saya Pak, di Kabupaten Banyuwangi namanya perlintasan Desa Tambong. Memang saat itu sudah diperbaiki melalui padat karya sehingga rel keretanya itu agak tinggi. *Nah*, sementara Desa Tambongnya itu adalah desa wisata, di mana UMKM di situ tumbuh. *Nah*, karena ditinggikan, maka bus-bus wisatawan yang datang ke Banyuwangi tidak bisa lagi memasuki Desa Tambong. *Nah*, sebenarnya apabila relnya ditinggikan seharusnya kiri kanannya juga badan jalannya juga harus diikutsertakan, sehingga tidak mengganggu jalannya orang atau wisatawan yang mau menuju Desa Tambong.

Berikutnya, kaitannya dengan PNBPN yang teman-teman juga tadi menyoroti dengan tajam hanya 32%. *Nah*, sementara animo masyarakat terhadap kereta api kan sekarang sudah besar ini Pak, dan menjadi tanda tanya bagi kita, target 1 triliun di tahun 2022, hanya terealisasi 32%, di mana kesalahannya ini? Apakah faktor tekniskah atau faktor regulasikah dan ini menjadi tanggung jawab Pak Dirjen saya kira itu, juga, yang rencananya nanti di tahun 2023 jadi kita minta pencatatan secara akuntansi dapat dipertanggungjawabkan secara transparan dan akuntabel.

Berikutnya dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sebagaimana kita pernah diskusikan bersama dan juga di ruangan rapat yang berbahagia ini bahwa target kita di 2023 akan menerapkan zero ODOL, sejauh mana kesiapannya ini kira-kira Pak, secara infrastruktur, koordinasi dengan instansi terkait kan, beberapa *stakeholder* yang terlibat, penegakan hukumnya? Karena saya melihat kasihan Pak, bagi masyarakat yang punya transportasi yang dengan kesadaran dirinya sudah memotong alat transportasinya itu. Mungkin Bapak juga pernah dengar di Banyuwangi sekian ratus *dump truck*, Pak, dipotong dengan kesadarannya, akan tetapi di sisi lain masih dilakukan pembiaran. Mereka hari ini merasa ada ketidakadilan dan kalau Pak Dirjen misalnya, jalan dari Surabaya ke Banyuwangi itu sisi sebelah kiri kerusakannya Pak, semakin parah Pak, tingkat kerusakannya sangat tinggi, artinya apa, *overload over* dimensi itu masih terjadi di sana.

Kalaupun ini memang mau kita terapkan, maka sekali lagi harapan saya saya adalah kesiapan infrastruktur, koordinasi antar instansi terkait, penegakkan, maupun barangkali bisa dimungkinkan ada subsidi khusus bagi mereka yang punya armada untuk kita lakukan pemotongan secara massal. Banyak Pak, yang mereka punya armada-armada, armada itu siap dilakukan pemotongan dengan catatan bahwa tidak ada lagi juga vendor-vendor mengeluarkan mobil-mobil truk dengan Sasis yang panjang karena mobil-mobil yang tahun lama tidak mungkin bisa menyaingi.

Yang berikutnya, apresiasi juga terhadap serapan atau realisasi terhadap serapan anggaran yang 98,5 walaupun ini lebih kecil dari tahun sebelumnya, akan tetapi kalau kita lihat struktur dari serapan yang paling kecil sumbernya dari PHLN. Berdasarkan PP Nomor 10 Tahun 2011 tentang Tata Cara Pengadaan Pinjaman Luar Negeri dan Penerimaan Hibah memang di situ tidak diwajibkan kita untuk mengembalikannya, akan tetapi secara moral saya kira ini harus bisa kita pertanggungjawaban secara transparan, akuntabel. Yang berikutnya juga, supaya kita ketergantungan terhadap APBN murni ini tidak terlalu besar Pak, karena kita adanya hibah tersebut.

Yang berikutnya, Pak Dirjen terkait dengan BTS yang angkanya mencapai triliunan dan di mana di sini PNBPN-nya hanya 9 miliar, mungkin perlu sebuah terobosan baru, Pak, kaitannya dengan promosi ya, kaitannya dengan pengaturan, jalur atau *rute* supaya masyarakat berlomba-lomba untuk menggunakan transportasi publik ini. Itu catatan saya untuk Dirjen Perhubungan Darat.

Selanjutnya, untuk Bapak Kepala Badan BPTJ. Ini luar biasa memang, jadi apa namanya dari seluruh Eselon I yang ada di Kementerian Perhubungan serapannya paling tertinggi, Pak, 98,98% *applause* untuk Bapak Kepala BPTJ. Akan tetapi yang menjadi problem di kita hari ini adalah bagaimana Bapak bisa mengintegrasikan ini, Pak, transportasi antarmoda yang ada di Jakarta seperti itu.

Nah, sementara kita lihat sekarang di Jakarta, *oh*, Pak Ridwan mohon maaf Pak Ridwan agak sedikit semangat kita ini, sementara banyak terminal yang tidak difungsikan, Pak. Tumpukan-tumpukan pengguna jalan hari ini di stasiun-stasiun ya yang saya kira ini harus segera diurai dan bagaimana kolaborasi atau kemitraan yang dibangun dengan Pemda DKI, Pak, agar ini segera terselesaikan dengan baik sehingga kemacetan tidak terjadi di mana-mana.

Kaitannya dengan ERP, saran saya kalau kita terlalu banyak membuat sebuah regulasi, membatasi orang-orang yang mau melintas, akan tetapi kesiapan yang lain-lain kita juga belum siap, maka ini juga harus didengar aspirasi-aspirasi yang dari masyarakat memang besar peranan dari BPTJ dalam hal menentukan, apa namanya, terselenggaranya pelaksanaan atau penerapan ERP yang ada di Jabodetabek. Saya kira begitu, Pimpinan.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih, Pak Sumail. Pak Sumail kalau bertanya semangat terus dia, tapi dicari Pak Ketua, Pak, Pak Lasarus katanya.

Pak Willem mau bicara apa, tidak berminat? Silakan, Pak, silakan.

F-P. DEMOKRAT (WILLEM WANDIK, S.Sos.):

Baik, Pak Ketua.

Saya mungkin sedikit saja untuk Dirjen Transportasi Darat. Untuk pengadaan bus di Papua itu, selama ini satu provinsi dan selama satu provinsi itu setahu kami ada sejumlah bus yang didistribusikan ke sana, tapi kami dapat keluhan dari sejumlah daerah bahwa habis itu belum sampai. Daerah-daerah itu sekarang ini sudah di sudah diberikan DOB punya wilayah apa provinsi sendiri seperti provinsi, apa seperti di Papua Tengah, itu bus yang pernah dikasih itu hingga hari ini belum sampai ke Paniai dan masyarakat Paniai sudah sampaikan ke Provinsi Papua dan Provinsi Papua menyampaikan kepada kami dan kami sudah pernah menyuarakan di sini, bahkan juga sampaikan kepada Ibu yang sekarang jadi Ibu Dirjen Udara, ya, harapan kami semoga itu terealisasi sudah sampai ke sana, sudah sampai ke Timika, bukan Timika tapi ke Kabupaten Paniai. Itu dari kabupaten Nabire harus didistribusi jalan darat sampai ke Kabupaten Paniai. Kabupaten Paniai ada posisi di atas gunung, itu satu.

Dan, juga di daerah lain juga seperti di Merauke sekarang jadi Papua Selatan dan juga di Papua Pegunungan Wamena sekarang jadi Papua pegunungan, Timika dan Nabire sekarang jadi Papua Tengah karena itu pernah ada kuota distribusi bus sini, semoga bisa diseriusi, bila perlu bisa menambahkan jumlahnya.

Dan, untuk Dirjen Perkeretaapian, ini saya ingatkan kembali, kami pernah dapat keluhan saat kunjungan ke komisi ke Surabaya, ada usaha-usaha *home industry* yang dulunya mereka pekerjaan banyak tenaga warga di sana, namun karena apa setelah ada kebijakan baru dari KAI terus terpaksa mereka harus PHK-kan karyawan yang selama ini dipekerjakan di tengah-tengah situasi yang belum begitu mengalami pemulihan dalam penciptaan lapangan kerja maupun juga pendapatan bagi warga. Oleh karena itu, kiranya kebijakan ini bisa ditinjau Kembali, kebijakan yang telah memberikan dampak terhadap perusahaan-perusahaan atau *home industry* yang selama ini bermitra kepada perusahaan KAI, yang mana selama ini perusahaan itu memberikan dukungan terhadap perusahaan KAI dalam hal mempersiapkan masker-masker dan juga kebutuhan lain.

Ya Mungkin dua hal itu yang dapat kami sampaikan, sekian. Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Willem.

Yang terakhir Ibu Eem melalui *zoom* melalui virtual. Bu Een, silakan Bu Eem.

F-PKB (NENG EEM MARHAMAH ZULFA HIZ., M.M.):

Ya, terima kasih.

Pimpinan beserta Mitra Kerja Kemenhub di Dirjen Darat, Kereta Api, dan BPTJ yang saya hormati, dan Teman-Teman semuanya,

Pertama, saya menindaklanjuti beberapa yang telah disampaikan oleh teman-teman terkait program padat karya, baik di semua direktorat jenderal maupun di kepala badan, harap itu memang bersinergi penuh terhadap masyarakat di daerah pemilihan, terutama dengan Anggota DPR RI yang Komisi V. Selama ini, kita apresiasi sebenarnya program-program padat karya itu, karena itu adalah sebenarnya fasilitas kita untuk bekerja bersama dan dilihat oleh masyarakat di sekitarnya dan di situ juga sebagai bentuk atau manivestasi kehadiran negara terhadap masyarakat kecil di daerah sekitarnya, cuma sayang sekali, sering sekali dalam agenda padat karya itu kita jangankan apa mungkin masyarakat yang dilibatkan, kita pun yang Anggota DPR RI Komisi V itu, sering sekali kayak tamu kalaupun misalkan dilibatkan itu hanya sekedar tamu *gitu* kan. Mohon ini bisa sinergitasnya di di ditingkatkan lagi afirmatifnya juga dikuatkan lagi, itu yang pertama.

