



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIC INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI**

- Tahun Sidang : 2022-2023
Masa Persidangan : I
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : RDP
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 14 September 2022
Waktu : Pukul 14.00 s.d. 17.40 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : Lasarus, S.Sos., M.Si. (F-PDIP) – Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : Membahas mengenai:
1. Jaringan Jalan Tol seluruh Indonesia;
2. Rencana pembangunan jalan tol di sejumlah daerah;
3. Pengembangan teknologi fasilitas Jalan Tol;
4. Pemenuhan SPM Jalan Tol;
5. Kendala yang dihadapi.
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
42 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
11 dari 11 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. Ir. Sudjadi
7. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
8. Sri Rahayu
9. H. Irmadi Lubis
10. Ir. Effendi Sianipar
11. Harvey B. Malaihollo
2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
5 dari 8 orang Anggota
1. Ir. Ridwan Bae
2. Drs. Hamka B Kady, M.S.

3. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
4. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
5. Muhammad Fauzi, S.E.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)

5 dari 7 orang Anggota

1. Ir. Sumail Abdullah
2. Sudewo, S.T., M.T.
3. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
4. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
5. Drs. H. Mulyadi, M.MA.

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)

6 dari 6 orang Anggota

1. Roberth Rouw
2. Drs. H. Tamanuri, M.M.
3. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.
4. Drs. H. Soehartono, M.Si.
5. Sri Wahyuni
6. Drs. Fadholi, M. Ikom.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)

4 dari 6 orang Anggota

1. H. Ruslan M. Daud
2. Sofyan Ali, S.H.
3. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
4. H. Syafiuddin, S.Sos.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

3 dari 5 orang Anggota

1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
2. Lasmi Indaryani, S.E.
3. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA (F-PKS)

1 dari 5 orang Anggota

1. Ir. H. Sigit Sosiantomo

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL
(F-PAN)

5 dari 5 orang Anggota

1. H.A. Bakri H. M., S.E.
2. Athari Ghauthi Ardi
3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
4. H. Boyman Harun, S.H.
5. Mesakh Mirin, SKM.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)

2 dari 2 orang Anggota

1. H. Muhammad Iqbal, S.E., M.Com.
2. Dr. H. Muh. Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN:

1. Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR RI (Dr. Ir. Hedy Rahadian, M.Sc.)
2. Kepala BPJT Kementerian PUPR RI (Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit, M.Sc., IPU., ASEAN.Eng.)

JALANNYA RAPAT:

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

Baik Bapak-Ibu sekalian, kita mohon izin dengan hormat, kita mulai rapat kita pada siang hari ini.

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

**Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Dirjen Bina Marga dan Kepala BPJT Kementerian PUPR,
Yang terhormat para Direksi Badan Usaha Jalan Tol atau Asosiasi Jalan
Tol Indonesia, PT Jasa Marga, PT Hutama Karya, PT Astra Tol Nusantara,**

Saya ini dulu, Pak, supaya *nggak anu, ya, nggak* apa namanya *nggak* sekedar rapat, terus siapa yang hadir kan kita *nggak* tahu *nih* yang mana. Saya, kalau Dirjen Bina Marga pasti kita kenal, Kepala BPJT kami pasti kenal, karena Pak Danang ini sebelum, sebelum *beken* di BPJT dulu kadang-kadang sama-sama saya di televisi, Pak, soal transportasi, pernah ketemu saya satu kali beliau di satu forum.

Mungkin saya yang pertama dulu, mohon izin dengan hormat yang dari PT Jasa Marga, Pak, baik terima kasih, bertiga ya, ya, mohon-mohon diperkenalkan Pak, dulu, Pak, silakan.

DIREKTUR UTAMA PT JASA MARGA (SUBAKTI SYUKUR):

Baik, Pak, mohon izin, Pak.

Saya Subakti Syukur sebagai Direktur Utama, saya juga merangkap sebagai Ketua ATI, Pak, kemudian di samping kanan saya Bu Fitri Wiyanti Direktur Koperasi, dan sebelah kanannya lagi Pak Agus Setiawan, Direktur Pengembangan.

KETUA RAPAT:

Iya.

DIREKTUR UTAMA PT JASA MARGA (SUBAKTI SYUKUR) :

Demikian, Pak, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Boleh dibuka sebentar *aja* Pak, *nah*, ternyata setelah dibuka lebih cantik dan lebih ganteng, Pak.

DIREKTUR UTAMA PT JASA MARGA (SUBAKTI SYUKUR) :

Demikian Pak, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Dirut.

Kemudian dari PT Hutama Karya.

DIREKTUR OPERASI III PT HUTAMA KARYA (KOENTJORO):

Izin Pak, dengan Koentjoro, Pak, dari Direktur Operasi III, Pak.

KETUA RAPAT:

Ya, hanya Pak Koentjoro sendiri ya, dari Hutama Karya?

DIREKTUR OPERASI III PT HUTAMA KARYA (KOENTJORO):

Ya, Pak. Kebetulan Pak Dirut mendadak ke Kementerian BUMN, Pak.

KETUA RAPAT:

Kebetulan pernah di Kalbar dulu Pak, ya. Pak Koentjoro ini saya kenal lama Pak, pernah di Kalimantan Barat dulu.

Dari PT Astra Tol Nusantara.

CEO PT ASTRA TOL NUSANTARA (KRIS ADE SUDIYONO):

Mohon izin, saya Kris Ade Sudiyono, kebetulan CEO Toll Road Business Group di Astra Infra, sekalian juga menjadi Sekretaris Jenderal Asosiasi Jalan Tol, Pak, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak.

Kemudian dari PT Waskita, Pak, *toll road*, Waskita *Toll Road*.

DIREKTUR PENGENDALIAN & K3LMP PT WASKITA TOLL ROAD (MOKH. SADALI):

Saya Sadali, Direktur Operasi Waskita Toll Road, saya hadir dengan GM Operasi saya, Pak.

KETUA RAPAT:

Ya, ya, terima kasih, Pak.

Ya, Kemudian dari PT Citra Marga Nusaphala Persada.

DIREKTUR KEUANGAN PT CITRA MARGA NUSAPHALA PERSADA Tbk (HASYIM):

Izin, Pak, saya Hasyim Pak, dari Direktur Keuangan Citra Marga Group, Pak.

KETUA RAPAT:

Iya oke baik.

Pak Dirutnya *nggak* ikut, ya?

DIREKTUR KEUANGAN PT CITRA MARGA NUSAPHALA PERSADA Tbk (HASYIM):

Tidak ikut, Pak.

KETUA RAPAT:

Baik makasih, Mas.

Kemudian, ini Tbk, kita Pak, ya, PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk, ya.

Kemudian PT Cipta Sarana, PT Cipta Sarana, Pak, Bangun Cipta ya, PT Cipta Sarana kalau di sini, PT Bangun Cipta Sarana ya, ya. Rianto ya, baik terima kasih, di sini hanya ditulis, *sorry* Pak, Bangun ya, Bangun Cipta Sarana.

Kemudian PT Marga Bumi Matra Raya, ada Pak? *Nggak* ada ya, *oh online* ya, baik, dari Surabaya, baik, terima kasih. Mungkin bisa monitor dari PT Marga Bumi Matra Raya, *online*, baik nanti kalau sudah bergabung kita panggil kembali.

Kemudian, PT Trans Lingkar Kita Jaya, silakan, Pak. Direktur Operasi, siapa namanya tadi, Pak? Alfiandra? Ya Alfiandra, baik, ya oke.

Kemudian, PT Nusantara Infrastruktur.

DIREKTUR OPERASIONAL PT NUSANTARA INFRASTRUCTURE (JOKO SANTOSO):

Izin, Pak.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak.

DIREKTUR OPERASIONAL PT NUSANTARA INFRASTRUCTURE (JOKO SANTOSO):

Ya izin Pak, saya Joko Santoso, saya Direktur Operational Group Jalan Tol di Nusantara Infrastruktur, saya *ditemenin* kolega saya, Pak Ricky Camelian Direktur Pengembangan Bisnis di Jalan Tol, Pak.

KETUA RAPAT:

Baik, terima kasih Pak Joko Santoso.

Kemudian, yang kesebelas PT Roatex Indonesia atau RITS, silakan Pak.

DIREKTUR UTAMA PT ROATEX INDONESIA (MUSFIHIN DAHLAN):

Izin, Ketua.

Saya Musfihin Dahlan dari PT RITS, saya Direktur Utama, didampingi oleh dari Pengembangan Bisnis dan Tim Sosialisasi.

KETUA RAPAT:

Baik.

DIREKTUR UTAMA PT ROATEX INDONESIA (MUSFIHIN DAHLAN):

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Yang Pengembangan Bisnis namanya siapa, Pak.

DIREKTUR UTAMA PT ROATEX INDONESIA (MUSFIHIN DAHLAN):

Ada Emil Iskandar dan Saudara Aldi.

KETUA RAPAT:

Pak Iskandar dan Pak Aldi ya?

DIREKTUR UTAMA PT ROATEX INDONESIA (MUSFIHIN DAHLAN):

Ya.

KETUA RAPAT:

Nanti kalau, *oh* perasaan kita pernah ketemu, tapi namanya *nggak* tahu Pak. Makanya kita tanya *biar*, tak kenal maka tak sayang katanya.

**Baik, sekali lagi kami hormati Bapak-bapak sekalian,
Hadirin yang berbahagia,**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji dan syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena berkat dan rahmat-Nya kita dapat melaksanakan rapat sesuai dengan jadwal yang sudah kita sampaikan melalui undangan yang kami kirim, ya.

Rapat ini dihadiri baik secara fisik maupun secara virtual, menurut informasi dari Seketariat hadir 37 Anggota Komisi V DPR RI, fisiknya ada 12 ya, kemudian yang virtual sebanyak 25 orang dari 9 unsur fraksi yang berbeda. Maka sesuai dengan ketentuan Rapat ini sudah memenuhi kuorum, dan sesuai dengan pasal 281 DPR RI tentang Tata Tertib, izinkanlah saya membuka Rapat Dengar Pendapat pada hari ini, dan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1), rapat ini saya nyatakan dibuka dan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 14.40 WIB)

Kami ucapkan terima kasih kepada Dirjen Bina Marga, Kepala BPJT, Kementerian PUPR, dan para Direksi BUJT, yang telah memenuhi undangan kami dalam rapat dengar pendapat pada hari ini, dengan agenda membahas jaringan jalan tol seluruh Indonesia, rencana pembangunan jalan tol di sejumlah daerah, pengembangan teknologi fasilitas jalan tol, pemenuhan standar pelayanan minimum atau SPM jalan tol dan kendala yang dihadapi saat ini.

**Saudara Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Bapak Dirjen Bina Marga, dan
Kepala BPJT dan para Direksi BUJT yang kami hormati,**

Sesuai amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, telah disebutkan bahwa jalan tol merupakan bagian dari sistem jaringan jalan

nasional dan terintegrasi dengan sistem transportasi yang terpadu. Selain itu, perlu ditegaskan pula bahwa pengusahaan jalan tol dilakukan oleh Pemerintah Pusat dan/atau badan usaha yang memenuhi persyaratan berdasarkan prinsip transparansi dan keterbukaan. Oleh karena itu, berdasarkan pelaksanaan fungsi pengawasan Komisi V DPR RI, terdapat beberapa isu strategis yang masih perlu mendapat perhatian antara lain:

Yang pertama, Kementerian PUPR agar meningkatkan pengawasan pelaksanaan konstruksi pembangunan ruas tol demi terwujudnya pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja jalan yang laik fungsi dan berdaya saing.

Yang kedua, perlunya Kementerian PUPR melakukan perencanaan dan analisis yang matang agar permasalahan seperti pembebasan lahan yang sering terjadi, yang sering terjadi kali ada hambatan dalam pembangunan jalan tol, dapat diselesaikan dengan pemberian...pemberian ganti rugi yang layak dan berkeadilan.

Kemudian yang ketiga, perlunya Kementerian PUPR dan *stakeholder* terkait untuk melakukan kajian strategis untuk menurunkan angka kecelakaan di jalan tol, mengingat banyaknya terjadi kecelakaan yang merenggut korban jiwa di beberapa ruas jalan tol belakangan ini.

Yang keempat, perlu untuk mempertimbangkan perluasan jaringan jalan tol ke beberapa daerah di seluruh Indonesia dalam rangka meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan meningkatkan aksesibilitas daerah-daerah potensial yang masih belum berkembang.

Yang kelima, perlu penelitian yang menyeluruh tentang implementasi teknologi fasilitas tol, agar sistem yang telah dipasang benar-benar menyelesaikan masalah antrian kendaraan yang panjang yang banyak terjadi di beberapa gerbang tol.

Yang keenam, perlu meningkatkan pengawasan terhadap Badan Usaha Jalan Tol, agar selalu memenuhi standar pelayanan minimum jalan tol yang meliputi, kondisi jalan tol, prasarana keselamatan dan keamanan, serta prasarana pendukung layanan seperti tempat istirahat dan pelayanan atau *rest area*, kemudian keberadaan unit pertolongan atau penyelamatan dalam penanganan kecelakaan lalu lintas di jalan tol.

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, demikian pengantar rapat kita pada hari ini, sekali lagi rapat kita hari ini agendanya cukup panjang, Pak Dirjen ya, cukup banyak yang memang harus kita dengarkan, sehingga ketika kita melakukan Raker dengan Menteri ada bahan yang cukup bagi Komisi V DPR RI, terkait dengan pengusahaan jalan tol, kondisi kekinian, dan tantangan yang, tantangan yang kita hadapi terkait dengan pembangunan jalan tol di Indonesia.