Terus kemudian yang kedua, untuk Direktorat Jenderal (suara kurang jelas) Darat. Terkait bus ya, bus sekolah, tahun 2021 itu saya tidak mendapatkan program bus, begitu juga tahun 2022. *Nah*, waktu di tahun 2021 ketika tidak dapat waktu itu Pak Dirjen masih Pak Budi menyampaikan nanti bisa diakomodir di tahun 2022, termasuk juga direkturnya Pak...Pak...Pak siapa itu komunikasi juga. Ternyata, di tahun 2002 pun itu juga *zonk* ya, tidak terakomodir. Harapan saya, *gitu* kan ini program-program seperti itu merata semua Anggota Komisi V itu juga dapat. Saya juga heran kenapa baru tahun 2021 itu saya *nggak* dapat, padahal sebelum-sebelumnya biasanya dapat *gitu* kan. *Nah*, ini mohon mungkin Pak Dirjen untuk ke depan ini juga *ajuan* saya yang di tahun 2021 yang tertunda yang *waiting list* di tahun-tahun sebelumnya bisa juga diakomodir di tahun 2023 nanti dan itu tidak terlewatkan.

Terus, kemudian untuk Dirjen Kereta Api ini banyak beberapa keluhan dari masyarakat untuk stasiun-stasiun ini *nggak* tahu, ya, apakah PT KAI-nya atau prasarana di kereta api bagiannya. Stasiun-stasiun kereta api ini banyak sekali fasilitas sholatnya itu kurang memadai, bahkan mungkin di beberapa yang kecil tidak ada musholanya. Kalau yang...yang stasiun yang besar mungkin musholanya sangat-sangat kecil *gitu* kan kurang memadai. Mohon ini juga mungkin diperhatikan untuk ke depan agar juga memadai karena memang penduduk Indonesia kan memang kebanyakan kan mayoritas muslim seperti itu.

Terus kemudian yang ketiga, untuk Kepala Badan Pengelolaan Trans Jabodetabek. Ini saya sebenarnya apa, ya, agak prihatin karena apa anggarannya selalu sedikit sekitar 200 miliar *gitu* timpang sekali dengan direktorat jenderal yang lain padahal ini kan ada Perpres khusus sebenarnya untuk badan ini dan selain itu juga kerjanya juga walaupun mungkin wilayahnya tidak seluruh Indonesia yaitu hanya wilayah aglomerasi penyangga Ibukota DKI Jakarta, tetapi kan beban kerjanya juga berat, karena mobilitas masyarakat Indonesia paling banyak *gitu* kan, paling padat itu ada di Ibukota Jakarta dan daerah-daerah penyangga sekitarnya, tidak hanya masalah transportasi, hal-hal yang lain dan lain sebagainya.

Maka itu saya berharap itu juga menjadi perhatian juga *gitu* untuk kemudian ke depan apa diperhatikan, walaupun mungkin hari ini karena Pak Menteriya *nggak* ada, mungkin agak-agak kurang relevan tetapi saya berharap teman-teman pun walaupun ini mungkin bukan Dapil-nya teman-teman Komisi V mungkin hanya sebagian orang, tetapi kan kita semua Anggota Komisi V bekerja dan tinggal sehari-hari dalam melaksanakan kerja-kerja politik kita itu selain di Dapil, ya, di ibukota ini, maka saya kira itu menjadi bagian penting juga untuk kita perjuangkan bersama untuk BPTJ ini.

Mungkin itu saja, terima kasih Pimpinan.

*Wallahul muwaffiq ila aqwamith thariq,
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih, Ibu Eem.

Sekarang di meja Pimpinan. Pak Roberth Rouw silakan, Pak.

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

Baik, terima kasih.

**Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati,
Saudara Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Kereta Api dan Badan
Pengelola Transportasi Jabodetabek dan seluruh jajaran yang hadir pada
siang hari ini,**

Ya yang pertama, saya ingin ini kepada teman-teman mitra dari kementerian, memang ada satu sistem yang dibuat oleh Kementerian Keuangan yaitu *automatic adjustment*. Nah, ini sangat berpengaruh dengan program-program kita yang telah kita sepakat bersama dengan saudara-saudara.

Saya ingin sampaikan bahwa tolong yang namanya *automatic adjustment* ini, tidak mengganggu kesepakatan kita yang telah kita sosialisasikan ke daerah, ya, karena apa yang kita lihat di dalam anggaran yang begitu besar, ini sesuai dengan amanat Undang-Undang MD3 kita ya, untuk memperjuangkan aspirasi dari daerah ini yang diberikan tidak sampai mungkin sekitar 10% kali, yang dialokasikan. Kalau sampai itu juga yang diambil ya, saya kira ini tidak layak untuk dipotong ya, kan masih banyak yang ya kan yang diberikan kepada Anggota ini sangat kecil *gitu*, untuk membawa aspirasi ke daerah.

Jadi, saya inginkan supaya ini tidak boleh terganggu ya, karena apa yang kita sudah sosialisasikan ke daerah ke Dapil kita itu tiba-tiba dengan alasan bahwa ini ada suatu mekanisme baru yang dilakukan oleh Kementerian Keuangan, maka aspirasi kita itu menjadi misalnya satu ada tiga menjadi

tinggal dua, ini kan tidak layak dan tidak...tidak harus ini dilakukan ya. Saya ingatkan kembali Pak Dirjen dan Teman-teman semua mitra agar hal-hal ini kita tidak lagi mendapatkan, ya, itu urusan *adjustment automatic adjustment* ini urusan pemerintah ya, jangan kita dibebani, ya. Pemerintah harus bisa pisahkan itu ya.

Yang berikut, tadi sudah sempat disinggung oleh Saudara Willem Wandik masalah transportasi di daerah kami memang masih sangat terbatas. Kami saya kebetulan Dapil-nya di daerah pegunungan kemarin ini, itu daerah Wamena itu ada 36 *rute* transportasi, tetapi kerusuhan 2.000...berapa ya...19, ya. Itu busnya kebakar banyak ya dan itu sampai sekarang ya belum tertangani. Jadi, mohon bantuan dari Pak Dirjen untuk melalui DAMRI di sana, untuk bisa melayani masyarakat ya karena transportasinya sangat mahal ya. Kita tahu transportasi untuk barang sampai di sana saja itu sudah mahal, apalagi di sana nanti ke daerah, ya kan, masyarakat belanja ke kota untuk bawa ke distrik itu kalau tidak ada angkutan ini maka pasti menyewa, ya. Jadi, ini mohon perhatian.

Yang berikut, saya kira Pak Dirjen Darat sangat mengerti benar bagaimana untuk memberikan pelayanan di daerah kami di Papua untuk ada subsidi-subsidi angkutan yang mungkin diberikan juga, ya, kepada kami di sana melalui angkutan darat juga harus mesti ada, ya.

Yang berikut, ini ke Dirjen Kereta Api. Saya kira, Dirjen Kereta Api, kita bicara kereta cepat, kita bicara kereta listrik yang Jabodetabek, Jabodetabek ya, yang sekarang lagi kemarin presiden sudah uji coba dan direncanakan bulan Juni nanti akan di *operate* ya. Harapan kami, bisa berjalan baik, tapi kami ingin juga penjelasan, ya, hal-hal ini yang perlu mungkin juga agar masyarakat tahu. Seperti tadi sudah disampaikan ke teman-teman juga bahwa kemarin di kereta cepat Bandung-Jakarta itu ada terjadi kecelakaan. Itu tolong dijelaskan sama kita agar ini kan secara, dia nonton semua ini apa sebenarnya masalahnya sampai bisa terjadi seperti itu ya, karena saya juga pernah kunjungan ke kereta listrik yang daerah Bogor itu *eh* Cibubur waktu kejadian tabrak juga saya hadir juga di sana dan itu belum dapat jawaban yang memuaskan saya, karena penyebabnya seperti apa, kenapa terjadi seperti itu, itupun belum...belum diumumkan secara baik ya dan saya ingatkan lagi kepada kereta api ini, selalu ada pembengkakan ya dari perencanaan awal. Ini bukan cuma kereta listrik yang saya lihat, tapi kereta cepat Bandung pun ya, pembengkakan ini sangat besar ya, bukan 1-2 triliun, tapi sampai puluhan ya. Ini ada apa *gitu*, ya kan selisihnya begitu besar? Mohon dijelaskan sama kita ya, karena saya kita inginkan, kita lihat semua bahwa yang namanya moda transportasi kereta, stasiun itu menjadi *icon* di negara-negara ya.

Kita lihat Stasiun Gambir, Stasiun Kota di...itu dari zaman Belanda dibuat menjadi *icon* ya kan. Saya mengharapkan saya lihat itu stasiun yang ada di daerah Cibubur kemarin itu sangat tidak layak untuk kita sebut nanti sebagai *icon-icon* yang baik. Harapan saya dengan pengembangan atau pembengkakan nilai begitu besar, itu pasti kualitas dan ininya itu sangat bisa membanggakan kita, tapi saya lihat itu tidak membanggakan yang dipakai biasa-biasa saja ya kan. *Nah*, ini...ini perlu ya perlu karena kita ingin

pembangunan itu menjadi kebanggaan kita, ya, karena itu angkutan umum yang seluruh dunia seperti itu ya, sangat disayangkan uang begitu besar tetapi hasilnya tidak memuaskan kita.

Yang berikut saya, tadi Pak Dirjen Darat semua bicara selama ini kita bicara tentang ODOL, ODOL, ODOL, ODOL. Saya kira saya sepakat, Pak Dirjen, tadi berdiskusi bahwa punya satu tekad untuk ke depan bisa kita mengatasi itu, dan itu bukan dengan sentuhan orang dengan orang, tapi teknologi yang digunakan, karena teknologi kita, sekarang ini teknologi dunia sudah ada dan ini yang harus melalui teknologi itu, kita tidak lagi yang dihadapi para orang kecil pelaku supir-supir bus atau supir-supir angkutan umum, tapi *corporate*-nya karena mereka semua di bawah *corporate*. Ya, mereka cuma menjalankan, mereka cuma makan gaji, ya, tapi *corporate*-nya yang harus bertanggung jawab. Saya kira ini yang perlu kita benahi semua agar ke depan semua itu aturan-aturan yang kita buat itu bisa berjalan ya, dengan pakai sistem teknologi yang ada.

Saya kira itu saja Pimpinan, yang saya sampaikan. Mohon maaf kalau ada yang kurang berkenan. Saya kembalikan ke Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Roberth Rouw. Pak Ketua, tapi nanti terakhirlah Pak Ketua, supaya Pak Ketua bisa merangkum semua karena Pak Ketua ikut semua sejak awal, nanti itu terakhir.