Untuk mempersingkat waktu saya persilakan, Pak Dirjen Bina Marga terlebih dahulu, nanti dilanjutkan dengan Kepala BPJT, untuk menyampaikan paparan terkait dengan materi rapat hari ini, saya persilakan.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):

Baik, terima kasih.

**Yang kami hormati Pimpinan Komisi V DPR RI,
Para Anggota Komisi V DPR RI,**

Izinkan, Pak, nanti mungkin presentasinya hanya dari saya aja, nanti, tapi Kepala BPJT nanti mungkin akan merespon secara langsung yang terkait dengan tusunya BPJT. Sebelum kami memulai presentasi kami, izinkan kami melaporkan Pak, bahwa sampai saat ini, di jaringan jalan tol ini ada 46 badan usaha, dengan total investasi sampai Agustus *tuh* mencapai 792 triliun sejak awal, jadi jumlah yang cukup besar. Juga, kami laporkan bahwa saat ini juga kami undang secara *online*, Pak, ada 42 BUJT yang sudah beroperasi dan juga 8 BUJT yang sedang dalam taraf konstruksi, saya mungkin tidak akan sebutkan satu persatu, Pak, tapi mereka seharusnya ikut kalau ada pertanyaan-pertanyaan yang secara spesifik nanti berkaitan dengan ruas jalan tertentu.

Baik yang pertama, kami laporkan bahwa sudah ada rencana umum jaringan jalan tol, sesuai dengan Amanat PP yaitu sepanjang sebelumnya kami sempat sampaikan sepanjang 8.950 kilometer, tapi setelah kami ukur ulang, hitung ulang itu jumlahnya adalah 17.850 kilometer, rencana umum ini kira-kira *time horizon*-nya itu adalah sampai tahun 2045. Sampai saat ini, kami laporkan Pak, yang sudah terbangun itu adalah 2.541 kilometer, jadi masih ada ruang yang besar untuk kita memenuhi rencana umum jaringan jalan tol ini.

Nah, kami laporkan juga bahwa untuk ke tahun periode 2020 sampai 2024 yang sudah terbangun adalah 1.450 kilometer, rencana *term* pembangunan kita, yang sudah terbangun sekarang itu adalah 453,12 kilometer, ini memang target kita sudah kita revisi di Renstra itu dari target awal sepanjang (*suara kurang jelas*) kilometer, karena permasalahan-permasalahan berbagai krisis yang secara langsung berpengaruh terhadap kondisi ekonomi dan finansial.

Kemudian, kami sampaikan, Pak, lanjut, jadi ini kami sampaikan untuk sampai, lanjut saja ini terlalu detail, saya kira yang detail-detail silakan, Pak dibaca, lanjut. Ini terkait dengan PSN, Pak, ini awalnya tahun 2018 kita ada 64 ruas, kemudian kita 2020 kita revisi menjadi 54, kemudian 2021 kita ada tambahan ruas PSN yaitu Gilimanuk-Mengwi di Bali dan Newport di Jakarta, kemudian direvisi lagi dengan ada *didropnya* beberapa ruas.

Yang pertama adalah Semarang Harbour, ini bukan Semarang-Demak, ini Semarang Harbour Toll Road, kita *drop* karena tidak ada kepastian pembiayaan, kemudian Makassar-Maros-Sungguminasa-Takalar, ini karena secara finansial tidak begitu layak, dan juga Samarinda-Bontang ini akan kita geser nanti ke periode berikutnya setelah 2024.

Kemudian, dalam RPJMN *major project*, ini yang menjadi prioritas adalah jalan tol Trans Sumatra, Aceh-Lampung, dan jalan tol Semarang-

Demak yang terintegrasi tanggul laut, ini di tempat dekat *hometown*-nya Pak Dewo, ini.

Kemudian, yang menjadi super prioritas, Pak, ini jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan, ini ruas penting untuk konektivitas dari Bandung ke Kertajati khususnya.

Kemudian, jalan Tol Jogjakarta-Bawen dan Solo-Jogjakarta ke arah New Jogjakarta International Airport, lanjut.

Ini kalau kita lihat sebaran dalam pembangunan tol sampai tahun 2024, yang paling dominan masih di Jawa, karena ini memang salah finansial paling atraktif, 605 kilometer. Kemudian Sumatera, ini tadi yang menjadi prioritas jalan jalan Trans Sumatera, kemudian Kalimantan 59 kilometer dan Sulawesi, lanjut.

Khusus untuk Sumatera kami sampaikan bahwa posisi terakhir ini terutama untuk Pak Bakri ini, yang dari tadi *ngeluh* di Jambi *nggak* ada jalan tol, sayang Pak Bakrinya *udah nggak* ada. Jadi, kami sampaikan bahwa kita sudah menyusun tahap-tahapan jalan Tol Trans-Sumatera disesuaikan dengan kapasitas dukungan keuangan pemerintah.

Jadi, yang sudah beroperasi ada 707 kilometer, yang kita sebut tahap satu poin satu. Kemudian, yang sekarang ini sedang konstruksi adalah 463,89 kilometer, itu tahap 1-2. Jadi, yang tahap 1-1 *udah* operasi, tahap 1-2, itu kita pastikan ini akan operasi di 2024, karena sudah konstruksi.

Kemudian tahap 2, tahap 2 ini yang sekarang kita sedang berjuang agar ini bisa kita dapatkan pembiayaan dan bisa kita selesaikan 2024 itu adalah sepanjang 574 kilometer, yaitu yang melanjutkan dari Betung sampai ke Pekanbaru, ini tahap dua yang sedang kita perjuangkan. Yang mungkin sudah kelihatan ada prospeknya, kami sampaikan adalah sampai Jambi, kelihatannya sudah ada sedikit indikasi bahwa ini bisa kita eksekusi. Jadi, kami bisa sampaikan bahwa kalau sampai Jambi mudah-mudahan kita bisa selesaikan sampai ke Pekanbaru itu perlu perjuangan dan doa yang lebih keras lagi. Kemudian, ada tahap-tahap lanjutnya untuk menuntaskan Trans Sumatera, baik yang sifatnya *backbone* maupun sifatnya sirip atau penghubung, lanjut, lanjut.

Ini yang sekarang ke, sudah ada beberapa kesepakatan awal untuk yang ruas Betung sampai Jambi, ini bisa kita lihat ada ruas yang akan dibiayai dari *availability payment* ya, kemudian ada yang dukungan konstruksi ya, itu yang masih bisa kita perjuangkan untuk selesai di 2024. Yang lainnya, walaupun kita sudah menjajagi beberapa sumber pembiayaan, tapi kemungkinan besar terlalu sulit untuk kita selesaikan sebelum di 2024, lanjut aja, lanjut detailnya, saya kira disilakan nanti dilihat, lanjut.

Nah, ini yang progres jalan tol di Pulau Jawa yang perlu kami sampaikan, ini kami sampaikan agak detail. Yang pertama adalah ruas Serang-Panimbang, ini kira-kira panjangnya adalah sekitar 90 kilometeran, Pak, ini seksi satu itu sampai Rangkasbitung itu sudah selesai, seksi dua sedang dikerjakan oleh

investornya Wika, dan seksi tiga kita baru *ground breaking* kira-kira dua minggu yang lalu, 2-3 minggu yang lalu. Ini kita akan targetkan keseluruhan selesai di 2024, jadi kita harapkan nanti ke ini adalah jalan ini adalah untuk menunjang kawasan ekonomi khusus pariwisata di Tanjung Lesung dan sekitarnya, kita harapkan nanti *travel time* dari Jakarta dalam kondisi normal itu bisa di tiga jam atau lebih cepat dari itu.

Kemudian lanjut, yang kedua, sebentar masih tadi saya ingin agak detail sedikit, karena mungkin ini menjadi perhatian Bapak dan Ibu sekalian. Kemudian, yang akan kita bangun adalah Jakarta-Cikampek, mohon maaf, akses Pelabuhan Patimban. Akses Pelabuhan Patimban ini menjadi prioritas untuk menunjang fungsi Pelabuhan Patimban. Kami laporkan mungkin Bapak dan Ibu sudah ketahui, Pelabuhan Patimban ini punya fungsi untuk ekspor, ekspor kendaraan ya, dengan pabriknya di sekitar Karawang dan Cikarang. *Nah*, ini memang saat ini, masih melalui jalan nasional yang tidak, tidak cukup kompetitif saya kira ya untuk bisa bersaing dengan Priok ya, jadi kita nanti akan bangun ini di...dari Cipali menuju ke Patimban ya, ini akan ada dukungan pemerintah, *viability gap fund*, itu yang kita sudah *secure* melalui *loan* dari JICA.

Kemudian yang ketiga, yang sedang kita kerjakan, ini adalah tadi Cileunyi-Sumedang-Dawuan, ini total panjang 61 kilometer. Jadi, kita harapkan nanti Kertajati dari Bandung kalau sudah dibuka *travel time* tidak lebih dari satu jam. Ini posisinya ada dukungan pemerintah di seksi 1, 2, dan 3, di sini BUJT-nya ada, ya, yang dukungan pemerintah ini kemarin kami laporkan, karena topografinya yang sulit, Pak, naik turun, kondisi geotekniknya tidak begitu bagus, jadi ada berapa kali gangguan, dan sekarang sedang taraf penyelesaian, kita harapkan akhir Oktober sudah bisa kita operasikan, itu sampai Cimalaka. Jadi, lumayan Pak, itu bisa mem-*bypass* Sumedang dan Cadas Pangeran serta titik-titik kemacetan antara Bandung dan Sumedang. Ini yang seksi 4,5,6 yang dikerjakan oleh BUJT, juga kita harapkan Oktober bisa selesai, walaupun kondisi realitas di lapangan, kami agak pesimis ini, dan kita harapkan paling lambat itu Desember, karena jalan ini sudah ditunggu cukup lama oleh masyarakat.

Kemudian, mungkin yang agak ini adalah ruas dari Bocimi ya, Pak, Bocimi khususnya adalah lanjutan dari Cigombong menuju Sukabumi. Ini saya kira mungkin dalam Oktober ini kita bisa buka sampai Cibadak ya, jadi ini untuk, Pak, saya lapor khusus untuk ke Akang Mulyadi *nih* Pak, *oh* ya cocok Pak. Jadi, ini Cibadak dan kita sebenarnya target Sukabumi Barat ya, Sukabumi Barat itu kita sudah mendekati ke Sukabumi, ini mungkin awal tahun depan ini Pak Danang ya. Jadi, ini kami laporkan Pak, karena ini memang konektivitas Jakarta-Sukabumi itu dekat tapi jauh, jadi jaraknya mungkin gak nyampe 100 kilometer tapi bisa lima jam itu dalam kondisi macet ya, dan ini kita sangat prioritaskan betul, ini BUJT-nya adalah Waskita.

Kemudian, kami laporkan mungkin yang juga cukup menarik perhatian adalah Getaci, Pak, ya, Getaci kami laporkan bahwa saat ini kita sedang dalam memastikan *design*-nya ya, sambil juga kita menunggu konsolidasi dari BUJT-nya.

Kemudian ruas Jogjakarta-Bawen, ini sedang dalam proses lelang kontraktornya, ini termasuk ruas prioritas, kemudian juga Semarang-Demak, ya. Semarang-Demak, seksi dua sudah hampir selesai, kemudian seksi satu itu adalah VGF dari pemerintah, kita sedang menunggu ada dua hal Pak, yang menghambat.

Yang pertama adalah masalah kepastian hukum tanah musnah ini masih *debatable*, kita lagi memastikan kerangka hukumnya, *legal framework*-nya seperti apa, untuk memastikan bahwa proses di situ tidak bermasalah nantinya secara hukum. Kemudian yang kedua adalah kita juga sedang menunggu proses *loan agreement*-nya dari (*suara kurang jelas*).

Kemudian Solo-Jogja saat ini di seksi satu sedang berjalan Pak, itu Adhi Karya kalau Bapak lihat itu bekerja di sana, nanti kemudian mungkin *next step*-nya adalah seksi tiga yaitu Jogja ke arah bandara. Seksi dua, mungkin nanti akan kita prioritaskan dipaling akhir.

Kemudian juga yang saya kira cukup penting adalah Gresik-Lamongan-Tuban ya, itu sudah ada prakarsa ya, statusnya masih usulan.

Kemudian Ruas Probowangi ya, Probowangi mungkin kita nanti akan selesaikan sampai Besuki, Pak, ya, karena ini terlalu banyak apa permasalahan, jadi 2024 kita mungkin akan tembuskan sampai Besuki.

Kemudian kita juga sekarang sedang mengerjakan Kertosono-Kediri Pak, dan Kediri-Tulung Agung, Pak. Ini kita harapkan bisa, ini bisa segera dimulai pelaksanaannya. Itu saya kira yang masalah tol yang sedang berjalan, kemudian lanjut. Lanjut.

Nah, ini saya kira yang di Caringin Puncak, Pak, kami laporkan, ini juga laporan khusus pada Bapak Pimpinan dan Pak Mulyadi, bahwa pemrakarsanya sudah ada apa, Pak, sudah mengirimkan surat kepada Pak Menteri. Jadi tadinya ini kita siapkan untuk *solicited*, Pak, tapi karena sudah ada Permakarsa, *solicited*-nya kita batalkan, kita pakai jalur *unsolicited*, ini sedang kita proses tindak lanjutnya dari surat Pemrakarsa kepada Pak Menteri.