Saya sedikit saja, Pak. Yang pertama, kepada Dirjen Kereta Api. Saya banyak melihat perencanaan kereta api ini tidak tuntas, banyak sekali yang tidak tuntas, misalnya antar kabupaten saja tidak ketemu dia, tidak tuntas itu. *Nah*, ini kenapa ini? Ini pasti alasannya persoalan keuanganlah apa segala seterusnya. *Nah*, ini seharusnya ke depan tidak boleh seperti ini Pak Dirjen, sebab kalau seperti ini ya *nggak* ada manfaatnya, lebih baik itu keuangan kereta api disatukan tetapi semua *nyambung gitu*. Seperti Aceh misalnya dengan Sumatera *nggak* pernah ketemu-ketemu biar antar kabupaten tidak, jadi tidak termanfaatkan itu.

Nah, saya harapkan dengan Bapak setelah dilantik untuk definitif sebagai dirjen sekarang ini, mesti ada pikiran seperti itu Pak Dirjen. Jadi, dia berkesinambungan secara apa namanya, ya secara langsung, sehingga pada akhirnya tidak putus-putus sudah tahun-tahunan misalnya, sampai Aceh ya mengungkit kita, bahwa Indonesia dulu ini belum ada apa-apa, justru Aceh sudah menyumbangkan apa terhadap Indonesia, bahkan pesawat pun diberikan kepada presiden kita pada waktu itu kepada Indonesia, itu gara-gara salah satu adalah yang memberi kontribusi sehingga orang-orang mengungkit kita seperti itu antara lain adalah kereta api, yang pada akhirnya ya sampailah kepada jalan kita rusak karena dilewati oleh kendaraan-kendaraan yang *over* apa namanya dimensi tadi ya, *over-over* muatan dan seterusnya *gitu*. Jadi, saya mohon ini adalah menjadi perhatian keras dari apa namanya, Dirjen Perkeretaapian.

Yang kedua, Sulawesi Tenggara. Sulawesi Tenggara itu, pernah dulu masih Dirjen yang lama saya mengusulkan agar dipikirkan juga tentang persoalan pembangunan kereta api antara, ya, mungkin Pak Dirjen bisa mencatat itu adalah Kota Kendari ke Kolaka Utara melalui Kabupaten Konawe dan Kabupaten Kolaka Timur dan Kabupaten Kolaka, karena penting di sana karena memang di sana adalah banyak industri, Pak, terutama untuk industri Nikel kita yang ada di sana, kemudian juga penghubung antara Sulawesi Selatan dengan Kendari. Itu nanti kan kereta api dari Makassar menuju Parepare, Parepare ke Palu ke Sulawesi Tengah.

Nah, suatu ketika nanti akan ketemu antara Kendari Sulawesi Tenggara langsung ke Sulawesi Tengah, ini berarti ke Sulawesi Selatan bisa naik kereta api salah satu alternatif yang kita bisa pakai, yang pada akhirnya bisa apa namanya barang-barang yang diangkut oleh masyarakat di sana bisa kompetitif, yang dijual bisa lebih murah, kemudian yang potensi-potensi atau komunitas masyarakat kita yang ada di sana bisa terangkut dengan baik dan bisa dijual lebih kompetitif dengan yang lain. Saya dengar terakhir itu adalah barusan Trasenya yang mungkin yang dikerjakan, tapi barangkali saya berharap Pak Dirjen untuk mendaklanjuti, jangan sampai berhenti seperti itu saja gitu. Jadi, kita tahu perkembangannya. Itu barangkali, Pak.

Kemudian, Pak Dirjen Kereta Api, saya dengar Pak Boyman tadi misalnya ada, apa namanya, eskalatornya kecil-kecil apa segala, kenapa harus berpikir kecil, sementara kan kereta api ini kan besar-besar ruangnya. Bikinlah itu eskalator yang besar sehingga apa namanya, para penumpang kita apa ya tidak bergegas-gegas yang pada akhirnya kesulitan mereka ada di sana dan saya pikir yang Dirjen baru ini adalah tidak bisa kita banyak salahkan, hanya kita berharap pada Dirjen baru ini banyak merubah, termasuk apa yang disampaikan oleh Pak Ketua tadi.

Kalau Pak Dirjen Darat adalah mungkin Pak Dirjen sebagai orang yang apa namanya memulai, memulai, ini persoalan ODOL ini Pak, sejak berapa tahun kita ada di sini, ini saya sudah hampir 8 tahun, iya 8 tahun saya di sini Pak, di Komisi V ini, Pak, yang diangkat terus ODOL- ODOL terus dan sampai sekarang tidak pernah tuntas, ya. Saya...saya berkehendak bahwa dengan pembicaraan hari ini Pak Dirjen sudah bisa mengambil langkah berkoordinasi dengan kementerian-kementerian terkait yang lainnya, yang pada akhirnya kita dengar ODOL itu sudah *zero* betul.

Kita pernah lakukan di Kendari pada Sulawesi Tenggara, kita pernah, masih Pak Beni ini anunya ini, ini anggotanya Bapak ini Pak Beni ini, dia punya Kabalai yang ada di sana. Kita pernah saya terlibat langsung Pak, turun ke lapangan untuk membantu mengontrol ODOL- ODOL itu sendiri, tapi memang berdampak luas, berdampak luas karena ya bagaimana pabriknya, bagaimana yang mangkonsul Karoseri tentang itu, bagaimana masyarakat yang dirugikan karena tadinya misalnya barang-barang yang dimuat itu dengan harga sekian, dengan dikurangi dia menjadi murah *gitu*, menjadi tidak bisa bersaing di tempat lain. Jadi, banyak faktor, maka oleh karena itu, tidak boleh kecil berpikirnya Pak, harus besar. *Nah*, cara besarnya adalah bagaimana caranya

berkoordinasi dengan kementerian yang lain, mungkin melalui Pak Dirjen Darat ini agar segera bisa teratasi.

Saya kira kalau BPTJ, saya kira *nggak* perlu saya, ya, karena sudah banyak teman yang lainnya. Terima kasih. Saya persilakan kepada Pak Ketua. Silakan, Pak Ketua.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Baik, terima kasih Pak Ridwan.

**Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati,
Pak Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Kereta Api, dan Kepala Badan Transportasi Jabodetabek, serta seluruh jajaran baik yang hadir fisik maupun virtual yang saya hormati,**

Pertama, nanti jawabnya singkat saja, Pak, bikin jawaban tertulis supaya satu persatu masukan, saran, dan pendapat dari Teman-teman Komisi V ini bisa dijawab secara rapi oleh masing-masing direktorat jenderal sesuai dengan saran, pendapat, dan masukannya itu dulu. Jadi, yang penting-penting saja nanti yang dijawab Pak, ya, *nggak usah* semua Bapak jawab satu persatu ya, itu yang pertama.

Yang kedua, saya tidak ingin mengulang apa yang sudah disampaikan oleh teman-teman, ya. Menarik apa yang disampaikan oleh Pak Ridwan tadi saya ke Dirjen Kereta Api dulu, Pak Risal. Memang kita belum pernah juga, Pak, bicara *roadmap* kereta api di sini, belum pernah, ya. Kalau pelabuhan pernah, Pak, itu namanya ada dulu Rencana Induk Pelabuhan (RIP). RIP dulu pernah disampaikan oleh Pak Freddy Numberi dulu. Jadi, di sini boleh, ini tidak, ini boleh, ini tidak, dulu ada skema RIP (Rencana Induk Pelabuhan). Jadi, kalau dulu mengusulkan pelabuhan baru, dia kalau tidak masuk di RIP *connectivity* antar pelabuhan itu, dia *nggak* bakalan bisa dibangun. *Nah*, ini menghidupkan jalur kereta ini konsepnya apa dulu? Jumlah penduduk? Luas wilayah atau tergantung permintaan *gitu loh*? Mungkin ini, nanti perlu disampaikan Pak, di waktu yang pas di kita di sini, sehingga kita bisa tahu pada tahun berapa nanti Indonesia ini sudah terhubung semua kereta apinya. Pulau Jawa dulu *double-double track* misalnya. Kemudian, Sumatera itu yang sudah ada keretanya kapan kita bisa selesaikan konsep kereta di Sumatera itu? Sulawesi itu *planning-nya* seperti apa, *gitu loh*? Supaya ada skemalah, kita ada skema.

Memang seperti yang tadi Bu Irine tadi sampaikan bahwa negara maju itu salah satunya ketika angkutan massalnya itu tumbuh dengan baik, itu ciri khas negara maju, Pak. *Nah*, kereta api ini kan bagian dari angkutan massal ini, ya. Saya rasa untuk kereta api itu barangkali Pak Dirjen nanti yang perlu disampaikan kepada kami.

Kemudian saya sampaikan juga, Pak, dari dunia usaha kalau untuk kereta api ini juga banyak keluhan, Pak, *nyampe* di kami di sini, ya. Saya kadang-kadang menjawab sudahlah kalau orang kerja itu kan memang butuh spesialisasi saya bilang, kayak dokter spesialis, *gitu loh*, kan gitu. *Nah*, tapi di

satu sisi juga, kami kan menerima juga hasil pemeriksaan BPK, Pak, padahal pemain di kereta api kan itu-itu saja orangnya, tapi kalau kita *compare*-kan dengan hasil pemeriksaan BPK, saya lihat *kok* tidak terlalu bagus-bagus amat juga, belum kalau kami nanti melakukan investigasi yang mendalam. Contoh misalnya kalau rel, apakah betul rel ini impor perusahaannya yang bikin di mana, kan kita belum pernah kejar ini, Pak Ridwan. Benarkah harga di luar seperti itu, lalu terus di harga satuan kita seperti itu, kita belum pernah...belum pernah cari ini ya, tapi kalau nanti kita jadi bentuk Panja dan seterusnya ini pasti akan kita kejar sampai ke sana, *gitu loh*.

Demikian juga pekerjaan fisik kan kita juga belum pernah dalam ini, fisik. *Nah*, kalau di pelabuhan dulu pernah Pak, kita bentuk Panja. Kita bentuk Panja pelabuhan-pelabuhan yang tidak tidak berfungsi dulu saya masih ingat, Ketua Panja-nya, Pak Mekel Wattimena, dulu periode lalu, itu pelabuhan kita pernah Pak, kalau untuk kereta belum.

Nah, sekarang sudah terinventarisir. Kalau saya *nggak* salah penjelasan dari Dirjen Laut terakhir masih ada 16 pelabuhan yang belum *connect*, Pak, antara pelabuhan ke jalan. Pelabuhannya ada, jalan *nggak* ada, masih ada 16, Pak, itu dari hasil pendalaman kita dulu, supaya ada progres ini diselesaikan.

Nah, kereta api ini bisa saja nanti Panja-nya kita arahkan, termasuk soal *roadmap*-nya tadi, *roadmap* rencana perkeretaapian di Indonesia, kan *gitu* yang tadi Pak Ridwan sampaikan tadi itu ya ke kita supaya semua ada skemanya, ya. Contoh kalau misalnya tingginya arus barang di Kalimantan Timur dulu pernah ada, Pak, rencana akan dibangun rel kereta untuk batubara, sampai sekarang juga *nggak* ada juga, ya kan. Selatan juga tinggi tambang batubaranya belum ada rel juga, bahkan saya rasa dari kereta api sendiri sudah ada belum? *Nah*, *gitu*.

Nah, sekarang untuk *ngangkut* orang, *ngangkut* orang itu pijakannya apa? Yang saya bilang tadi luas wilayah, jumlah penduduk atau apa *gitu* harus ada kriterianya? Kan, kalau bicara soal *planning*, kan antara Bapak sama sama kementerian, ya, di internal kementerian sama Bappenas, Kementerian Keuangan, itu pasti dibahas, sama kita kan belum pernah disampaikan kriteria ini. Cuma kalau ditanya contoh, saya dari Kalimantan Pak, ya, kalau ditanya "Pak Lasarus ketua komisi *kok* kenapa *nggak* ada kereta api di tempat kita?" Yang pertanyaan begini pertanyaan masyarakat, Pak. Saya bilang "Di tempat kita ini kurang layak untuk dibangun kereta api karena *demand*-nya pasti rendah, jumlah penduduknya sedikit", *nah*, alasannya klasik, Pak. Alasan kita klasik ini.

Oh kalau saya tarik lagi, Pak, antara apa namanya...antara Sambas kalau Bapak pernah ke Pontianak, Sambas-Singkawang, Singkawang-Mempawah, Mempawah-Pontianak, itu layak sekali Pak, kalau kita bicara soal itu, penduduknya padat, ya, populasi di sekitar sini mungkin mencapai 2 juta orang, *gitu loh* dan sekarang macet *banget* Pak, melewati Pelabuhan Kijing itu suka macet, maka di situ direncanakan dibangun tol antara Pontianak, Kijing ke Singkawang sekarang ini solusinya tol,

Nah, kereta api ambil bagian *nggak*? Ini kan kita belum tahu *nih*. *Nah*, kalau tol ini nanti lebih kepada orang, kepada barang Pak, kepada barang Pelabuhan Kijing itu ya. Ini, Pelabuhan Kijing saya meresmikan bersama presiden, presiden saja bilang “Ini pelabuhan *gede banget*”, presiden yang *ngomong* Pak. Itu Jetty-nya saja nanti 2 km Pak, Jetty-nya *tok* 2 kilo, Pak. 2 kilo itu *gede loh*, Pak, yang sudah ada sekarang 1 kilo, Pak, sudah jadi jetty-nya sudah ada 1 kilo, akan dibangun sampai 2 kilo nanti Jetty-nya.

Nah, itu angkutannya di situ ada Bauksit, ada kelapa sawit apa nama ada CPO, belum barang kebutuhan sehari-hari ya. Jadi, singkat cerita kita pingin tahu ini Pak Risal, ini *roadmap* perkeretaapian kita ini bagaimana ini? Karena kan tiap tahun kita anggarkan terus *nih*, saya lihat tergantung permintaan kalau saya lihat masih sekarang ini tergantung permintaan kemungkinan untuk bisa dibuka. Apakah nanti bisa *connectivity* atau mungkin terintegrasi secara alur jalur, kan kita juga belum tahu ini, seperti yang tadi Pak Bob sampaikan di di sana. Medan Binjai misalnya, Binjai dapat apa? Namanya Medan-Binjai. *Nah*, saya tahu juga cerita Medan Binjai ini Pak, kenapa Medan Binjai ini bisa dibangun, saya tahu juga ceritanya *dikit-dikit* ya, anggarannya kan lumayan *gede*. Ya contoh-contoh yang muncul karena permintaan Pak, belum tentu ini karena kebutuhan, tapi bisa jadi permintaan. Saya rasa itu barangkali ke....

Kalau Dirjen Darat saya rasa *is okelah*, Pak Dirjen Darat ya. Soal BTS tadi mungkin ini program ini kan program sebelum Pak Dirjen ini ya, walaupun programnya seperti ini ya Pak Dirjen kita kasih kesempatanlah untuk merapikan ini Pak Dirjen, ya. Jadi, Bapak mendapat limpahan yang barangkali kurang-kurang, apa ya, kalau di komisi ini program ini memang masih banyak dipertanyakan, Pak, dan akhirnya Pak Dirjen yang sekarang yang mendapat limpahan tugas berat ini harus menjelaskan sesuatu yang mungkin barangkali dalam mena’ati Pak Dirjen juga secara pribadi, ya, bisa-bisa juga tidak setuju sebetulnya, tapi ini kan tugas melanjutkan program yang sudah ada, *gitu loh*.

Jadi, contoh kami dulu mempermasalahkan, Pak, Pak Dirjen, kenapa pilihannya salah satunya kotanya Banyumas. Saya *fair-fair-an* saja ya kan. Saya ini, Pak, warga Kota Pontianak. Pak Dirjen Perhubungan Darat pasti pernah ke Kota Pontianak. Kurang layak apa Pontianak itu, Pak? Macetnya parah Pak, kita sudah mulai berpikir lagi mesti bangun jembatan dan duplikasi Jembatan Kapuas 3 sekarang, Kapuas 1 sudah, Kapuas 2 mau kita duplikasi lagi, belum sempat kita duplikasi Kapuas 2, apa belum sempat kita duplikasi Kapuas 2, *sorry* iya, Kapuas belum sempat kita bangun Kapuas 3, Kapuas 2 sudah macet Pak, padahal kita bangun duplikasi Kapuas 1. Pontianak itu macet *banget*, sangat layak kalau kita bicara BTS kalau kita *compare*-kan dengan Banyumas *gitu loh*, Pak. Kalau kita *compare*-kan dengan Banyumas. *Nah*, lalu program ini pijakannya apa?

Nah, sekarang kan anggaran kita lihat *nih*, mau tidak mau ini anggaran ini sekarang digelontorkan ke situ, walaupun saya di awal dulu keras sekali saya menyikapi ini, ini Pak Dirjen. Sayalah yang buka ini dulu, karena di sini tidak pernah dipaparkan secara baik kepada kita, tidak pernah didiskusikan secara baik, tapi kami dipertontonkan di lapangan dengan tingkat kegagalan yang tinggi dari BTS ini. Masyarakat banyak mempertanyakan, bahkan

pengusaha-pengusaha transportasi pernah *ngomong* ke kami, Pak, “Pak Lasarus, kenapa negara harus membiayai ini? Kenapa ini *ndak* diserahkan ke kami-kami saja pihak swasta tinggal negara nanti ngambil bagian yang mana, mungkin anggarannya tidak perlu sebesar itu, Pak, kalau kami yang kerjakan?” *Fair* ini, Pak, pernah ada pengusaha yang berbicara seperti itu kepada saya, masuk akal kalau di sayanya, masuk akal, Pak.

Sekarang ini kan *full nih* kita ya, negara *ngambil* bagian yang besar sekali, kalau gagal *gimana*? Yang paling berat dari BTS ini satu Pak, Pak Dirjen Darat, kalau dia muter-muter penumpangnya cuma *ngecret-ngecret* ya minyak yang dibakar sama saja, ya jalan 1 kilo ya, 1 kilo per, sekian kilo per liter, apa sekian liter per km itu, ya, dibakar semua Pak BBM-nya itu biaya yang harus kita tanggung *gitu loh*, makanya soal BTS ini Pak Dirjen Darat saya minta Pak Dirjen konsen betul ini soal BTS ini Pak, untuk melakukan evaluasi. Sejauh mana kita bisa akselerasi kembali dan sejauh mana kita bisa mengambil sikap bahwa ini cukup untuk tidak kita teruskan lagi atau kalau kita mau lanjutkan, seperti apa dampak yang ada sekarang. Kan, kita sudah tahu tadi *nih*, memang tujuan ini *sih*, tujuannya utamanya adalah untuk subsidi angkutan ini sebetulnya, maka kalau ditanya penghasilan tentu tidak pernah *nyambung*, jangan pernah mengharapkan BTS ini bisa memberikan sesuatu rasa nyaman dari sisi penghasilan atau yang disebut PNPB atau apalah dari BTS ini. Memang tujuannya untuk subsidi *gitu loh*, *nah*, tapi apakah ini sudah betul? sementara kita masih sangat perlu yang lain-lain di Dirjen Perhubungan ini, ya. Kita masih banyak sekali tugas-tugas kita di apa di Kementerian Perhubungan ini direktorat-direktorat jenderal yang lain, sementara anggarannya ini kita tumpuk seperti ini untuk kegiatan yang.

Tadi semua teman menyampaikan, kalau untuk DKI Jakarta dan seterusnya tadi Pak Umar tadi sampaikan ada titik yang berhasil, kalau itu masuk akal Pak, dan kalau menurut saya itu tidak bisa kita pegang lama-lama Pak Umar, *ngapain* kita pegang lama-lama? Kasih sama swasta, Pak. Ya kalau *profit*-nya bagus, keuntungannya bagus, swasta masih mau, *ngapain* negara ngurusin beginian. Sudahlah Pak, kasih sama swasta saja, *ngapain* kita negara ngurusnya, itu. Bila jadi nanti terjadi kompetisi, kalau bagus yang untung juga masyarakat, tiket bisa lebih murah barangkali. Kalau menurut saya arah pikir kita ke sana *gitu*, jadi jangan kita negara ini *ngambil* tugas yang harusnya swasta bisa mainkan *gitu loh*. Ujung-ujung nanti bisa jadi kita negara berkompetisi dengan swasta misalnya, kan *nggak* betul kita.