Kemudian JORR 2 ini yang sekarang sedang dilaksanakan ini adalah Serpong-Cinere, seksi dua ini nunggu dioperasikan. Kemudian, Cinere-Jagorawi seksi tiga, kita harapkan nanti selesai diakhir tahun ini, Desember. Kemudian Cimanggis-Cibitung seksi 2A, dan seksi 2 dan seksi 2A, seksi 2A saya kira bisa selesai di tahun ini, seksi 2-nya selesai di tahun depan. Kemudian Cibitung-Cilincing, seksi 4 diharapkan selesai di Desember 2022, ini yang JORR 2, Pak. Yang sudah beroperasi adalah Cengkareng-Kunciran, Kunciran-Serpong, kemudian Serpong-Cinere seksi 1, Cimanggis-Cibitung seksi 1, dan Cibitung-Cilincing seksi 1, 2, dan 3.

Ini kemudian yang lingkaran luar-luar JORR 3, ya, saat ini yang sudah beroperasi adalah jalan Tol BOR, Bogor Ring Road. Ini mungkin Pak, Pak Mulyadi juga ini, Pak Mulyadi dan Pak Robert ya, orang-orang Bogor ini. Ini sudah beroperasi sepanjang 11 kilometer dan sekarang ini kita dalam proses

yang pertama adalah Tol Sentul Selatan ke Kerawang Barat yang saat ini masih statusnya prakualifikasi, lelang, kemudian jalan Tol Bogor-Serpong, via Parung juga statusnya prakualifikasi. Kemudian, lanjut.

Kemudian, Kalimantan kami laporkan yang sudah beroperasi sepanjang 97 kilometer itu adalah Tol Balikpapan-Samarinda, dan ini nanti saat ini kita sudah kontrak untuk melakukan konektivitas dari Tol Balsam ini menuju IKN. Kemudian, yang rencana Samarinda-Bontang itu 94 kilometer, sekarang sedang FS oleh BPJT, kemudian juga sedang *feasibility study* adalah Pontianak-Kijing. Ini semoga jadi ini ya, Pak, ini memang kita *problem* nya Pak, ini adalah kita butuh VGF. Jadi, kalau nanti negaranya mampu memberikan dukungan, mustinya tidak masalah. Kemudian, juga jalan Tol Aruk sampai Nunukan, ini masih *next*, lanjut.

Kemudian, ini Pak kami sampaikan, yang tadi kami sampaikan konektivitas Tol Balikpapan-Samarinda dengan IKN.

Jadi, yang pertama bahwa kita sudah ditargetkan bahwa dari bandara sampai IKN itu adalah setengah jam maksimum oleh Pak Presiden, ini yang berat, kita sebuah, sudah coba cari jalurnya yang paling memungkinkan itu adalah sepanjang 47 kilometer. Jadi, itu akan nanti dari bandara kita akan membuat jalur tol khusus ke arah sekitar Manggar, ke arah seksi 5-nya Balsam dulu, itu kira-kira sepanjang 7 kilometer, nanti di sekitar km 10, kita akan keluar langsung menuju ke Simpang Tempadum, ya, melewati Kariangau, kemudian langsung terus ke utara menyeberang selat dengan *immersed tunnel*, nanti langsung masuk ke sekitar Sumbu Kebangsaan di dekat istana, Pak.

Tapi ke...ada juga rencana bandara bisa dilihat Pak, di sisi kiri, ada kotak yang garisnya terputus-putus, dan kotaknya juga tidak terputus juga, itu ada rencana bandara VVIP, ini juga nanti akan kita *connect*-kan dengan Sumbu Kebangsaan melalui jalur tol, dan nanti dari bandara VVIP juga akan kita *connect*-kan dengan Balikpapan dan menggunakan jalur tol melalui jembatan Pulau Balang. *Nah*, yang akan kita laksanakan sampai 2024 itu adalah dari km 10, Pak, itu yang ada tulisan 3A, kemudian 3B, kemudian 5A, kemudian 6. Jadi, 5B kita sedang usulkan, tapi kita *nggak* yakin, jadi selama 5B nya belum ada, kita akan menggunakan jalan *eksisting*, Pak, dan nanti yang sisanya itu kita harapkan diselesaikan di setelah 2024, lanjut.

Kemudian, jalan tol di Pulau Sulawesi yang sudah operasi ada 60 kilometer, kemudian yang konstruksi itu ada tiga kilometer, dan bagian dari rencana umum ada 2.642 kilometer, ini kembali membutuhkan apa namanya, banyak dukungan pemerintah, Pak, jadi sangat juga tergantung dari kemampuan anggaran pemerintah.

Kemudian tol di Pulau Bali, yang sudah beroperasi itu adalah Bali Mandara, tol laut sepanjang 10 kilometer, kemudian yang sekarang sedang kita dorong ini ada dari Gilimanuk sampai ke Mengwi, Pak. Itu nanti *next* nya adalah kita akan lanjutkan itu dari Mengwi ke Denpasar, dan Mengwi ke arah Pelabuhan Karangasem. *Nah*, ini kemarin kami laporkan ya, kita juga sudah

ground breaking, ya, dari Pekutatan ke ke arahnya Mengwi, itu yang seksi 2 dan 3 yang prioritas, nanti baru nanti seksi 1 yang di Gilimanuk, lanjut.

Baik, ini nanti saya kira yang detail ini kami persilakan Bapak baca di yang sudah kami sampaikan, lanjut. Saya akan lanjut ke masalah teknologi, yang saya kira mungkin perlu kami laporkan. Jadi, dalam mengembangkan fungsi *monitoring* penyelenggaraan jalan tol, kita saat ini sudah dan memang harus mengembangkan berbagai teknologi, yang pertama adalah kita akan menerapkan *multi lane free flow*, dan kami paham betul bahwa banyak sekali hambatan-hambatan dalam penerapan MLFF ini, dan kita mungkin akan mulai *trial* pertama di awal tahun depan Pak Prof ya. Ini yang *multi lane free flow*, ini yang kemarin mungkin Pak Dewo sudah membaca itu *statement* dari Pak Yongki, ya. Jadi, kenapa kita melakukan MLFF itu, ya itu untuk mengurangi *potential loss* atau mendapatkan *potential gain* dari *user* yang menurut perhitungan teman-teman di BPJT itu adalah sebesar 4,4 triliun.

Nah, ini kami sampaikan, Pak, secara umum prinsipnya bahwa ini memang ada beberapa persyaratan. Pertama, pengguna jalan harus punya *handphone smartphone*, dan *connect* dengan GPS. Jadi, kalau seperti yang Pak Menteri punya itu *nggak* mungkin bisa lewat tol Pak. Jadi, ini sifatnya nanti ya cukup menggunakan *handphone* dengan sistem deteksi yang akan disiapkan nanti oleh operatornya, dan ini nanti kita bisa menerapkan apa yang disebut *fair pricing*, Pak, karena sistem bisa mendeteksi di mana dia masuk dan di mana dia keluar, jadi betul betul *fair pricing*, sekarang ini banyak kita menerapkan tarif terintegrasi ya, di mana misalnya masuk JORR jauh-dekat 15.000 misalnya, padahal hanya masuk mungkin cuma 3 kilometer terus keluar lagi, mau keliling 10 kali itu kalau Bapak punya temen-temen yang ini, anak-anak sekarang menyebutnya Sultan itu kalau *weekend* pakai mobil mahal keliling-keliling JORR ya bayarnya 15.000 juga, gitu ya. Jadi, nanti *fair pricing* Pak, di mana Bapak masuk, di situ keluar berapa kilometer itu kali tarif per kilometernya, jadi bener-bener *fair* begitu. *Nah*, ini bisa kita terapkan nanti, Pak. Lanjut. Jadi ini kira-kira kita, oke lanjut.

Oke, yang kedua adalah kita juga sekarang sudah menerapkan, menuju ke arah *Construction 4.0* dan juga *Industry 4.0*. Binatang apa itu, terus terang saya juga *nggak* ngerti betul Pak, tapi itu istilahnya, tapi kalau boleh saya sampaikan, konsep 4.0 ini mengeksploitasi tiga hal, Pak. Yang pertama adalah *connectivity*, karena adanya internet, itu kalau orang-orang pintar *nyebutnya internet of things*. Jadi, semua orang bisa terkoneksi ya dengan bantuan internet. Yang kedua adalah *big data*, jadi sekarang ini misalnya MLFF harus mendata begitu banyak kendaraan yang masuk, sehingga dibutuhkan data yang besar, dan itu ada teknologinya, ada *cloud*. Dan, yang ketiga adalah memanfaatkan kecerdasan buatan.

Jadi, ini tiga aspek ini yang sebenarnya kita perlu eksploitasi untuk bagaimana kita menuju ekosistem baru di *Construction 4.0*. Jadi, misalnya Pak Robert, kemarin Pak Presiden ke Jepang kemudian langsung menelepon Pak Menteri, yaitu ke di Jepang apa namanya, alat berat dioperasikan dari jarak jauh, gitu kan, jadi bisa aja kita bekerja di Papua di puncak gunung yang mengoperasikannya di Surabaya atau Jakarta. Jadi, untuk daerah-daerah yang

remote, itu memungkinkan, itu bisa terjadi karena apa yang disebut sebagai *artificial intelligence*, misalnya ke arah *robotic*, ke arah banyaknya sensor dan sebagainya. Nah, ini yang saya kira kita sekarang saat ini sedang menyiapkan Pak, Pak Menteri sedang menyiapkan transformasi bagaimana kita mendorong pemanfaatan perkembangan di tiga teknologi ini, *connectivity*, *artificial intelligence*, dan *big data*.

Nah, yang pertama yang kita transformasikan adalah apa yang disebut sebagai *building information modelling* ya, namanya memang juga susah saya pahami juga ini, tapi intinya adalah kita menyediakan satu *platform*, di mana keseluruhan proses itu kita simpan di-*platform* itu. Jadi, mulai dari FS datanya disimpan di situ secara digital, *design* di situ, kemudian *construction* juga di situ, dan dalam *platform* ini kita bisa menggunakan teknologi-teknologi yang sifatnya audio visual dan simulasi. Jadi, teman-teman ini bisa melihat langsung tiga dimensi, istilahnya malah ke *virtual reality* ya.

Jadi, nanti kalau Bapak-bapak punya kesempatan berkunjung ke kami, dan ingin merasakan bagaimana rasanya naik mobil di IKN atau di jalan tol, kita ada, udah ada simulatornya, Pak, apakah enak, apa *nggak* enak itu bisa kita simulasikan, itu adalah salah satu dari pemanfaatan *construction 4.0*. Jadi, ini sekarang sudah kita wajibkan Pak di IKN *is a must*, karena IKN ini yang terlibat bukan hanya Bina Marga, tapi juga Cipta Karya, jadi begitu Bina Marga bikin apa, orang Cipta Karya udah kelihatan, karena kita simpan di *platform*. Jadi mereka juga bisa melihat *tuh*, jalannya nanti begitu, berarti taman saya harus begini, drainase-nya harus begini. Jadi, itu gunanya kita mengintegrasikan dalam *platform*. Jadi, apa yang kita mau rencana mau bikin, sudah masuk, langsung bisa kelihatan oleh orang lain juga yang mau bikin di daerah itu. Ini yang sekarang kita sedang berusaha transformasi ya, bisnis proses kalau boleh saya sebut di Kementerian PUPR khususnya di Bina Marga dengan penerapan-penerapan, prinsip-prinsip 4.0. Lanjut.

Kemudian kami akan, *oke* di sini juga BPJT sudah mengembangkan berbagai instrumen untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat, maupun untuk keperluan *monitoring*, di sini ada BPJT info, ada *tools* instrumen untuk mengecek kondisi standar pelayanan minimum ya, lanjut.

Nah, ini kami laporkan, Pak, kami menyadari betul ya bahwa ada ketidakpuasan di masyarakat mengenai standar pelayanan minimal ini, dan kita saya kira bersama dengan Bapak dan Ibu sekalian sudah melakukan upaya-upaya, mulai dari payung regulasinya dalam undang-undang yang kemarin, perubahan Undang-Undang Jalan, kita sudah sepakati, bahwa badan usaha wajib melakukan evaluasi terhadap pemenuhan SPM ini paling lama enam bulan, sebelumnya kan biasanya begitu mau naik tarif, Pak, jadi dalam ini upaya untuk pengguna SPM itu dilakukan secara lebih *continue* gitu.

Kemudian juga kita bisa menerapkan sanksi administratif ya, apakah itu sifatnya teguran maupun sampai denda bahkan pembatalan perjanjian jalan tol ya.

Jadi, ini kami sampaikan Pak, SPM. Lanjut. *Nah*, ini apa yang masuk ke dalam SPM, saya kira mungkin sedikit saya detailkan. Yang pertama adalah kondisi jalan. Kondisi jalan itu mencakup baik perkerasan, drainase, median, bahu jalan, dan juga *rounding*-nya, atau *clear zone*-nya kalau sekarang disebut.

Kemudian, yang kedua adalah kecepatan temu rata-rata, ya ini memang selalu dikaitkan dengan kondisi di sekitarnya, Pak. Kemudian adalah apa yang disebut sebagai aksesibilitas ya, ini maksudnya bukan aksesibilitas seperti kita pahami dalam sistem jaringan, tapi ini adalah kecepatan transaksi dan antrian. Ini yang nanti aksesibilitas ini saya kira SPM nya akan meningkat dengan drastis, karena adanya MLFF, Pak. Kemudian mobilitas, yaitu kecepatan penanganan kalau ada permasalahan hambatan di lalu lintas. Kemudian juga kecepatan penanganan oleh polisi-polisi dan kecepatan penanganan oleh derek. Kemudian aspek-aspek keselamatan, kemudian unit pertolongan dan bantuan, lingkungan, dan juga tempat istirahat. Jadi, faktor-faktornya sebetulnya sudah lengkap, dan kami saat ini baik dari Bina Marga itu ada unitnya sendiri yaitu Direktorat Jalan Bebas Hambatan dan ada kasubdit khusus, Kasubdit Operasi dan Pemeliharaan. Di BPJT itu juga ada kabidnya khusus, kita sedang meningkatkan bagaimana agar *monitoring* terhadap SPM ini bisa berjalan lebih ketat dan lebih baik, lanjut, *oke* lanjut Pak.

Ini kami sampaikan upaya-upaya perbaikan, yang menjadi isu adalah Tembaga Besar, Pematang Panggang, Kayu Agung, ini Pak Eddy ini kan selalu marahi saya ini. Ini Pak, kita sekarang itu sudah ada jalan yang amblas terus kita akan lakukan dengan *slab on pile*, *elevated slab*, ya, dan ini juga kita sudah konsolidasikan penanganannya saat ini, sudah ditransfer keseluruhan tanggung jawab eksekusinya ke pihak Hutama Karya. Kalau Pak Eddy, apa namanya, jalan-jalan ke sana mampir Pak, karena sekarang ini kita menggunakan dengan *geocell*, ini teknologi yang menarik ya, itu bisa mengurangi kebutuhan terhadap agregat yang memang di daerah Pantai Timur Sumatera ini sulit, lanjut.

Ini yang jadi *public concern* lainnya adalah pelebaran Cikampek km 47, km 50 sampai ke km 67, yaitu *interchange* menuju arah Bandung ya. Saat ini, kita harapkan pekerjaan keseluruhan ini bisa selesai sebelum Lebaran tahun depan. Kita usahakan Lebaran tahun depan selesai, ya ini memang menjadi sangat penting karena Jakarta-Cikampek Selatannya memang agak banyak hambatan, Pak, kalau Jakarta-Cikampek Selatan berjalan, sebenarnya ini bebannya bisa dibagi dua.

Kemudian, juga kami sudah mendapatkan perintah, instruksi Pak dari Pak Menteri, dan sudah disusun jadwalnya oleh seluruh BUJT, ya, dan dipantau oleh baik BPJT dan Bina Marga yaitu mengenai beautifikasi jalan tol ya, jadi ini mungkin kalau Bapak perhatikan sekarang banyak median, *barrier-barrier* yang dicat, karena menurut Pak Menteri itu adalah bagian dari pelayanan estetika itu, dan saya kira itu hal yang benar, karena beberapa keluhan baik Presiden, maupun Pak Menteri itu selalu membandingkan jalan kita dengan jalan negara tetangga, *kok* jalan di Vietnam lebih bersih daripada jalan di kita kan gitu, akhirnya keluarlah intruksi ini dan kita sudah jalankan, lanjut.

Langsung ke kendala. Ini kendala pembangunan jalan tol yang pertama adalah sebagian besar jalan tol ini membutuhkan dua hal, sebagian besar.

Yang pertama adalah tanah oleh pemerintah Dana LMAN, dan Dana LMAN juga terbatas, jadi kami sering kali melakukan apa namanya optimasi dan prioritas *prioritising* mana yang di duluan. Yang kedua adalah kapasitas investor ini akibat pandemi dan akibat adanya konflik-konflik militer, ini menjadi berkurang. Jadi, kita memang bisa dikatakan agak *slow down*, ini sesuai dengan amanat undang-undang kita akan apa, mencoba membuat sistem *financing* kita lebih *sustainable*, yaitu melalui akan dibentuknya Badan Layanan Umum di BPJT, lanjut.

Saya kira itu Pak, yang ingin kami sampaikan, saya kira detail-detail bisa dilihat di yang sudah kami sampaikan, ada hal yang mungkin nanti Pak Danang bisa lebih memperjelasnya lagi atau BUJT-nya langsung ya, kalau memang ada hal yang secara spesifik Bapak dan Ibu mengalami, ada suatu pemahaman yang perlu menjadi bahan kritikan untuk kita semua, terima kasih, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Dirjen Bina Marga atas paparannya.

Tadi, sudah Pak Dirjen sampaikan bahwa nanti Pak Danang ditanya jawab aja kalau ada dipandang perlu. Kesempatan pertama kita langsung saja ya, biar bisa lebih cepat lebih bagus sesuai daftar di sini, silakan Pak Mulyadi, bersiap-siap, Pak Sigit Sosiantomo.

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

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamu'alaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.

Salam sejahtera untuk kita semua.

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati Para Wakil Pimpinan,
Yang saya hormati peserta rekan-rekan Anggota,
Yang saya hormati Pak Dirjen Bina Marga,
Kemudian Pak Kepala BPJT, Sekretarisnya Pak Yongki dan seluruh
jajaran Direksi Badan Usaha Jalan Tol yang hadir beserta staf ya yang
mendampingi,**

Saya pertama tentu mengapresiasi apa yang telah Bapak capai sampai saat ini dan saya masih terus mengiang apa, terngiang-ngiang kalau *statement* Bapak terkait jalan tol itu harus menjadi *backbone* terhadap kecepatan logistik Pak, ya di Indonesia, sehingga kemajuan Indonesia bisa, apa, diharapkan ada percepatan, dan saya kira di beberapa titik itu sudah terbukti Pak ya, namun demikian ada beberapa hal dalam konteks fungsi pengawasan yang harus kami sampaikan, Pak.

Pertama tentu beberapa hari ini dari minggu kemarin kita terus membahas Cisumdawu juga, Pak ya, dengan Menteri Perhubungan, kemudian dengan beberapa *stakeholder*, pentingnya Cisumdawu itu Pak, dalam konteks juga memaknai agenda kunjungan spesifik Komisi V, Pak. Dua tahun yang lalu saya dapat tugas Pak, untuk berkunjung ke Cisumdawu dan kami diterima dengan baik, lalu di sana ada semacam komitmen di ruang rapat itu untuk menyelesaikan Cisumdawu kalau tidak salah akhir 2021, Pak, iya kan, tapi kemudian *delay*, ya.

Nah, ini bagian dari bagaimana kami ingin *concern*, Pak, bukan saja bagian dari Dapil dari Jawa Barat, tapi Cisumdawu ini saya kira *delay*-nya sudah terlama, sementara investasi tol itu kan dibiayai oleh pinjaman, kami tidak membayangkan *cost of fund* yang membengkak, kemudian masa konsesi yang berkurang dalam tanda petik barangkali, tapi kemudian kebermanfaatannya juga tidak maksimal. Di luar kunjungan spesifik saya melakukan kunjungan lanjut, Pak, ya, secara pribadi Pak, hanya ingin memastikan kenapa, karena saya selalu diundang oleh *stakeholder* Jawa Barat, terakhir Minggu lalu saya menjadi narasumber diskusi terkait Cisumdawu dan Kertajati, Pak, yang diadakan oleh Kadin Jawa Barat dan jaringan Media Cyber Indonesia. Mereka berharap bahwa Cisumdawu bisa segera tahun ini apa namanya, terealisasikan, Pak.

Nah, dinamika-dinamika yang muncul dalam konteks pembangunan itu, kami juga coba identifikasi, Pak, misalnya dalam perjalanan di pembangunan sesi IV, saya dengar ada perubahan ya, Pak ya, dari apa, pelaksanaannya Pak ya, sekarang BUMN Karya Brantas masuk menjadi bagian dari pelaksana tersebut. Saya kira begini Pak Dirjen, saya menghormati apapun improvisasi dari BUMN-BUMN Karya, Pak, tapi kalau dalam tanda petik ternyata mengganti malah menjadi tambah *delay* atau tidak ada konsekuensi *on time*-lah ya dalam konteks penyelesaian, saya kira di-*review* ulang saja, Pak, ya, supaya apa, supaya sinergitas dengan swastanya juga bisa berjalan. Jangan kemudian swastanya gencar untuk melaksanakan pembangunan, tapi BUMN-nya malah dalam petik jadi penghambat *gitu*, balikin lagi aja Pak, misalkan ke Adhi Karya kalau misalnya Brantas ternyata tidak mampu gitu untuk ikut menjadi bagian dari penyelesaian proyek tersebut.

Ini bagian penting supaya, kami sekali lagi, Pak, *deliver* terhadap komitmen ke *stakeholder* Wilayah Jawa Barat, dan kami sangat berharap dari Dirjen Bina Marga untuk segera mengoptimalkan Kertajati, karena konektivitasnya sudah selesai di tahun ini, Pak, begitu saja Pak, saya kira.

Kemudian saya mengapresiasi dan terima kasih, Pak, kunjungan spesifik berikutnya saya *alhamdulillah* beberapa Pimpinan dan Anggota juga hadir untuk melihat potensi *shortcut* dari Tol Bocimi dari Caringin menuju Gunung Mas, dan *alhamdulillah* Pak Dirjen menyampaikan sudah ada yang berminat untuk melaksanakan pembangunan itu, tapi intinya buat kami sekali lagi, Pak, jalan tol itu harus jadi solusi dan *statement* Bapak bahwa inilah *backbone* pembangunan kita, saya itu harus dikawal dengan baik, Pak. Saya selalu di apa, menyuarakan bukan hanya masalah wisatawan, Pak, tapi warga

setempat puncak itu betul-betul dalam tanda petik menjerit ,Pak, jadi kalau saya buka data detail kan nanti saya dianggap berlebihan, Pak, sampai mereka mau nyeberang saja harus lihat jam apa, *one way system*-nya, Pak, karena ternyata banyak juga yang celaka masyarakat, dan saya kira Tol Puncak ini mudah-mudahan, Pak Profesor Danang ikut mengawal, Pak Yongki ya, mudah-mudahan ini menjadi solusi dan *legacy*, jangan sampai mohon maaf kemudian di tengah jalan tidak terlaksana, Pak, termasuk saya apresiasi juga kalau tahun ini Bapak ada komitmen bahwa Cibadak di Bocimi nya akan bisa segera dibuka.

Nah, ini saya kira juga menjadi konektivitas akses kepada jalur Pantai Selatan Pak, kalau memungkinkan juga direncanakan saja Pak, dari mulai Cibadak arahkan ke Pelabuhan Ratu Pak, karena saya kemarin mengikuti acara di Pemprov Jawa Barat, itu akses menuju jalur Pantai Selatan-nya Pak, saya kira kalau misalnya ada tol dari Cibadak menuju Selatan gitu jadi Primadona di samping destinasi wisata.

Kemudian kami terus terang saya harus laporkan Pak, ini sebagai bagian dari laporan ke Pimpinan bahwa melalui Pak Tamliha, Pak Ketua, kami menerima audiensi dari masyarakat Jati Karya Pak, yang memblokade jalan tol ya, apa Jati Karya Cibitung Pak ,ya, *nah*, itu diblokade Pak. *Nah*, ini buat saya ternyata harus ada lintas koordinasi lintas komisi Pak, untuk mengatasi situasi itu, tapi namun demikian untuk kepastian hukum dan berjalan lancarnya jalan tol, tidak boleh kemudian masalah-masalah yang timbul di masyarakat kita sudah ada aturan untuk dikonsinyasikan, tapi ternyata jalan tol sudah selesai menjadi masalah lagi, kenapa, karena masyarakat yang menduduki jalan tol *gitu*, akhirnya apa, operasionalnya tersendat, sementara kan masyarakat atau konsumen pengguna jalan tol tidak punya urusan dalam tanda petik dengan dinamika yang muncul dari hasil pembangunan jalan tol itu, Pak.

Kemudian Pak, saya juga mengapresiasi terhadap penggunaan teknologi Pak, ya, saya senang sekali kalau misalnya itu bisa terjadi, lebih efisien bahkan Pak Danang bilang, ada analisa kalau misalnya sistem pembayaran tol seperti itu akan lebih menghemat bahan bakar, kenapa, bahan bakarnya kan sekarang sudah naik, Pak, ya kalau misalnya ada analisa jalan apa dengan sistem pembayaran menggunakan katakanlah *smart system* seperti itu bisa efisiensi terhadap bahan apa, bahan bakar, saya kira itu harus didorong untuk percepatan.

Saya kira itu saja, Pak, sekali lagi kami mengapresiasi apapun yang sudah dilakukan oleh Dirjen Bina Marga, Kementerian PUPR, dan Badan Pengatur Jalan Tol, kami terus mendorong, dan *men-support* supaya apa pun yang menjadi rencana-rencana Bapak, ke depan tentu betul-betul menjadi solusi dan meningkatkan pembangunan buat Indonesia, terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Mul. Pak Sigit silakan, bersiap-siap Pak Syarif.

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

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Ketua dan Bapak-Bapak Anggota Komisi V serta Bapak-Bapak Dirjen, Pak Dirjen, Pak Kepala BUJT, bukan Bapak-bapaknya, satu Dirjennya yang Perkeretaapian sudah pulang, Pak Dirjen Bina Marga sekarang, tinggal Pak Dirjen Bina Marga dan Pak Kepala BUJT.