Saya rasa barangkali itu yang dapat saya sampaikan Pak Ridwan ya. Sekali lagi Pak Ridwan sebagai Pimpinan Rapat, saya pikir nanti yang penting-penting saja Pak, seperti kita yang kemarin, nanti jawaban detailnya secara tertulis, sehingga kita bisa *review* di rapat kita berikutnya.

Terima kasih, Pak Ridwan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Ketua.

Sekarang sampailah pada tanggapan para Dirjen dan Kepala BPTJ. Seperti disampaikan Pak Ketua tadi, bahwa yang umum saja yang dijawab ya dan yang penting, kalau tidak terlalu penting nanti dijawab secara tertulis saja, baik Pak, itu Dirjen Perhubungan Darat, Perkeretaapian, maupun BPTJ. Mungkin Pak Dirjen Perhubungan Darat duluan, silakan Pak.

F-P. GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Interupsi Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Sumail.

F-P.GERINDRA (Ir. SUMAIL ABDULLAH):

Saya kira begini, semua apa yang disampaikan kawan-kawan tadi itu penting semuanya. Maksud saya walaupun harus digambarkan secara umum saja, jangan ada *statement* bahwa yang penting-penting saja yang lain tidak penting.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Ya, dapat dimengerti.
Silakan, Pak Dirjen.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):

Terima kasih, Pak Ketua, Pimpinan pada siang hari ini saya terima kasih. Beberapa masukan-masukan yang sudah kami catat Bapak, mana yang akan kami tindaklanjuti dan kami catat. Untuk di Perhubungan Darat ada tiga poin besar yang saya akan jelaskan sedikit Pak, tentang ODOL, tentang Jambi, dan BTS itu, saya.

Berkaitan dengan ODOL yang tadi Bapak menyampaikan kenapa *kok* pengemudinya yang kena ya. *Nah*, di pasal di Undang-Undang Lalu Lintas Pasal 307, Pasal 169, memang tertulis pengemudi, seorang pengemudi yang mengemudikan kendaraan yang lebih muatan *bla bla bla* itu dikenakan pelanggaran, jadi tertulis di sini pengemudi. Di Pasal 277 itu baru bagi pembuat atau karoseri yang melakukan kelebihan dimensi itu dikenakan pidana 1 tahun kurungan. Jadi, memang di undang-undangnya berbunyi dikenakan pengemudi. Untuk ODOL Bapak, jadi karena di ODOL itu sebenarnya di Undang-Undang Lalu Lintas itu sudah ada yang saya sebutkan tadi Pasal 309 dan 169, itu tinggal penegakan hukumnya dikerjakan atau tidak, ya. Itu ODOL, jadi ODOL memang sudah ada ada di Undang-Undang Lalu Lintas memang tidak boleh.

Bagaimana konsep ODOL, saya sependapat dengan Bapak-bapak tentang konsep ODOL secara holistik menyeluruh. Saya sudah melakukan rapat Pak, sudah melakukan FGD dengan ahli-ahli transportasi, akademisi, pengamat transportasi, pengamat publik sudah kami himpun pendapat-pendapatnya bahwa ODOL itu pemikiran kita, pemikiran tentunya Bapak semuanya tidak semudah membalik telapak tangan *gitu*, Pak. Kalau ibarat tombak itu Polri sama Perhubungan Darat itu hanya di ujungnya, tapi tekanan yang lainnya luar biasa.

Kami sudah rencana membuat *roadmap* Pak, jangka pendek, jangka sedang, dan jangka menengah dan *roadmap* itu bukan tanggung jawab dari Perhubungan Darat, tapi semua kementerian. Kementerian Perindustrian, Kementerian Perdagangan, Kementerian Dalam Negeri, Kementerian BPN, Pertanahan karena itu bertanggung jawab tentang masalah rencana tata ruang dari kementerian-kementerian, terus Apindo, banyak Kementerian yang yang kita libatkan Pak. Jadi, setelah saya menghimpun kemarin kami sudah satu hari berdiskusi terkait ODOL, sudah ketemu poin-poinnya. Dari poin-poin itu nanti ke depan Pak, kami akan mengundang semua kementerian, jadi nanti membersihkan ODOL itu bukan hanya dari penegakkan hukum saja, tapi penegakkan ODOL dengan harapan semua secara kementerian itu terlibat dalam berkaitan dengan masalah ODOL, bukan hanya tanggung jawab dari Kementerian Perhubungan, tapi semua kementerian yang ada di situ, termasuk Tata Ruang dan sebagainya.

Dan, tanggal 7 besok kami juga akan mengundang Perindustrian, Perdagangan, Apindo, Aprindo, pengamat transportasi untuk bisa, kami ingin mendapatkan kebijakan atau keinginan, dari, ini kan yang yang yang sampai hari ini yang tidak sependapat dengan *zero* ODOL atau penindakan ODOL adalah Kementerian Perindustrian dan Apindo, Pak. Ya besok tanggal 7 kami undang apa konsepnya dan bagaimana keinginannya. Kita menghimpun data dulu, nanti dalam 2023 kami punya langkah-langkah untuk bisa menyelesaikan dan *insya Allah* tahun 2024 kita akan bisa berjalan *zero* ODOL kita Pak. Mungkin kita akan *rollback* juga karena dulu sudah ada kesepakatan dari Apindo dan dari Perindustrian tentang ODOL itu yaitu mulai 30%, 20% sampai 2023 itu 5%, itu sudah ada...ada ada. *Nah*, kita akan *rollback* lagi tentang kesepakatan itu, karena itu tidak waktu itu saya tanya tentang *action plan*-nya bagaimana, *roadmap*-mu bagaimana, sampai hari ini tidak bisa memberikan dan itu akan saya saya minta, ketika ada ada penolakan apa ada ada keinginan untuk menata bersama tentang ODOL.

Jadi, kalau hanya penegakkan hukum sampai hari ini masih tetap berjalan Pak, di jembatan timbang penegakkan hukum masih berjalan, Kepolisian juga berjalan penegakkan hukumnya, karena itu memang diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas, tapi bukan hanya sekedar di situ, hanya sekedar di situ, tapi saya ingin semuanya terlibat dan semuanya bersama-sama menyelesaikan tentang ODOL bukan hanya di ujungnya saja karena banyak-banyak kementerian-kementerian yang terlibat dalam menyelesaikan tentang ODOL ini, Pak.

Tentang kebijakan perdagangan juga seperti itu, bagaimana produksi di Surabaya tapi di Jakarta ada, Jakarta dari Surabaya bisa diperdagangkan di

Jakarta dengan pergerakan transportasi truk dari Jakarta dijual ke daerah lain, padahal di situ juga ada produksi yang sama. Semen dari sana lari ke sini, ini lari ke sana, itu juga akan mempengaruhi pergerakan ODOL di jalan itu juga perlu penataan-penataan.

Banyak sekali yang perlu kita tata dan kami juga sudah koordinasi dengan Dirjen Perhubungan Kereta Api untuk menghitung bagaimana angkutan barang itu bisa menggunakan angkutan logistik kereta api, sedang dihitung bagaimana biayanya apakah perlu ada subsidi yang masuk atau memang ada biaya-biaya yang bisa kompetitif untuk bisa melakukan kereta api atau kapal, itu juga kami-kami kerjakan sehingga dengan harapan semuanya bisa berjalan dengan baik dan kami juga mohon dukungannya dan kami juga minta masukan-masukannya sehingga kami berjalan penanganan ODOL ini tidak parsial, tapi secara menyeluruh kita kerjakan bersama-sama masing-masing instansional.

Saya sependapat dengan Bapak tadi tentang koordinasi dengan instansi lain, kementerian lain sudah kami kerjakan Pak. Ini ke depan setelah kami bertemu tanggal 7 besok dengan Apindo dan pelaku-pelaku itu, perusahaan transporter juga, habis itu kami semua kementerian akan kami undang. Kami menginisiasi, tapi setelah itu kami akan nanti kalau kami tidak mempunyai kemampuan untuk mengkoneksikan antar kementerian kami akan lemparkan ke kepada Menko untuk bisa mengkoneksikan itu, karena ada ada juga pendapat, karena ini melibatkan semua kementerian bagaimana kalau diangkat menjadi Inpres, itu juga ada pendapat yang seperti itu Pak, untuk bisa semuanya bisa mengatur tentang angkutan-angkutan over dimensi ini, tetap-tetap kita kerjakan Pak. Kami punya target.

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

Interupsi Ketua.
Saya pendalaman yang tadi, Pak.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Roberth.

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

Pak Dirjen, Saya tanya mohon tanggapan Pak Dirjen secara. Tadi, Pak Dirjen sampaikan bahwa di dalam Undang-Undang Lalu Lintas bahwa yang bertanggung jawab supir, ya?

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):

Iya Pak.

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

Tadi ya?

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Iya Pak.

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

Iya. Secara, ini menurut Pak Dirjen ya layak *nggak* memang supir yang harus bertanggung jawab?

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Begini Pak, ya, kalau itu keterlibat, ketika ODOL itu terlibat kecelakaan.

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

Supir?

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Itu pengusaha itu harus bertanggung jawab pidananya dan kami sudah koordinasi dengan Korlantas dan kami sudah bersurat dengan Korlantas, apabila ada ODOL yang terlibat kecelakaan maka tanggung jawab ada pada pemilik barang, pengusaha barang itu, untuk...untuk...untuk menjadi bertanggungjawab terhadap pergerakan lalu lintas ini, termasuk transporternya. Memang supir dalam hal ini dilema Pak, di kita karena kita kurang kurang supir. Jadi, supir itu misalnya ada yang naik antar ke Jakarta misalnya, “Oh Pak, kelebihan barang”, “Kamu *nggak* mau, saya ganti supir lagi”.

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

Itu yang saya ingin tanyakan, Pak.

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Betul Pak, tapi ya itu masalahnya, Pak, masalahnya di pasal undang-undang pasal

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

Berarti ini yang perlu dibenahi.

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Ya, Pak.

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

Bukan cuma itu, tapi ada juga undang-undang yang tidak seharusnya itu membuat beban kepada supir ya. Saya kira itu.

KETUA RAPAT:

Lanjut, lanjut.

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Terima kasih, Pak. ODOL tetap kami kerjakan Pak, dan kami ini tahapan-tahapan kami akan laporkan kepada Bapak nanti.