Pak Dirjen, tadi ada istilah *backbone* apa tadi, yang jelas bukan apa, yang jelas bukan apa *bonanza* yang jelas ya, *backbone* infrastruktur, saya sebetulnya maklum saya ini partai oposisi, Pak, jadi ya pasti apa-apa ya belum setuju. Apa itu *backbone* itu, kita bicarakan dulu, *backbone* jalan atau *backbone* transportasi, *backbone* logistik, apa, kita bicarakan dulu, karena begitu kita bicara jalan tol ini sebagai *backbone* transportasi, kita jarang bicara tentang jalan nasional, dan kita sekarang tidak tahu posisi jalan nasional itu sampai di mana tingkat kemulusannya ya, tingkat keamanannya dan seterusnya ya, kita perlu, yang jelas *backbone*-nya jangan buru-buru dipindah, *backbone*-nya ya tetap jalan nasional ya Pak Dirjen, kenapa? Karena ini adalah jalan yang dibiayai oleh mekanisme komersial, oleh pinjaman bahkan, iya kan, bukan uang hasil kita bisnis, kemudian kita taruh di sini atau bukan yang dibiayai oleh negara, ini pinjaman bahkan, bisa *nggak* balik, kalau *nggak* balik bagaimana *gitu*.

Karena ini barang pinjaman ya, tentu kita harus sangat berhati-hati untuk menentukan perjalanan jalan tol ini, tetapi yang ingin saya sampaikan walaupun dia pinjaman ya, tapi inisiatif membangun jalan tol itu sesuatu yang perlu kita apresiasi, karena betapapun jalan tol ini bisa mengurangi kemacetan, bahkan kalau ada studi, mungkin studi itu akan menunjukkan bahwa jalan tol bisa mengurangi angka kecelakaan, ya, mungkin sekarang belum ada studinya, angka kecelakaan di jalan nasional itu mungkin banyak berkurang gara-gara ya, ada jalan tol, ini dan ini nilai...nilai yang tersendiri dari manfaat jalan tol *gitu*, artinya tidak bisa dinilai dengan, dengan uang ya, tetapi ini nilai tersendiri bahwa jaringan jalan ini cukup menjadi penyelamat, salah satu penyelamat dari generasi muda yang suka kebut-kebutan di jalan nasional, karena sudah tidak bercampur lagi antara truk yang *chasis*-nya panjang, sepeda motor ya, kendaraan umum dan lain, sudah *nggak* campur baur lagi, sudah mulai terpisah sebagian menggunakan jalan tol.

Oleh karena itu, tadi saya sudah setuju teman saya Pak Mulyadi ini, yang mengatakan agar perhatian kepada jalan tol ini kalau memang kontraktornya kurang, kurang, kurang bagus atau lambat dalam pekerjaannya, ya segera diganti *aja*. Karena dia terbukti memberi manfaat non ekonomis, bahkan untuk kota-kota seperti Jakarta dia bisa mengurangi menumpuknya ya, *crowded*, membantu perencanaan tata ruang loh di Jakarta. Dengan adanya JORR 1, tadi Bapak ceritakan sekarang sudah ada JORR 2 ya kan, ini menarik sekali membuat apa namanya, perkembangan kota itu menjadi, apa namanya, sama, apa merata begitu, jadi *nggak* satu sisi *aja*, dulu kita lihat, kita tahu Depok muncul karena ada Jagorawi, kemudian ada Tol Cikampek muncullah kota-kota dan perumahan-perumahan besar di Bekasi. Saya kira, ini dengan adanya

JORR 1, JORR 2, itu akan membantu juga tata ruang kita menjadi lebih baik *gitu* ya, perkembangan, *spreading* perkembangan kota di Jakarta itu menjadi ke segala arah begitu.

Saya kira itu nilai yang tidak bisa diganti dengan uang, oleh karena itu memang benar begitu ada kontraktor yang lama, tidak segera menjalankan konsesinya ya, perlu ada segera, apa namanya, peringatan.

Pak Dirjen yang saya masalahkan hanya dua untuk tol ini, satu SPM pelayanan minimum dan satu lagi batas kecepatan. Tol ini beda-beda kondisi, kondisi jalannya ya, kehalusannya, kemulusannya ya dan seterusnya. Jadi, tolong SPM-nya yang bagaimana, yang mana yang mau dijadikan standar, tol yang paling Ciamik itu Pak, antara Semarang-Solo, Solo-Kertosono, wuduh, itu enak banget itu, yang lainnya, *nah*, SPM yang mana Pak, untuk ke kondisi jalannya ya, mestinya ya harusnya yang Solo, apa namanya tadi itu Semarang-Solo, kenapa? Karena itu mengurangi kecepatan, tol yang tidak bagus itu mengurangi kecepatan, kalau sudah lewat Brebes-Pemalang ya, itu waduh, ya mobil kita kasihan sama mobil kita, kecepatan kurang, apa namanya *shockbreaker* itu bisa habis, belum lima tahun mungkin sudah ganti *shockbreaker*, roda, dan seterusnya.

Saya kira harus ada kesamaan, sama-sama bayarnya, per kilometernya sama, ya, cara penghitungan tarifnya kan sama ya, Pak Danang ya, Pak Profesor kita ini ya, pasti sama, *lah* terus kok pelayanannya beda-beda gitu, yang satu enak mulus, apalagi kalau lihat pemandangan dari Semarang-Solo, jalannya mulus enak *bangat*. *Nah*, itu yang saya perlu ingatkan lagi, tolong ada perlakuan yang sama, jangan semuanya pakai apa namanya itu konkret, harus ada satu lapisan lagilah kalau perlu, coba itu dikejar, ya. Saya kira dengan semakin majunya teknologi dengan berbagai apa inovasi yang ada itu lama-lama bisa kekejar *kok*, Pak. Saya masih ingat, saya pernah protes kepada Direktur Jembatan itu yang membangun jalan Tol Muhammad Bin, apa, Bin Salman, Zayed, Muhammad Bin Zayed, gitu ya. Saya bilang itu gimana itu SPM-nya itu, kayak naik kuda, kayak naik kuda, tapi lama-lama ya, sekarang semakin mulus, ini kan masalah inovasi ya, teknologi, sekarang kita *geber* 100 sampai 120 tetap enak itu, awal-awal kan *nggak*, jeduk jeduk, jeduk jeduk, ini saya dikasih jalan macam apa sama Pak Dirjen Bina Marga ini, padahal jalannya juga bayar ya kan, *mak jeduk-jeduk*, sekarang sudah lumayan, ini kan kemajuan teknologi. Oleh karena itu, saya kira inovasi-inovasi tetap aja SPM harus dijalankan, dengan SPM yang tinggi ya, standar yang tinggi, akhirnya berpikir orang, para ilmuwan jalan raya ya, itu bisa berpikir untuk bisa memberikan pelayanan yang baik, saya kira itu yang pertama terkait dengan SPM. Jadi, harus jelas SPM yang mana Pak Kepala BPJT, mohon diperjelas itu kepada para BUJT, ya, jangan hanya mikir masalah ekonomi ya, harus ada sesuatu yang lain yang perlu dipikirkan.

Yang kedua kecepatan, akibat dari apa namanya SPM yang *nggak* sama tadi kecepatannya beda-beda, oleh karena itu untuk apa kita pasang tidak lebih dari 100 kilometer untuk apa, kalau memang jalannya jelek, Brebes-Semarang *nggak* pernah kita lebih dari 100 kilometer per jam, sayang-sayang mobil kita mau 100 kilometer per jam ya, tapi kan *ngitungnya* harus sepanjang

jalan ini kita jalan dari Jakarta ke Surabaya, begitu di Brebes, Pemalang sampai Batang, ini *anu nggak bisa ngebut* begitu, ini kita ambil poin begitu sampai Semarang sama Solo ambil poin set 15 menit gitu, 140 ya, kan *gitu* Pak, kenapa? Jarak Jakarta-Surabaya itu cuma 745 kilo, masa 9 jam aja *nggak* bisa, ini kan berarti di bawah ya kan, 100 kilometer per jam kalau di total-total *gitu*.

Jadi, saya tidak setuju ada bulatan merah, pinggirnya merah, ada tulisan 100, saya sudah katakan berkali-kali itu, tapi Bapak-Bapak selalu menjawab, Pak ini alasannya hujan Pak, ini, sudahlah mau hujan, mau apa, kalau bisa *nggak* usah ini, eh 120 lah lumayan, ya bulatan merah itu tolong koordinasi dengan Kakorlantas ya 140 atau 120 lah, kenapa, kalau jalannya *nggak* enak, *nggak* mungkin kita mau terjang sampai 140, rusak mobil kita. Jadi kan kita kecepatan itu kan tergantung jalan juga, ya, dua itu, Pak.

Yang ketiga, Pak Ketua mohon maaf ya, dikit lagi. Yang ketiga itu di *rest area-rest area*, ini mulai banyak keluhan, lama-lama *rest area*, *rest area* toilet-nya menurun, kumuh lama-lama, awal-awal bagus, bagus, bagus, kumuh. *Nah*, Pak BPJT tolong untuk *rest area*, itu untuk orang yang mau shalat dipisahkan, toilet untuk orang yang mau shalat dipisahkan dengan toilet umum ya, karena orang mau shalat kan *pinginnya* bersih, ya, walaupun tetap ada toiletnya, tapi semuanya berpikir jangan sampai, ini bekas apa-bekas apa, kecipratan apa gitu kan, jadi beda perlakuan gitu, kalau kita di toilet umum kadang-kadang *wus gitu aja* lewat begitu saja, kadang-kadang *nggak* ditutup, *nggak* disemprot *nggak* di apa.

Jadi itu aja permintaan saya, ini masukan dari para Kyai dari konstituen saya di Dapil, Jawa Timur *tuh* banyak Kyai, jadi para Kyai itu merasa risih kalau harus ke toilet ya, kemudian dia Shalat, dia Wudhu, tapi ke toilet umum dulu *gitu*, kalau bisa toiletnya toilet yang memang untuk orang-orang yang mau Shalat, sehingga aman gitu.

Nah, sekarang yang terakhir, yang terakhir adalah tol itu, Pak. *Nah*, ini juga, Waskita yang bangun itu, apa namanya Probolinggo. Paspro ituloh, Pak, Probolinggo. Itu ada mobil sampai mencelat, Alphard sampai mencelat, *nggak* tahu Alphard apa alprat gitu *nggak* tahu saya, sampai mencelat itu kan *saking* kondisi yang tidak bagus jalannya, kan memang ada yang gelombang dan begitu kan di Paspro ya Pak BUJT, Pak BPJT, Pak Danang, pasti Pak Danang tahu, tapi begitu ya tetap aja kita lewat, kenapa? Butuh. Awal-awal ada Paspro jalan ke Pasuruan, Surabaya, Probolinggo itu lancar, cepat, tapi sekarang Surabaya, Probolinggo kemudian ke Banyuwangi awal-awal itu Surabaya Banyuwangi dengan adanya Paspro itu bisa empat jam *gitu* atau lima jam, sekarang balik lagi enam jam, seperti tidak ada tol. Artinya cepat atau lambat tol itu akan terus menarik minat orang ya, pasti ada pertumbuhan apa namanya orang yang lewat tol, kendaraan yang lewat tol.

Oleh karena itu, saya mendorong agar tol untuk, yang pertama tadi itu SPM yang sama itu, kalau ini lebih parah itu, ininya bagus apa namanya aspalnya bagus, tapi naik turun ya, yang di Probolinggo itu saya mendorong agar disegerakan seperti Cisumdawu untuk Banyuwangi, Tol Banyuwangi. Kabarnya ini yang ada di buku ini tolnya baru sampai akan di Besuki, kenapa

ya, sayang ya, cariin investor *dong* ya, atau pakai *crowdfunding* yang saya kemarin sempat sampaikan saat kita bicara dengan apa penerbangan itu, pakai *crowdfunding* atau bagaimana, regulator Pak Dirjen Bina Marga kan, Pak Dirjen regulator ya kan, cari cara-cara agar mereka bisa mendapat pinjaman murah, pinjaman yang bukan standar komersial ya, yang murah cari, kalau dibilang wah *nggak* ada, Pak, ada lah, kita ini kan, saya dulu pertama kali sekolah masuk perguruan tinggi selalu dibilang kamu insinyur jangan sampai, oleh guru saya, jangan sampai bilang tidak, tidak bisa, kita ini insinyur *engineer*, membuat sesuatu yang tidak ada jadi ada, jadi harus bisa gitu.

Nah, buktinya apa, dulu kerja sama antara pemerintah dan BUMN ya, selalu pemerintah BUMN yang kerjakan apa namanya proyek-proyek *gitu* kan. *Nah*, kemudian ada KPBU, sekarang ada BU-BU, sekarang ada lagi, macam-macam itu ininya, skemanya, saya kira perlu ada kreativitas dari regulator untuk membantu ya, Pak Kepala BPJT mungkin juga bisa ya, saya yakin beliau punya ini, tinggal dicocokkan aja dengan apa Kementerian Keuangan agar apa ya, BUJT ini mendapat dana-dana yang lebih murah dari sekarang ini. Mungkin hambatan terbesar dari para pemilik di BUJT itu adalah persoalan pinjaman yang pakai pinjaman komersial seperti itu.

Saya kira demikian Pak Pimpinan yang bisa saya sampaikan, terima kasih sekali lagi atas waktu yang diberikan, sekali lagi selamat, mudah-mudahan semuanya lancar.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Sigit. Pak Syarief, silakan, Syarief Alkadrie, Wakil Ketua Badan Anggaran.

F-P. NASDEM (H. SYARIEF ABDULLAH ALKADRIE, SH., MH):

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore,

**Saya hormati Ketua Komisi beserta Pimpinan Komisi, teman-teman Anggota Komisi V,
Pak Dirjen dan Kepala BPJT serta seluruh jajaran,**

Pertama, mengapresiasi tadi telah disampaikan, disinggung berkaitan dengan jalan Tol Pontianak-Kijing, yang kita harapkan Pontianak-Singawang *tuh*, Pak Dirjen, tetapi paling tidak langkah awal Pontianak-Kijing ya mudah-mudahan progresnya itu terus. Namun dengan demikian, yang menjadi juga dalam kesempatan ini, mungkin perlu menjadi skala prioritas, saya kira pembiayaan-pembiayaan jalan tol di Jawa itu, mungkin lebih didorong kepada pihak ketiga ya, di luar dari PMN. *Nah*, di luar Jawa di dalam rangka untuk meningkatkan, mempercepat terhadap terealisasi jalan tol ini, karena saya lihat apa pun nanti, tentu jalan tol ini merupakan suatu hal yang sangat diharapkan dalam rangka untuk mempercepat terhadap roda pergerakan ekonomi dan

transportasi, ya, sehingga kita melihat ya *alhamdulillah* akhir-akhir ini sudah ada pemerataan, artinya jalan tol tidak hanya di Jawa saja, tetapi di luar sudah ada Sumatera, ya mudah-mudahan Kalimantan untuk, tapi dengan demikian tentu harus didukung dengan dana yang cukup ini, cukup mumpuni.

Maka untuk itu saya kira memang harus menjadi perhatian, kalau di Jawa ini kan, sudah merupakan satu mungkin jalan tol sudah cukup menjadi suatu hal yang cukup profitlah tempat tertentu, saya kira banyak peminatnya, tetapi di luar Jawa ini dalam rangka kita untuk pemerataan dan mempercepat terhadap pemerataan pertumbuhan ekonomi.

Selain itu, ya tentu berkaitan dengan jalan tol ini juga, harus ada rasa, yang nama tol tadi udah singgung di teman-teman, tapi saya menekankan di sini, kenapa kok ada perbedaan gitu ya, kalau kita lihat pembangunan daerah, sebelum, ya sekitar 15 tahun yang lalu, seperti Jagorawi, Soekarno-Hatta, kemudian ada beberapa ruas jalan Cikampek dan sebagainya itu kualitasnya berbeda dengan yang ada sekarang, rata-rata tadi, tol apa Cipali ya, yang ke Bandung itu, beda kalau kita lihat dengan tol yang ada di Jagorawi, begitu lagi jalan-jalan tol yang di sepanjang jalan Jawa, kemarin kita juga melihat terhadap jalan tol itu, kondisinya memang sangat berbeda. Artinya kita tidak berada pada suasana di jalan tol. Jalan tol itu kan bebas hambatan, tapi ketika jalan tol dengan kondisi jalannya tadi bergelombang dan sebagainya, artinya ini juga sudah merupakan satu hambatan, sehingga tadi ya kata Pak Sigit *nggak* perlu lagi dipasang kilometer semaksimal sekian, minimal sekian.

Dan, tentu ini juga saya melihat beberapa kali ada lintasan saya, beberapa ruas jalan tol pernah juga saya lewat dari apa, dari Bandung, Cikampek itu banyak jalan tol itu berlubang-lubang, Pak, seharusnya jalan tol itu tidak sempat berlubang, ini kan harus dimonitor terus itu, tetapi kenyataan terjadi hal itu ya. Jadi, saya kira ini tentu harus memohon perhatian terhadap itu.

Selain itu juga, saya usul, mungkin kita sudah juga menerapkan sistem teknologi, terutama berkaitan dengan tol-tol yang padat, sehingga tidak menghambat terhadap laju, tidak menghambat terhadap pergerakan kendaraan, ya artinya di daerah-daerah tertentu seperti Gatsu, kemudian Cengkareng, tidak lagi pakai sistem *e-money*, tapi mungkin sudah pakai ya cukup dengan yang beli, cukup dengan di bank, sehingga lewat itu langsung *ter-debet gitu*, terbayarkan. Jadi, kita *nggak* perlu lagi singgah gitu, karena saya lihat salah satu juga faktornya dengan adanya kita menempelkan dan sebagai juga akan. kalau dengan kendaraan arus kendaraan cukup besar, cukup ramai, itu juga merupakan salah satu ya, penyebab itu. Saya kira perlu juga sudah kita beralih sebagaimana yang diterapkan oleh, beberapa ya, beberapa negara, saya lihat dalam rangka jalan tol seperti itu, contohnya umpamanya di Australia, ya kita lewat tidak lagi perlu pakai *e-money*, nempel kan tuh langsung lewat saja *gitu*. Jadi, ya saya kira inilah beberapa hal yang harus menjadi perhatian kita kaitan dengan itu.

Kemudian sekali lagi saya mohon diprogres tol Pontianak, Pak Dirjen, mudah-mudahan bisa, bisa di apa direalisasikan, dan mudah-mudahan bisa

didorong dengan dana *loan*, sehingga tidak dia terhambat hanya kita terhitung di tahun 2024, karena ini cukup mendesak, apalagi dengan ada pelabuhan Tanjungpura di situ, terminal Kijing, ya tentu ini merupakan satu hal yang harus menjadi perhatian kita, terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Selamat sore.

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

Baik.

Setelah Pak Syarief, Pak Sudewo *nggak* ada ya, oke, Mohammad Aras, Pak Eddy Santana.

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

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

**Pimpinan Komisi V beserta Anggota yang saya hormati,
Pak Dirjen Bina Marga, Kepala BPJT Badan Pengatur Jalan Tol, serta seluruh jajaran.**

Saya tadi disampaikan senang sekali Pak, jadi memberikan apresiasilah itu, itu saja yang saya tanyakan sampe bosan mungkin Pak Menteri, akhirnya Pak Menteri waktu itu sebelum Lebaran, menjawabnya, ini perbaikan sementara, untuk Hari Raya ini supaya muluslah, sementara, setelah Hari Raya kita akan buat ini permanen, *nah*, ini tadi yang dipaparkan Pak Hedy ya, jadi ada apa, teknologi baru apa, biasa aja *gitu* ya, *geocell* dengan *pile slab* gitu ya, *pile slab* dan *geocell*, tapi ini menarik itu, tempat yang rawa-rawa itu ya kalau bisa ke depan ini di awal-awal sudah, sudah kita lakukan itu, Pak, jangan kita coba-coba, gitu, coba-coba ternyata daerah rawa itu jelek banyak penurunan, sehingga kita harus bongkar mengganti dengan, dengan teknologi yang lain *gitu* ya. *Nah* ini pelajaran bagi kita, banyak sekali itu jadi dari Bakauheni ke Palembang, Kayu Agung-Palembang, jangan sampai Palembang-Betung juga seperti itu, jadi mohon perhatiannya, Pak.

Nah, saya ingin tanyakan sekaligus ini, Pak, termasuk dengan Pak Danang, Pak Danang dulu pengamat sekarang diamati, Pak, jadi mungkin lebih jago Pak Danang, sudah lengkap dia, yang mengawasi, *ngamatin* ya, pengamat dulu, sekarang jadi pelaksananya *gitu*. Ingin saya tanyakan ini kelanjutan, gitu ya, waktu itu dengan Pak Danang, Pak, tolong tertulis sehingga saya bisa belum menyampaikan dengan siapa saja menanyakan pada saya, jadi kita udah Palembang-Indralaya selesai Pak 22 kilometer, kemudian Indralaya-Prabumulih *gitu* ya, menurut Pak Eddy dan Pak Danang-lah itu di pertengahan tahun depan bisa Pak, ya, atau akhir tahun depan lah 2023 bisa dipakai, dioperasikan, sekitar 80 kilometer ini.

Nah bagaimana kelanjutannya, waktu itu kan ada diskusi, teman-teman juga minta, Pak, ini harus dulukan Betung, Betung-Jambi itu kan, sebagai ruas jalan Trans Sumatra yang kearah Medan, semuanya sebetulnya Trans-Sumatera ada Lintas Timur, ada Lintas Tengah *gitu* ya, *nah*, ini-ini mana yang duluan *gitu*, tapi kalau melihat rencana *master plan*-nya atau rencana induknya, ya tentu Jambi *gitu* ya, Jambi, Jambi ke Riau, Riau ke Padang atau Riau ke Sumatera Barat dan ke Medan, selanjutnya sampai ke Aceh *gitu*, tempat Pak Ruslan ini.

Nah, ini jadi, tapi tidak harus kita kesampingkan, kalau hanya batas Prabumulih alangkah sayangnya itu, padahal Prabumulih-Muara Enim, ini jalan yang sangat strategis, di situ ada batu bara *gitu*, ada juga, saya kira padat *gitu* ya, ya cukup padat dan dipakai. Jadi, untuk lebih menarik mungkin investor ataupun operator jalan tol yang di penugasan *gitu*, ini harusnya bisa cepat sampai Muara Enim, sehingga dipakai ini, pasti dipakai, ramai ini.

Jadi, Prabumulih-Muara Enim, Prabumulih-Muara Enim sekitar mungkin 90 kilometer *gitu* ya, ya kalau jalan nasional seperti itu, Muara Enim-Lubuk Linggau 112 kilometer malah sudah ada biayanya ini, RAB-nya *gitu*, ataupun rencana anggarannya 23 triliun *gitu*, Lubuk Linggau, *nah*, ini juga ada Lubuk Linggau yang ke arah Bengkulu. Bengkulu-Taba Pananjung, sudah selesai Pak, hampir dioperasikan 17 kilometer, hanya kalau cuman sampai Taba Pananjung tidak dipercepat *gitu*, *nggak* ada yang lewat Pak, di situ Pak, kecuali Bengkulu sampai ke Lubuk Linggau itu ya. *Nah*, Lubuk Linggau-Taba Pananjung 80 kilo, itu 33 triliun. *Nah*, inilah yang harus, yang ingin kami tanyakan bagaimana ini, bisa *nggak* kita kejar dalam waktu tiga sampai lima tahun ini, jadi arah Palembang lalu Lubuk Linggau-Bengkulu, ini menurut saya jalan yang sangat penting, terutama untuk Sumatera Selatan dan Bengkulu, juga untuk Jambi melalui Sorolangun dan kemudian tentunya Padang ya, Sumatera Barat.

Saya kira ini saja, Pak, jadi terima kasih Pak Hedy, jadi mudah-mudahan saya bisa lihat itu yang di perbaikan, kerusakan, dan mudah-mudahan juga setelah selesai ini semua jadi mulus, jadi permukaannya lebih halus, yang diharapkan kita semua, *gitu*.

Nah, satu lagi Pak, terakhir, kecepatan Pak, ini apakah ini diatur di mana ya 100 kilometer per jam ini, kalau ini juga, saya kira *nggak* bisa disamaratakan *gitu*, kecepatan ini, mungkin beda *gitu* di jalan tol yang yang, yang baik seperti Jagorawi *gitu*, harusnya bukan 100, bisa 120, kalau 100 lambat, Pak, ditabrak orang kita dari belakang, *nah* itu, itu, karena saya tiap hari lewat *situ*, Pak, jadi tahu persis, terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Eddy Santana. Silakan, Pak Muhammad Aras, siap-siap Mas Dewo, Pak Muhammad Aras, Pak Aras, nanti dulu Pak, silakan, diskusi sama Bu Nunik nanti di atas saja, silakan.

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

Terima kasih, Pak Ketua.

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Salam sejahtera dan selamat siang untuk kita semua,

Ini terkait dengan pembangunan jalan tol, tentu saya ingin tahu progres yang tadi sudah juga digambarkan sedikit untuk di Sulawesi Selatan ada berapa ribu, dua ribu lebih yang belum terlaksana, tentu kami berharap bahwa ini menjadi program prioritas, dan kalau saya dengar ini sudah dikeluarkan dari PSN ya Pak, untuk Mamminasata. *Nah*, oleh karenanya tentu skema yang paling bisa dilakukan adalah KPBU, tentu kita berharap bahwa ini bisa tuntas, dan saya ingin tahu progresnya sampai hari ini dan bagaimana ke depannya, apakah ini betul-betul bisa terlaksana atau seperti apa.

Yang kedua, ini tol layang yang di Makassar kemarin kan sampai hanya sampai berapa kilo saja yang dilaksanakan, *nah*, sementara kalau itu diteruskan masih banyak yang membutuhkan sebenarnya dari sampai ke Sungguminasa di mana di area-area Pettarani sampai dengan Alauddin ini masih sangat *crowded*, sehingga kalau *toh* itu dilanjutkan juga memberikan keuntungan bagi pengusaha, karena ini kan sangat dibutuhkan, oleh karenanya berharap ini adalah kebijakan untuk bisa melanjutkan lagi jalan tol yang ada di sana.

Yang kedua, terkait dengan penggunaan teknologi dalam pembayaran tol, apakah hanya berlangsung di Pulau Jawa untuk sementara atau seluruh Indonesia, karena tentu ini harus kita lihat bahwa ada jalan tol yang memang juga tidak terlalu antri, karena penggunanya juga masih sangat terbatas, tetapi memang ada jalan tol yang memang walaupun itu ditambah tetap aja macet, karena memang penggunaannya cukup padat. Oleh karenanya ya, kita berharap ini bisa dilaksanakan secepat mungkin, termasuk yang ada di Makassar, Pak, supaya ini juga menjadi prioritas untuk dilaksanakan lebih cepat, sehingga pengguna jalan tol ini bisa dimudahkan, tidak perlu antri dalam hal menyelesaikan pembayaran di tol.