Untuk Jambi Pak, Jambi berkaitan dengan angkutan batubara. Kalau angkutan batubara di Minerba itu sudah ada undang-undangnya Pak, Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2020, Peraturan Menteri SDM, Peraturan Dirjen itu bahwa angkutan, saya sependapat dengan Pak Boyman tadi, bahwa angkutan batubara itu wajib menggunakan jalan khusus, tidak bisa menggunakan jalan nasional atau jalan apalagi provinsi itu wajib dan itu sudah diatur dalam Undang-Undang Minerba, ya, masalahnya kenapa di Jambi tidak ada...ada tekanan untuk memerintahkan jalan khusus. Tahun 2012, waktu itu sudah ada rencana memiliki jalan khusus. 2012 sampai 2022, sampai sekarang masih nol Pak. Ini sudah ada lagi 3 perusahaan yang katanya...katanya akan *membikin* jalan khusus.

Saya sudah sampaikan kepada Pak Bakri sebagai Dapil Jambi ini tolong diawasi, katanya belum ada apa namanya progres yang baik tentang jalan khusus. Memang itu sudah ada aturannya, Pak. Jadi, walaupun kita turun, jembatan timbang turun tidak akan menyelesaikan itu ketika tidak menjalankan Undang-Undang Minerba tentang kewajiban membuat jalan khusus.

Perlu kami sampaikan bahwa di KSOP Jambi itu, hanya menampung 4.000 kendaraan per hari, tapi yang jalan adalah 16 sampai 12 sampai 16.000 per hari, makanya banyak sekali kendaraan ada di jalan-jalan itu, itu yang...yang terjadi dan kami sudah koordinasi dengan SDM untuk bisa bersama-sama untuk menangani masalah di Jambi.

Yang ketiga, tentang BTS, BTS sudah berbayar Pak. Dari Oktober kemarin itu kita sudah berbayar. Tadi 9,1 miliar itu artinya hasil Oktober sampai hari ini Pak. Hasil Oktober itu sudah kita berbayar, sudah ada PNBPN 9,1 miliar itu baru beberapa bulan, 3 bulan, mudah-mudahan nanti dalam 1 tahun ke depan itu ada peningkatan untuk BTS dan ini juga ada batasan-batasan untuk subsidiya. Ini kan hanya stimulus saja Pak, untuk...untuk...untuk BTS ini, nanti akan kita apa namanya, bergulir ketika dalam suatu kota yang 10 ini sudah waktunya kita selesaikan nanti akan bergulir kepada pada kota-kota lain untuk

melakukan hal yang sama terhadap BTS karena ini juga masuk dalam RPJMN, dalam hal membuat sistem angkutan umum di suatu kota. Ini untuk BTS-nya, Pak. Saya kira itu, Pak, yang mau saya sampaikan

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Dirjen Darat.
Dirjen Kereta Api, silakan.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Baik, terima kasih Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Singkat-singkat Pak, ya.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Siap.

Bapak-Ibu sekalian,

Ada beberapa hal terkait kereta api. Pertama terkait dengan komunikasi Pak, dan ini saya perlu minta maaf kepada Bapak-Ibu sekalian Anggota Komisi V yang terhormat, terhadap ketidaknyamanan belakangan ini terhadap komunikasi kawan-kawan lapangan dan pada hari ini juga hadir semua kepala Balai, Pak, *insya Allah* kami bisa pastikan setelah ini kita *nggak* ada lagi permasalahan komunikasi yang sulit antara Komisi V dengan kami.

Yang kedua Pak, ada keluhan tadi terkait dengan apa komunikasi yang sulit juga dengan pemerintah daerah.

Bapak-Ibu sekalian,

DJKA mulai tahun 2023 ini membentuk lembaga baru Korsatpel, Pak, jadi itu adalah kepanjangan tangan lagi membantu kepala balai supaya lebih mendekati kepada masyarakat kepada pemerintah daerah. Jadi, masing-masing Balai ada Korsatpel yang nantinya bisa langsung berhubungan dengan pemerintah daerah dalam perencanaan maupun pengawasan dan pembangunan perkeretaapian, Pak.

Yang ketiga, terkait dengan terkait dengan apa stasiun tadi Pak, yang seperti itu, juga kami mulai tahun 2023 ini akan menugaskan inspektur-

inspektur kami ada di masing-masing stasiun, sehingga pelayanan perkeretaapian secara langsung bisa diawasi oleh regulator sehingga semoga itu bisa menjadikan pelayanan kita menjadi lebih baik.

Yang kedua, terkait dengan keselamatan Bapak-Ibu, benar setuju Bapak-Ibu nanti izinkan kami untuk melakukan evaluasi ulang, melakukan audit terhadap semua kondisi kami baik di jembatan, masalah *gap* yang ada pada stasiun antara jarak kereta api, jembatan, ketinggian dan perlintasan sebidang Pak, ini juga akan kami coba akan audit. Kami akan audit tidak hanya regulator, tapi kepala Balai kami juga akan, balai-balai kami akan kami audit terhadap pelaksanaan tugasnya dan apa kualitas dari pekerjaan yang dilakukan oleh balai-balai. Ini akan segera kami lakukan dalam waktu dekat terhadap kondisi dari masing-masing balai dan tingkat pembangunannya.

Pak Ketua,

Yang kami laporkan bahwa, kami melaporkan bahwa Dirjen Kereta Api itu sudah mempunyai RIP (Rencana Induk Perkeretaapian), Pak. Nanti juga secara tertulis Pak Pimpinan, kami akan melaporkan terhadap evaluasi kami terhadap RIP kami, mana yang belum terlaksana-belum terlaksana dalam waktu dekat ini. Kami akan coba sampaikan evaluasi secara singkat nanti tertulis antara RIP dengan pelaksanaan pembangunan di bidang perkeretaapian.

Yang ketiga ini yang agak menarik juga masalah PNBP.

Pak Pimpinan, Pak Anggota,

TAC Tahun 2022 memang tidak tercapai Pak, bukannya tidak, belum selesai penagihan TAC Pak. 2022 ini dikeluarkan PMK 138 tahun 2021 yang dilaksanakan di tahun 2022. Dari dampak PMK 12...138 tersebut adalah kami menagih ke PT KAI selaku operator yang menggunakan *track* milik pemerintah sebesar 2,4 triliun, Pak, itu *loh*, posisi itu mengagetkan PT KAI Pak, karena apa, tingginya tagihan yang kami tagih namun biaya perawatan yang kita berikan ke mereka hanya 500 miliar. Jadi, mereka bukan tidak mau membayar, tapi masih memberikan pertanyaan kepada pemerintah terhadap formula dari PMK 138 tersebut dan ada satu perhitungan angka 5,77 terhadap (*suara kurang jelas*) yang mereka minta mohon pertimbangkan, ini yang masih berjalan, namun kondisi tersebut Bapak-Ibu Pimpinan, kami tagihan tetap berjalan sesuai regulasi Pak, *gitu loh*. Kami akan terus menagih karena setelah dua kali kami menagih mereka tidak menanggapi membayar, maka menjadi piutang PT KAI kepada negara, Pak. Jadi, untuk TAC Pak, tagihan tahun ini sebesar 2,4 triliun terhadap berdasarkan PMK 138 tahun 2021.

Selanjutnya Bapak-Ibu sekalian, terkait kereta api tadi Bapak masalah Jambi, sudah ada Pak, memang di dalam rencana induk perkeretaapian kita Pak, termasuk di Trans Sumatera Railway atau termasuk juga di Kendari Pak, tadi yang juga masalah dari Kendari mulai dari Singkawang, Sambas, Mempawah, Pontianak dan juga dari kalau Kendari itu dari Kalimantan Pak, ya, Kendari mulai dari Konawe Pak, ya, Kendari, Konawe sampai nanti sampai ke

Kolaka Utara itu juga nanti kami akan evaluasi Pak, kami cek di RIP kami seperti apa prosesnya. Kalau memang itu sudah waktunya untuk apa sudah saatnya sesuai kita mulai melakukan evaluasi tindak lanjut terhadap Trase dan lain-lain ya kita akan mulai Pak, nanti kami laporkan ke Bapak, Pak Menteri, bagaimana aspirasi hari ini terhadap....

KETUA RAPAT:

Tunggu...tunggu, Pak, ada yang interupsi dari Pak Ketua.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Pak Dirjen,

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Ya.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Maksudnya begini, seluruh program itu kita harus ada standar Pak, harus ada standar. Kita, kan kami banyak pertanyaan Pak Dirjen. Pak, Dihidupkan kembali *rute* ini atau pembangunan *rute* ini, itu pertanyaan ke kita itu, itu dasarnya apa *gitu loh*? Apakah jumlah penduduk? Atau kesulitan jalannya atau apa? Atau apa *gitu* jadi alasannya?

Nah, di Dirjen Perkeretaapian ini sudah ada belum *anunya* standar bakunya? *Nah*, kalau semua bicara orang perlu, semua orang perlu Pak, tapi ketika orang perlu kriterianya tidak masuk, kan itu jadi alasan kita Pak, ini loh karena kriteria ini *nggak* masuk kita belum bikin. Yang memenuhi kriteria itu A,B,C,D yang ini *gitu loh*. Ini kan kereta api belum punya Pak. Ini kalau kita gali Pak, satu persatu jalur yang Bapak buka ini, kalau kita *compare*-kan dengan jumlah penduduk, luas wilayah, kebutuhan transportasi, ini kita berdebat *gitu loh*. *Nah*, supaya standar kriterianya ini harus dibikin oleh Dirjen Kereta Api sehingga bahwa ini *loh* Pak, kenapa kita perlu bangun itu, itu saja kalau saya Pak.

Pak, ini Bapak *nggak* usah dalami, cukup jadi masukan saja ya, tapi ke depan harus ada ini petunjuk ini Pak, sehingga kita juga bisa jelaskan ketika masyarakat bertanya, di tempat anda belum bisa dibangun karena tidak memenuhi kriteria ini *loh*. *Nah*, sekarang kalau kita bicara itu Pak, nanti kalau bicara *oh*, belum benar jumlah penduduk mereka lebih sedikit dari kita *loh* Pak, *gitu loh*, *rute* yang ditempuh kami lebih panjang loh, potensi ekonomi kami lebih bagus *loh*, kenapa yang di sini yang dibikin duluan. *Nah*, kalau itu kejar ke sana pasti berdebat kita Pak Dirjen dengan kondisi yang sekarang. Saya betul *nggak* Pak, saya *ngomong* ini? *Nah*, kalau ini sudah dibikin Pak, jadi ketika kami ini

kan ada fungsi anggaran di DPR *nih* ya, kami ini kan berhak juga ngusulkan menurut ketentuan undang-undang dasar.