Itu barangkali yang saya sampaikan, terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Muhammad Aras. Mas Dewo, silakan.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Assalamu'alaikum warrahmatullahi wabarakatuh,

**Pimpinan dan semua Anggota Komisi V yang saya hormati,
Dirjen Bina Marga,
Kepala BPJT dengan semua yang berkesempatan hadir pada RDP kali ini,**

Saya ingin memberikan satu pendalaman kepada Dirjen Bina Marga maupun kepada BPJT, terlebih dahulu. Ada perencanaan pembangunan jalan tol yang dikategorikan program strategis nasional, ada yang dikategorikan tidak, dan ada yang dikategorikan *major project*. Bagaimana Dirjen Bina Marga membuat satu klasifikasi bahwa jalan tol pada ruas tertentu itu masuk pada Program Strategis Nasional, dasarnya apa, kriterianya apa, masuk Program Strategis Nasional. Apakah didasarkan jalan tol tersebut akan memberikan daya dukung perekonomian yang sangat signifikan, ataukah hanya semata-mata karena jalan arteri nasional yang sekarang ada itu kemacetannya luar biasa, ataukah ada kriteria-kriteria yang lain. Mengapa saya mempertanyakan ini, saya sebenarnya komplain, saya tidak terima yang sekarang sedang berjalan pembangunan Jalan Tol Cisumdawu itu tidak masuk dalam Program Strategis Nasional, karena itu adalah akses yang utama terhadap Bandara Kertajati, sementara kita tahu Bandara Kertajati membutuhkan energi kita semua, untuk membuat bandara tersebut itu eksis.

Berapa puluh triliun yang sudah kita keluarkan, kemudian berapa kerugian akibat Bandara Kertajati ini tidak bisa beroperasi, dan tentu ada satu harapan dengan operasional itu ada manfaat yang lebih besar, kendala utama pada saat kami rapat dengan Dirjen Perhubungan Udara dengan Angkasa Pura Satu, Angkasa Pura Dua, kemarin itu adalah akses jalan menuju Bandara Kertajati yang belum terbangun, yaitu belum selesainya jalan tol Cisumdawu. Tapi, mengapa oleh Dirjen Bina Marga, oleh BPJT ini tidak masuk dalam Program Strategis Nasional, ya. Kalau bisa direvisi, supaya masuk dalam Program Strategis Nasional, sehingga ada perhatian khusus, supaya jalan tol Cisumdawu ini segera diselesaikan.

Dengan selesainya jalan tol Cisumdawu, sudah operasional Cisumdawu akan kita lihat, betul atau tidak, Bandara Kertajati ini menjadi eksis, benar atau tidak, karena inilah jawaban yang diberikan oleh Dirjen Perhubungan Udara dan oleh AP II, bahwa dari pemetaan permasalahan yang dihadapi oleh Kertajati, permasalahan utama adalah masalah akses jalan yaitu belum operasionalnya Cisumdawu. Coba kita kuras energi, kita realisasikan, kita operasionalkan Cisumdawu dan kita nilai apakah betul dengan Cisumdawu operasional Kertajati akan eksis. Kalau tidak, coba kita lihat dengan persoalan yang lain, pokok masalah yang lain. Tapi, setidaknya ini harus kita selesaikan. Saya minta Dirjen Bina Marga, ya, masukkan ini sebagai Program Strategis Nasional, tidak perlu dijabarkan secara detail ya, mengapa Kertajati harus menjadi prioritas untuk itu, tidak perlu, karena jabatannya sudah ada di benak kita semua.

Kemudian yang kedua, tadi oleh Dirjen Bina Marga menyampaikan secara *gamblang* bahwa rencana pembangunan jalan tol Betung-Jambi, kemudian Jambi-Rengat, Pekanbaru, intinya Trans Jawa, baik itu yang

backbone maupun yang sirip-sirip, maupun yang cabang-cabang, perlu kerja keras dan doa, ini sebenarnya terkandung maksud apa, apa yang terjadi di sana, situasinya bagaimana, mengapa harus doa dan kerja keras. Apakah perlu sholawatan khusus, atautkah perlu istighosah ya kan. Kalau memang itu saya percayakan aja kepada Pak Ruslan yang biasa memimpin sholawat, memimpin istighosah, dari PKB tidak diragukan, saya ikut jadi pesertanya. Tapi apakah itu yang dimaksud ya.

Tadi dari Dirjen Bina Marga menyampaikan, bahwa skema pembiayaan untuk jalan tol di sini itu adalah *AP (Available Payment)* dan yang kedua adalah dukungan konstruksi. Apakah ya, dengan *available payment* yang akan dipakai oleh Dirjen Bina Marga ini akan bisa berjalan, karena belum pernah ada pendanaan jalan tol dari model AP, jangan sampai spekulasi ya. Apakah memang sudah ada lembaga keuangan tertentu ya, pendana, *funding* dari luar negeri maupun luar...dalam negeri yang memang sudah siap dengan model AP ini, coba dijelaskan, model AP itu seperti apa, apa bedanya dengan sistem *loan, utang*. Kalau *ndak* salah saya itu pernah mendapatkan informasi dari BUMN tertentu, bahwa BUMN tertentu tersebut pernah berupaya mengusahakan skema pendanaan dengan AP, tapi gagal, *nggak* ada yang berminat, tidak ada yang berminat dengan model AP ini, karena AP ini dibutuhkan jaminan pembayaran dari pemerintah, baik itu dari Kementerian Keuangan maupun dari Kementerian PUPR, dan ini menjadi sesuatu yang berat bagi Kementerian Keuangan maupun Kementerian PUPR. Kalaupun itu harus dibayar oleh Kementerian PUPR dia harus bertanggung jawab atau harus memberikan jaminan untuk membayar, tidak ada bedanya dengan APBN.

Jadi, yang mau memberikan pendanaan pun juga tidak jelas dari mana sumbernya, pemerintah pun juga mengalami kesulitan. Tapi, tiba-tiba sekarang ini muncul AP lagi, yang saya pernah dengar, Jalan Tol Trans Sumatra ini diamanatkan, dimandatkan kepada PT Utama Karya. Utama Karya sudah melaksanakan mandat dari pemerintah dengan sungguh-sungguh dengan baik dan itu bisa direalisasikan, meskipun membawa dampak terhadap Keuangan Utama Karya yang menjadi kacau balau, menjadi beban, tapi paling tidak tanggung jawab secara konsisten dari pemerintah itu sudah dilaksanakan, akibat daripada keuangan Utama Karya yang menjadi kacau yang menjadi tidak sehat, tidak mudah bagi Utama Karya mencari pendana lagi ya, kasarnya Utama Karya sudah sulit untuk mendapatkan dukungan, sehingga muncullah AP, tapi itu pun yang saya tahu tidak bisa direalisasikan, sehingga muncul skema pendanaan dari pinjaman luar negeri, *G to G*, yang saya tahu ini sudah masuk dalam *Blue Book* dari Bappenas, bahwa itu *G to G*.

Kemudian tiba-tiba berubah dari Bappenas dalam *Green Book*-nya, bukan lagi *G to G*, yaitu model KSA (Kreditor Swasta Asing). Sudah saya ingatkan kepada Dirjen Pembiayaan Infrastruktur, bahwa model pendanaan KSA itu, mengacu Permen Keuangan tahun 2012, yang mulai dari saat itu hingga sekarang belum pernah Kementerian PUPR dalam membangun infrastruktur menggunakan skema pendanaan KSA, belum pernah. Tapi Dirjen Pembiayaan Infrastruktur meyakinkan dan itu berdalih bahwa itu adalah

kewenangan Bappenas, *nggak* mungkin, hanya Beppenas sendiri, ini adalah Tripartit, Bappenas, Keuangan, dan PU.

Belum sampai bisa meyakinkan progres KSA dengan dasar *Green Book* tersebut, tiba-tiba sekarang muncul lain, yaitu AP dan dukungan konstruksi. Masih berkutat dengan skema pendanaan dari mana, sementara jalan tol ini amanat Presiden harus sudah selesai pada tahun 2024. Jadi, masih dalam memilih bagaimana skema pembinaan, belum proses untuk sampai terjadi *loan agreement*, belum proses lagi nanti pelelangan konstruksi dan seterusnya, bagaimana bisa mengejar tahun 2024, gitu ya, dan bagaimana sebenarnya matriks yang digunakan untuk memilih jenis skema pendanaan, apakah itu karena didasarkan pinjaman luar negeri bunganya yang harus rendah, harus *floating* atau *fixed* tenornya harus berapa, prosesnya yang lebih mudah, lebih cepat, uangnya jelas atau tidak di matriks, dan perbandingannya adalah *apple to apple*.

Itu kan mestinya harus begitu, jangan *G to G* dibandingkan dengan KSA, atau dibandingkan dengan AP, *nggak* jelas lagi ini. Saya khawatir ya, ini menjadi spekulasi menjadi *trial and error*, coba-coba sampai pada penghujung nanti yang ditargetkan sampai 2024 masih berkutat di sini terus, sampai 2024 tidak bisa direalisasikan ya, jangan spekulasi. Logikanya kalau pinjam terhadap negara tertentu *tuh* pasti ada uangnya, terhadap lembaga keuangan negara, lembaga keuangan tertentu yang itu swasta, itu dibutuhkan satu audit atau verifikasi yang betul-betul sangat detail, ini beresiko. Jadi, kalau memang ingin pasti supaya 2024 itu dibangun, sederhana saja sebenarnya, pilih dengan *G to G*, negara mana, Jepang kah, Jerman kah, negara mana kah, Cina kah atau yang mana terserah, tapi yang jelas bahwa sumber keuangan itu ada, prosesnya agak lama, *nggak* masalah, tapi itu bisa.

Saya ingin pertanyakan juga khususnya kepada BPJT. Pembangunan Jalan Tol Solo-Jogja ini kan sudah lama sesungguhnya ya kan, sudah ditentukan siapa pemegang saham, bahkan sudah ditentukan siapa pelaksana kontruksinya, sampai dikatakan oleh Bina Marga tadi, Dirjen, bahwa di sana sudah terbangun seksi satu oleh Adhi Karya kalau di media sosial, media *online*, itu juga dirilis bahwa Adhi Karya sudah menyelesaikan kontruksi sebesar 40% terhadap seksi 1-1, sampai sudah sejauh itu. Tapi tiba-tiba pemegang saham *majority* yaitu Gamma dan DMT itu, Lim sebesar 51%, itu tidak ada uangnya, sama sekali *nggak* ada uangnya, sehingga Adhi Karya yang mesti mengerem *dong*. Kalau *nggak* ada uangnya, yang menjadikan pertanyaan, *kok* bisa ditunjuk menjadi investor, menjadi pemegang saham, apakah di sini salah pada saat penyeleksi, penentuan seleksi investornya, ataukah salah di aturan mainnya, ya kan. Kalau hanya dilihat berapa yang bisa disetorkan bukti daripada dia mampu itu berapa yang sudah bisa ditunjukkan bahwa dia punya kemampuan dengan setor atau rekening koran atau apa, itu relatif mudah. Apakah tidak dicek sejauhmana pembukuan perusahaannya dia. Kalau dicek sampai pembukuan, perusahaannya dia, kalau aturan mainnya memang harus seperti itu tidak mungkin, perusahaan yang abal-abal semacam ini sebagai pemegang saham. Ya ini kejadian Solo-Jogja saya tidak ingin menyalahkan siapa-siapa, tapi setidaknya ini dijadikan satu evaluasi, supaya dirubah dasar aturan mainnya itu, supaya tidak kecolongan lagi.

Berikutnya adalah soal teknologi, bagus akan hadirnya MLFF, bukan ML ya, Pak, MLFF ya, jadi harus digarisbawahi itu Ketua ya. *Multi Lane Free Flow*, bagus, tidak ada pembayaran lagi di pintu-pintu tol, saya dukung itu, saya dukung, tetapi apakah sudah dipikirkan, memang saya berharap itu, apakah sudah dipikirkan kendaraan yang plat nomornya tidak sesuai ya kan, yang tidak teregistrasi, tidak terdaftar ya, terus dia akhirnya tidak bisa malah tidak melakukan pembayaran, bagaimana dia bisa mendapatkan sanksi supaya bisa melakukan pembayaran. Jadi, saya setuju dengan semangatnya Dirjen Bina Marga dan BPJT, bahwa 100% itu membayar, semua kendaraan tidak ada satu pun yang tidak membayar, *full*, memang semangatnya ya harus begitu, jangan ada sebuah teknologi dengan satu kemudahan tapi pihak, ada pihak yang dirugikan, ada pihak yang dirugikan, maka ini perlu ada penjelasan secara konkret, secara detail dari BPJT ataukah dari Bina Marga, supaya memang 100% *full* yang lewat di situ, itu adalah itu harus membayar.

Yang kedua, soal MLFF, ini yang saya pesankan. Ini kan semua data kendaraan yang lewat itu akhirnya kan *ter-record* ya, *ter-record*, apakah ada satu jaminan bahwa data tersebut tidak bocor, ya, tidak bocor oleh pihak tertentu yang tidak bertanggung jawab, bilamana sampai kebocoran ini di tangan orang yang tidak bertanggung jawab, ya, dan kebocorannya itu jelas diakibatkan karena sistem ini, siapa yang bertanggung jawab, karena di dalam kendaraan itu sampai detail identitasnya ya kan, yang telkomsel yang lain aja bisa, apalagi yang ini, siapa yang harus bertanggung jawab ya.