Nah, kalau pasal itu kami pakai, kan kita harus ada rujukan Pak, rujukan kita itu adalah kesepakatan kita terkait dengan kriteria. Ini kriterianya sudah dibikin belum? *Nah*, maksud saya kriterianya ini yang Bapak, nanti saya minta Pak Risal bikin karena permintaan kereta api makin ke depan makin banyak ini Pak, pasti di sini ini. Sekarang Bapak sudah mulai kan di Sulawesi sudah mulai tayang ini Pak, apa namanya iklannya ini di Sulawesi sudah ada.

Saya lihat itu di medsos sudah lihat, sudah ramai dibicarakan orang. *Nah*, banyak daerah lain juga minta, “*Eh* Pak Ketua, Bapak kan Ketua Komisi V, kok di tempat orang lain duluan, di tempat kita *ndak?*” Muncul ke saya Pak. Saya bilang, “Tempat kita belum butuh”. *Nah*, kalau tapi kalau dia yang pintar nanya lagi “Belum butuh alasannya apa, Pak?”, *Oh* mabuk saya jawabnya Pak, *gitu loh*, mabuk saya jawabnya. *Nah*, oleh karenanya standarnya ini kita buat untuk program kereta api ini *gitu* Pak, Pak Ridwan.

Kemudian sedikit saya ke Pak, terlanjur ini *ngambil* bagian sekalian saja, Pak Dirjen Darat. Soal ODOL tadi Pak. saya sih sebenarnya Pak, ya, kalau di aturan itu sebenarnya sudah cukup Pak, bahwa kendaraan yang lewat tidak boleh melebihi beban jalan, itu sudah ada. Dirjen apa dari Perindustrian tidak setuju, perindustrian itu harus tunduk kepada aturan. Apindo tidak setuju, Apindo harus tunduk kepada aturan main Pak, tidak ada cerita. Kelemahan di sini Pak Dirjen hanya penegakkan hukum titik, jadi kita tidak perlu berdebat Pak. Kalau Polri mau, dari Dirjen Perhubungan mau, kompak, *stop*, berat sekian melebihi beban jalan, *nggak* boleh lewat, ada ketentuannya. Yang menentukan beban jalan, kekuatan jalan itu kan PU, Pak. Ukuran dari PU berapa mampunya menampung beban jalan ini begini, disampaikan kepada kepolisian, disampaikan kepada Kementerian Perhubungan, itulah di jembatan timbang. Jembatan timbang sudah lama, Pak, bukan baru jembatan timbang ini.

Pertanyaannya berfungsi *ndak* jembatan timbang ini mengendalikan beban yang lewat di jalan? Pertanyaan saya. Semua satu ruangan ini pasti bilang tidak berfungsi *gitu loh*. Di tempat saya itu Pak, pakai korek api dia lempar. Saya *ndak ngerti* juga apa pula korek api dilempar kasih orang yang di jembatan timbang sana. *Nah*, tidak usah saya buka Pak, sedikit saja sampai di korek api saja, *nggak* usah sampai dibungkus rokok, Pak. Ya, sudah kayak begitu Pak, kondisinya Pak Dirjen.

Nah, ini Bapak juga baru ini, tugas berat ini Pak, kita semua. Kalau saya *sih* sederhana Pak, maka saya selalu bilang kalau *nggak* berani repot kita Pak, ya *toh*. Saya selalu bilang kemarin soal Jambi, tempat Pak Bakri, tidak ada cerita, biar langit runtuh hukum tegakkan. Jalan khusus, *nggak* boleh lewat jalan umum. Saya *ngobrol* Pak Bakri tadi. Pak Bakri bilang “*Eh* Pak Lasarus, Bapak banyak dibuli orang”. *Oh* terserah, saya bicara aturan. Aturan mengatakan begitu *kok*. *Nah*, sama juga ini ceritanya Pak, Bapak hajar saja yang lewat dari lebih, dari itu *stop*.

Saya jujur Pak, ini pasti rapat terbuka. Pernah asosiasi supir mau ketemu saya di sini, minta tatap muka dengan Ketua Komisi V. Saya *nggak* mau, Pak, saya mau dengan asosiasi yang punya kendaraan *ayo* kita ketemu. Supir didorongnya ke sini ya kan, pemakai kata Pak *anu* tadi ini, Pak siapa tadi ini, Pak Basuki Cahaya Purnama, *eh* Basuki ini lagi, siapa namanya tadi?

KETUA RAPAT:

Suryadi.

F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) - KETUA KOMISI V DPR RI:

Suryadi Cahaya Purnama, jadi lupa saya. Basuki *eh* salah Suryadi Jaya Purnama ya. Beliau bilang yang dikena pemakai, yang paling ujung Pak. Kalau yang paling ujung itu orang cari makan Pak. Dia hanya bisa makan dari *nyupir*, bunuh diri pun mau Pak, dia, jangankan suruh datang ke sini, yang penting anaknya bisa makan, dia bisa menghidupi keluarganya, tapi yang kipas-kipas yang punya kendaraan Pak, yang punya barang. Ini *nggak* pernah tersentuh. Tadi, Pak Dirjen bilang baru tersentuh nanti kalau kecelakaan. *Nggak* bisa sebetulnya Pak, ketika dia melebihi beban itu sudah bisa kita sentuh sebetulnya *gitu loh*.

Jadi, saya rasa barang ini jangan kita bikin rumit Pak Dirjen, kita sederhanakan Pak, dengan aturan. Kalau ditanya undang-undang yang ada sudah cukup belum, sebetulnya kalau menurut saya sudah cukup undang-undang yang ada. *Nah*, kalau belum kuat lagi itulah kita minta kemarin revisi, cuma kan jujur Pak, kita mau revisi kemarin termasuk Perhubungan sendiri belum mau, belum mau Pak. Saya *nggak ngerti* juga belum maunya di mana ini *gitu loh*. Kita belum diskusi lebih dalam, mudah-mudahan nanti dengan Pak Dirjen ya kita bisa berdiskusi lebih dalam, ya.

Saya jujur aja Pak, saya rencana juga akan *roadshow* lah ke mana-mana termasuk ke Polri, nanti saya akan *roadshow* juga ke termasuk mungkin dengan Pak Kapolri saya akan *roadshow* juga ini. Kepada Pimpinan-Pimpinan DPR saya *roadshow* juga. Katanya "Kemarin Pak Lasarus itu gagal revisi itu karena lobi politik Bapak kurang bagus", *gitunya* ke saya, padahal kami sudah kompak di sini. Itu Pak Eddy Santana itu kalau dia *nggak*, gagal ingat sih beliau itu *neken* di atas materai Pak, di atas materai 10.000 akan merevisi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tapi begitu sampai di Baleg terpaksa Eddy juga harus cabut itu *teken*, Pak.

Nah, jadi saya rasa barangkali itu barangkali Pak Ridwan, saya terkait dua hal penting ini, ya, karena ODOL ini Pak, ini menggerogoti anggaran kita cukup *gede* di sini. Anggaran cukup *gede* Pak, Pantura itu Bapak lihat kalau kita dari ujung ke ujung itu triliunan Pak, tiap tahun itu, berapa jalan yang bisa kita bangun di daerah tempat Pak Ridwan, tempat saya, tempat Pak Roberth, kami-kami ini mengusulkan supaya jalan daerah dibantu, *nggak* ada duitnya Pak, sampai hari ini juga belum keluar ini apa namanya, itu Impresnya ya, sementara ada triliunan duit yang harusnya di sini *nggak* perlu, Pak, bisa kita alihkan ke jalan daerah. Jadi, tidak masalah ini tidak sederhana. Saya tahu Pak Dirjen pasti juga paham ini tidak sederhana, maka kita perlu duduk bareng-

bareng, Pak, *urun rembug* bareng-bareng, kita cari jalan keluar bagaimana kita mengatasi ODOL ini.

Terima kasih, Pak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Ketua.

F-PPP (Dr. H. MUH. ARAS, S.Pd., M.M.):

Interupsi sedikit, Pak Ketua, sedikit sekali interupsi.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Muhammad Aras.

F-PPP (Dr. H. MUH. ARAS, S.Pd., M.M.):

Terima kasih.

Jadi, baru saja saya mendapat informasi dari Kabupaten Barru, kereta api menabrak seorang sehingga tewas di tempat. *Nah*, ini yang saya mau sampaikan adalah tentu kita turut berduka cita atas kejadian ini ya semoga yang meninggal mendapat tempat yang di, apa yang terbaik di sisi Allah SWT. Yang ingin saya sampaikan adalah ini perlu ada sosialisasi kepada masyarakat karena mungkin kereta api baru di sana, mereka belum tahu tentang kereta api. Mungkin mereka pikir bahwa kereta itu punya rem atau *nggak* kan begitu.

Yang kedua, tentu sistem keamanan dari pihak Balai di Sulawesi Selatan, perlu memperhatikan ini sehingga tidak lagi ada kejadian-kejadian yang berikutnya, apalagi dalam waktu dekat presiden akan meresmikan pasti ini akan menjadi apa namanya, perhatian dari kita semuanya. Barangkali itu saja, Pak Ketua.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih, Pak Muhammad Aras.
Silakan, Pak.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Baik, terima kasih, Pak Ketua. *Insyah Allah* nanti tentang persyaratan dari perencanaan kereta api, pengoperasian kereta api dan reaktivasi nanti akan sampaikan secara tertulis Pak, itu nanti.

KETUA RAPAT:

Tapi tunggu dulu ya, salah satu persyaratan tadi itu.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Ya, Pak.

KETUA RAPAT:

Soalnya kan kadangkala persyaratan utama itu masuk pada aspek tingkat kelayakan ekonominya, itu kalau itu semua repot itu, tidak akan pernah jadi untuk kawasan-kawasan Timur itu, tidak akan pernah jadi.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Siap, Pak.

KETUA RAPAT:

Jadi, harus dipikirkan bahwa bukan cuma itu semata-mata pertimbangannya.

DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. MOHAMAD RISAL WASAL, ATD., MM., IPM.):

Siap Bapak, nanti kami akan.

KETUA RAPAT:

Ya, terima kasih, terima kasih.

Untuk Barru Pak, nanti kami lakukan sosialisasi Pak. Kami tingkatkan sosialisasi kami agar masyarakat bisa lebih *aware* untuk adanya kereta api di Sulawesi Selatan.

Demikian, Pak Pimpinan secara global kami laporkan apa yang menjadi masukan-masukan dari Komisi V pada hari ini. Kami kembalikan. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam.

Terima kasih, Pak Dirjen.
Pak BPTJ, silakan.

KEPALA BPTJ KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Dr. UMAR ARIS, S.H., M.M., M.H):

Terima kasih, Pak Pimpinan.

Pak Ketua, Pak Wakil Ketua dan para Anggota yang kami hormati,

Pendek dan singkat saja, sesuai dengan keberadaan BPTJ ini kan hanya Jabodetabek saja. Kalau yang lain kan seluruh Indonesia.

Pertama, seluruh yang disampaikan masukan tadi sudah kami catat dengan sebaik-baiknya, *insya Allah* tertulis kami akan menjawab secara detail dan kami akan rapatkan.

Dan yang kedua, sekedar mengingatkan saja Pak Pimpinan, bahwa BPTJ hingga saat ini secara *political will*, dia masih dasar hukum yaitu 2 Perpres, Perpres BPTJ itu sendiri dan belum dicabut, kemudian ada RITJ, saya sekedar mengingatkan, RITJ ini tanda kutip sebagai GBHN dia bekerja, siapa berbuat apa dan target-target apa yang kita sebut dengan IKU (Indek Kinerja Utama). Jadi, tahun sekian, 2 tahun sekian, diharapkan kemacetan berkurang, di 3 tahun berikutnya, beralih ke angkutan umum, itu *tools* atau alat ukur kita meninjau sejauh mana kinerja, jadi dia *nggak* sekedar jalan, organisasi memang ada pertanggungjawaban itu. *Nah*, itu kami kawal terus.

Nah, hanya saja saya dapat saya laporkan bukan kelemahan yang perlu saya sampaikan, secara psikologis RITJ ini, *eh*, maaf BPTJ ini fungsinya sebenarnya sebagai integrator, sebagai mengkoordinasikan tapi *tak* punya kewenangan apa-apa, bahkan dia hanya dapat limpahan kewenangan dari Dirjen Perhubungan Darat hal-hal tertentu di Jabodetabek termasuk perizinan angkutan, termasuk terminal untuk tipe A dan di kereta api juga begitu. *Nah*, itu kami kawal secara ketat, tetapi secara psikologis kita mengawal tiga...tiga dinas perhubungan provinsi dan 9 kabupaten kota di Jabodetabek, ya, kadang-kadang ini memang perlu koordinasi yang selalu Bapak arahkan, sinkronisasi, dia menganggap atasan kami bukan Anda, gubernur. *Nah*, ini kan *nggak* gampang koordinasi ini dicatat, tapi kami berupaya terus.

Dan, kami berpendapat Pak Pimpinan selalu mohon arahan, indikator keberhasilan BPTJ bukan berarti dia itu, ya dengan ada LRT, MRT, kemudian kebijakan Transjakarta dengan baik, beralih ke angkutan umum, BPTJ sudah cukup puas sepanjang dia sudah menjalankan norma, standar, prosedur, kriteria dan peraturan perundang-undangan yang sudah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan yang berorientasi pada faktor keselamatan, faktor keamanan, faktor kenyamanan yang tunduk terhadap perundang-undangan. Jadi, itu yang saya dapat gambarkan, BPTJ yang sudah berjalan kita kawal RITJ yang ada, walaupun di normatifnya ada dapat memberikan

sanksi pada instansi terkait, tapi itu kan *nggak gampang*, kita bukan beliau bukan bawahan kita dan ini koordinasi yang kami selalu mohon arahan.

Dan, terakhir keberadaan anggaran di BPTJ, ya, *tak* perlu besar-besaran amat. Jadi, terima kasih apresiasi yang disampaikan tadi, tapi sepanjang itu sudah dilaksanakan oleh 9 kabupaten kota dan 3 ya kita kawal. **Anda**, KPI kita adalah dia jalan, orientasinya ke angkutan umum sudah bagus, kemacetan berkurang, sudah, silakan jalan oleh Pemda masing-masing, tapi kalau *nggak* jalan kita maju sebagai regulator yang sudah diberikan organisasi khusus.

Terakhir, yang berkembang tadi beberapa pertanyaan terkait dengan ERP. ERP bukan berarti dia sebagai sumber pendapatan, itu akan kami kawal terus dan ruang lingkungannya itu hanya jalan provinsi, bukan jalan nasional. Oleh karena itu, adalah kewenangan Pemda DKI, tapi dia harus, bukan harus, dia tunduk terhadap peraturan perundang-undangan yang harus dia pedomani, dia berkoordinasi BPTJ baik aktif maupun tidak aktif, kita selalu berkoordinasi. Mereka saat ini sedang tahapan studi dan pendekatannya sekali lagi bukan pendapatan asli daerah. Dasar hukumnya dia punya turunan dari Undang-Undang 22/2009 DLLAJ, ada PP Pengendalian Lalu Lintas, ini sebagai instrumen untuk mengendalikan lalu lintas.

Jadi, di PP itu adalah sepanjang itu adalah untuk kepentingan berbayar bukan berarti membayar kita lewat jalan tol, konsepnya tidak seperti itu, karena ada alat yang digunakan, ya, dia dikendalikan yang...yang melewati dari itu dia kena denda, tentu dia berpikir. *Nah*, ini masih tahapan sosialisasi Pak, Pak Pimpinan, kami selalu kawal dan belum diberlakukan dan kami sudah menyarankan sebelum diberlakukan diberikan sosialisasi yang cukup, sehingga ini dapat respon yang baik dari... dari masyarakat.

Terima kasih, Pak Pimpinan, itu laporan singkat.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Kepala BPTJ.

Dari Anggota dan Pimpinan Komisi V telah memberikan tanggapan, pandangan dan dari Pak Dirjen maupun BPTJ sudah memberikan tanggapan juga, pendalaman, walaupun sebagian nanti akan disampaikan secara tertulis.

Sampailah kita pada kesimpulan. Silakan Pak, kesimpulannya. Tampilkan kesimpulannya Pak. Belum? Ya.

Draf Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, dan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan, Rabu, 1 Februari 2023.

1. Terkait Evaluasi Pelaksanaan Anggaran Ditjen Perhubungan Darat, Ditjen Perkeretaapian dan BPTJ Kementerian Perhubungan dalam APBN Tahun Anggaran 2022:

- a. Komisi V DPR RI memberikan apresiasi atas capaian realisasi Tahun Anggaran 2022 sebagai berikut: Ditjen Perhubungan Darat realisasi keuangan 98,52%, realisasi fisik adalah 98,83%; Ditjen Perkeretaapian realisasi keuangan 98,51%, realisasi fisik 98,95%; sementara BPTJ adalah realisasi keuangan 99,98% dan realisasi fisik adalah 99,98%.
- b. Terhadap program atau kegiatan di Tahun Anggaran 2022 yang tidak terealisasi, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, dan BPTJ Kementerian Perhubungan agar menyelesaikan permasalahan dan kendala teknis pada pelaksanaan Program Kegiatan Tahun Anggaran 2022, sehingga tidak terulang kembali pada Tahun Anggaran, berikutnya.
2. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Darat, Ditjen Perkeretaapian, BPTJ Kementerian Perhubungan agar meningkatkan koordinasi dan komunikasi dalam pelaksanaan program dan kegiatan pada Tahun Anggaran 2023 dengan memperhatikan saran, masukan, serta usulan Komisi V DPR RI.
3. Komisi V DPR RI, mendesak Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, untuk meningkatkan koordinasi lintas sektor dalam mengevaluasi dan mengambil langkah konkret terkait penetapan larangan terhadap ODOL yang melintas di jalan umum.
4. Komisi V DPR RI, meminta Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk melakukan evaluasi terhadap subsidi pada pelaksanaan Program Pembangunan Angkutan Umum Perkotaan dengan skema *buy the service* dan menyampaikan hasilnya kepada Komisi V DPR RI pada rapat dengar pendapat yang akan datang.
5. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, BPTJ Kementerian Perhubungan:
 - a. Membangun fasilitas halte, terminal, dan stasiun yang ramah disabilitas dan *gender*;
 - b. Meningkatkan pemberdayaan tenaga kerja lokal di daerah pada pelaksanaan program padat karya; sementara
 - c. Memaksimalkan potensi sumber penerimaan negara bukan pajak.

Bagaimana Anggota Komisi V yang terhormat? Setuju?

ANGGOTA KOMISI V DPR RI:

Setuju.

KETUA RAPAT:

Pemerintah setuju?

PEMERINTAH:

Setuju, Pak.

KETUA RAPAT:

Setuju. Baik.

(RAPAT: SETUJU)

Dengan telah selesainya rapat, disepakatinya beberapa kesimpulan dan keputusan dengan tersebut, maka rangkaian acara RDP pada hari ini telah kita selesaikan. Kami mohon maaf, apabila ada kata-kata atau tindakan yang kurang berkenan selama berlangsungnya rapat ini. Selanjutnya, kami mohon sambutan akhir dan penutup dari Pak Dirjen. Siapa? Dirjen Darat barangkali? Silakan, Pak.

**DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI
(Drs. HENDRO SUGIATNO, M.M.):**

Terima kasih.

**Pimpinan yang terhormat,
Kepada Ketua, Wakil Ketua, dan Anggota Komisi V DPR yang terhormat,**

Pertama-tama, kami ucapkan terima kasih, rapat dengar pendapat pada hari ini berjalan dengan baik dan kami juga sangat berterima kasih atas masukan-masukan yang sangat konstruktif dan kami akan tindaklanjuti dan jawaban tertulis akan kami sampaikan. Sebagai mitra kerja, kami akan selalu bekerjasama dengan Komisi V, dengan baik.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Waktu kami kembalikan kepada Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Dengan demikian, maka acara rapat dengar pendapat pada hari ini kita tutup dengan resmi.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 15.10 WIB)

JAKARTA, 1 Februari 2023

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002