Lagi kembali yang ini tadi, kendaraan hantu yang nomornya *nggak* sama, kemudian nanti dia misalnya ketika lewat kemudian terdeteksi dia tidak bayar, dikejar, kemudian dia harus mendaftar sekian, sedemikian rupa supaya mobilnya menjadi resmi begitu, menjadi resmi, akhirnya banyak pengendara yang menghindari untuk mengikuti urusan resmi ini adalah rumit, ribet, dia akhirnya tidak mau lagi lewat jalan tol, sehingga volume jalan tol menjadi berkurang. Daripada ribet-ribet harus *ngurus* menjadi kendaraan yang resmi, lebih baik nantinya daripada ketahuan, sebaiknya saya tidak lewat jalan tol. Ini kan volume bisa menjadi berkurang, saya setuju dengan penilaian Sekretaris BPJT bahwa dengan kondisi yang sekarang akan menimbulkan kerugian 4,4 triliun. Saya kemarin waktu RDP dengan Dirjen Bina Marga sebenarnya juga saya mau *ngomong* 4,4 triliun kerugian, bukan kerugian negara itu hanya kesalahan saja, 4,4 triliun. Sebenarnya saya juga ingin mengkritisi bagaimana Bina Marga terhadap jalan arteri nasional yang lain yang diakibatkan suatu kemacetan, tapi saya tidak mau masuk ke situ karena saya ingin mengkolaborasikan Bina Marga dengan jalan tol, jadi fokus saya adalah jalan tol.

Kemudian untuk jalan tol, rencana pembangunan jalan tol, isu utama ini kan pembebasan lahan, bagaimana Bina Marga bisa mencapai sebuah target dengan RPJMN-nya itu paralel dengan dana pembebasan lahan yang disiapkan oleh Kementerian Keuangan, LMAN, ini sebenarnya tidak sebanding, terkendala akibat uang yang tidak tersedia ya. Saya mungkin kasih contoh juga, saya dengan Pak Mulyadi itu di antaranya kunjungan kerja spesifik di jalan tol Kemanggis, kalau kemang, Cimanggis ya Pak, Cibitung, yang kita di dekat pintu tol Kemanggis, Cimanggis ya Pak, Cibitung, yang kita di dekat pintu tol Jati

Karya atau apa itu Pak, itu di pertengahan 2021, saat itu hadir dari pihak pemerintah adalah Pak Yongki Kepala, Sekretaris BPJT dan Pak Budi jalan tol, meyakinkan kepada kami, bahwa dari seksi titik itu, pintu Jati Karya sampai dengan pintu Tol Kota Wisata, akan selesai di akhir tahun 2021, tapi sampai sekarang belum selesai, ada masalah apa di sini ya kan, dan kira-kira kapan itu diselesaikan.

Saya ingin tahu juga Demak-Tuban, Demak-Tuban ini mengapa tidak disenggol sedikit pun oleh Pak Dirjen Bina Marga, apakah Dirjen Bina Marga memang *nggak* suka sama saya, termasuk Kepala BPJT-nya ya, Demak-Tuban ya, kayaknya Kepala BPJT sama Dirjen Bina Marga ini ada sentimen sama saya, karena ini Dapil saya, dan itu Dapilnya Pak Sigit, berarti sentimennya tidak hanya sama saya, tapi juga sama Pak Sigit. Mengapa saya punya kecurigaan ini sentimen, karena dari azas kemanfaatannya jalan tol ini, ini sangat besar, bahkan dibandingkan dengan jalan tol-jalan tol yang sudah dibangun di luar DKI, ya kan, dan yang direncanakan, yang dipaparkan oleh Dirjen Bina Marga, ini sebenarnya Demak-Tuban ini yang mendesak untuk dilakukan, baik dalam konteks ekonomi maupun karena kemacetan lalu lintas, ini *backbone* ini, *backbone*-nya Pulau Jawa itu sebenarnya di sini, di Pantura, tapi mengapa tidak disenggol. Di tahun 2021 saya tanya kepada Bina Marga dan Dirjen Pembiayaan Infrastruktur, katanya sedang di studi dan selesai studinya di awal tahun 2022. Kemarin saya tanyakan lagi, mengapa *kok* belum selesai, katanya di akhir 2022, jangan PHP terhadap saya, Pak, ini bahaya ini.

Jadi ini *guyonan* ya, *guyonan* tidak perlu harus serius gitu kan, ya ini serius, tapi ada *guyonan* ada rileks, hubungannya *nggak* ada Pak, baik-baik saja dengan Pak Danang dan dengan Pak Hedy Rahardian, ini *guyonan*. Saya hanya ingin mengingatkan bahwa ini *backbone* Pak, ini mestinya masuk Program Strategis Nasional. Jadi, jalan Tol Semarang-Demak yang termasuk tanggul itu, selain *major project*, juga masuk Program Strategis Nasional, dan ada baiknya, memang memenuhi kriteria, bila jalan Tol Demak-Tuban ini juga masuk Program Strategis Nasional. Saya ingin mendapatkan kepastian, saya tidak ingin mendapatkan janji-janji lagi, saya ingin mendapatkan kepastian Demak Tuban itu sesungguhnya niat dibangun atau tidak, dan kalau memang distudi, studi benar atau tidak sudah sampai sejauh mana, ini saya akan, saya akan sampaikan kepada seluruh *stakeholder* di daerah pemilihan saya, Pak, dan kalau saya sudah menyampaikan itu ya berarti komitmen Pak Hedy Rahardian, Dirjen Bina Marga harus ikut tanggung jawab.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

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

Makasih, Pak Dewo ini, Pak Dirjen *nggak* bisa lari aja, diikat habis. Ya dari meja Anggota sudah selesai semua, masih ada lagi?

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

Izin tambah sedikit boleh, Pimpinan?

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

Oh Boleh.

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

Ini kebetulan ada Jasa Marga ini.

Pak, itu kalau setiap pagi sudah rutin Pak, itu macet Jagorawi itu, Pak ya, saya dulu pernah menyuarakan ke Pak Menteri boleh *nggak* mulai dikaji misalnya Jagorawi ada *elevated* nya Pak, ya, karena *volumenya* udah luar biasa Pak sudah hampir setiap hari Pak, saya kebetulan sama kayak Pak Dewo Pak, keluar dari Tol Jati Karya masuk Jagorawi *stuck*, Pak, dan masuk ke Jakartanya bisa hilang waktu satu setengah jam gitu, Pak. Jadi, mungkin boleh juga nanti Pak Danang dikaji, barangkali Pak, ya.

Yang kedua Pak, tadi saya senang banget tuh ada konsep *beautifikasi*, wah itu konsepnya keren untuk jalan tol, Pak. Tapi, saya mengingatkan juga Pak, di beberapa *rest area*, Pak, saya melihat karyawan-Karyawan *rest area* Pak, mereka juga harus diperlakukan baik Pak, ya, karena saya sering *sharing* ngobrol sambil istirahat ya tempat-tempat parkir motor mereka, kemudian, ya saya kira diperhatikanlah para operator jalan tol supaya sisi kemanusiaannya juga kita tetap jaga kan, jangan hanya konsumen jalan tol, tapi karyawan-karyawan yang bekerja di *rest area* juga tolong diperhatikan, Pak, sarana prasarana untuk bisa mereka mengakses ke wilayah *rest area*, itu saja Pimpinan, terima kasih.

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

Baik dari Anggota sudah selesai, saya ke meja Pimpinan, Pak Iqbal, silakan.

F-PPP (H. MUHAMMAD IQBAL, S.E, M.COM) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:

Sedikit saja, terima kasih, Ketua.

**Yang saya hormati Pimpinan dan rekan-rekan Komisi V,
Yang hormati Pak Dirjen, Pak Kepala BPJT beserta seluruh direksi yang hadir pada sore hari ini.**

Ini sedikit saja Pak, Pak Dirjen. Tadi sebenarnya sudah banyak masukan dari teman-teman, saya hanya menambahkan sedikit, kita tahu bahwa memang pembangunan jalan tol ini masuk dan Proyek Strategis Nasional, tentu harus kita dukung, tetapi kan tadi banyak juga masukan dari kawan-kawan, kan ini kan persoalan pendanaan, Pak, pendanaan yang ya, kita sama-sama tahulah di apa pemerintah juga kekurangan dana, maka dicarilah skema-skema pendanaan, saya berharap tentu harus hati-hati di dalam mencari skema pendanaan, jangan sampai kita masuk lubang sendiri, mungkin Bapak lebih paham, kita mencari dalam, tapi jangan-jangan kita terjerumus di dalamnya,

jadi harus benar-benar hati-hati, satu sisi saya sepakat, karena ini Proyek Strategis Nasional ini harus dijalankan, tetapi juga kita harus hati-hati.

Kemudian Pak, tentang jalan tol, pembangunan jalan tol, saya kira bukan persoalan hanya pembangunan saja, tapi tentu pemeliharaan, pembangunan tentu iya, yang pertama diperhitungkan ya tentang kualitas ya, kualitas beton atau aspal, kita tahu banyak sekali ini di beberapa titik jalan tol, menurut saya pribadi, kualitas berton aspalnya kurang baik, karena baru dibangun berapa bulan tahun kemudian sudah berlubang-lubang, tentu itu harus menjadi perhatian juga, Pak, agar ke depannya itu kualitas itu harus benar-benar diperhatikan, kalau tidak kan pemborosan juga, Pak, baru dibangun, diaspal, tahun depan udah bolong-bolong, diaspal lagi, terutama *nggak* kita *nggak* jauh-jauhlah Pak, di Tol JORR TB Simatupang itu Waskita Pak ya, di sana ya, Waskita Karya ya, *oh* Hutama Karya ya, Hutama Karya, itu kan beberapa titik bolong-bolong, saya kan tiap hari lewat sana, tahun depan ditambal-tambal, nanti kena hujan bolong lagi, ya kalau saya hitung-hitung ini kan pemborosan, kenapa tidak sekalian saja dicari kualitas aspal yang baik. Memang benar dari apa, jumlah angkutan di sana *tuh* memang, memang sangat banyak sekali, dan banyak truk-truk, tentu kan harus dipikirkan cara ke depannya.

Kemudian yang kedua tentang, bicara tentang pembangunan jalan tol ya tadi Pak Dewo sudah mengatakan tentang pembebasan lahan, itu perlu juga dipikirkan, Pak. Saya memang baru di Komisi V, tapi kalau berbicara tentang jalan tol ya saya sering baca di media, banyak sekali jalan tol yang belum beroperasi tetapi didemo, didudukin. *Nah*, ini kan ada persoalan di sana, jangan sampai kita mengejar pembangunan strategis nasional tapi hak-hak dari masyarakat itu belum dibayarkan, itu kan namanya *zhalim* juga, artinya harus, harus sejalan dia, hak masyarakat dibayarkan, pembangunan strategis nasional itu harus tetap jalan. Saya kira itu saja Pimpinan, yang bisa saya sampaikan, bisa saya tambahkan, terima kasih.

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

Baik, terima kasih. Anggota dan semua sudah selesai, dari meja Pimpinan saya juga akan menambahkan beberapa hal yang ingin saya sampaikan.

Yang pertama tadi ya, apa yang disampaikan Pak Mulyadi tadi sempat disinggung, saya juga tiap hari lewat jalan yang namanya jalan tol Jagorawi, kalau kita bicara Jagorawi ya, mungkin tol satu-satunya yang utama dan yang pertama di Indonesia itu Jagorawi. Jadi, kalau dihitung sudah kembali modal dan sebagainya, saya kira sudah lebih daripada itu ya kan, lebihnya itu bisa bikin tol juga lebih banyak lagi. *Nah*, ingin saya sampaikan bahwa kalau melihat kepadatan di dalam tol Jagorawi, maka saya kira sudah selayaknya mungkin harus dibikin seperti yang Jakarta-Bandung lewat ini, ya, jadi ada tol di atasnya, ya, kayak begitu ya, jadi itu langsung ya yang tidak keluar lagi, langsung turun yang masuk Jakarta *gitu*, supaya kepadatan itu bisa terurai ya kan ya, saya melihat dengan Bocimi itu sekarang dibuka itu cukup membantu ya kan, artinya

ada yang tadinya harus masuk dulu melalui Jakarta, sekarang sudah bisa lewat *situ* untuk mungkin pengguna yang mau keluar di apa, daerah selatan ya.

Jadi, ini yang perlu mungkin harus dipikirkan ke depan untuk BPJT ini, supaya Jagorawi itu bisa juga, apalagi kalau kita lihat ya nanti, Pak, setiap pagi lah tidak mungkin tidak itu pasti padat dan pasti merayap ya kan, jadi kapasitas itu saya kira sudah melebihi ya kan, ya apalagi kalau hari-hari libur ya, dari luar kota masuk itu penuh *banget* ya kan ya.

Jadi, saya kira ini menjadi perhatian juga dan apa yang disampaikan tadi oleh dari meja Pimpinan, saya juga sepakat bahwa, kita melihat bahwa kualitas daripada jalan tol itu, sebentar-sebentar itu ada perbaikan, ada, ya ini ada apa itu ya kan, paling banyak memang ya itu di TB Simatupang itu, karena saya juga hampir setiap minggu lewat sana, karena tiap hari minggu saya harus ada keluarga yang saya tengok di daerah selatan, jadi saya harus lewat daerah situ ya. Yang saya kira kemarin pun saya lewat dari Bogor, Jasinga, balik itu juga sekarang ada perbaikan juga di Jagorawi itu ya, ya ini artinya bahwa kita melihat kualitas-kualitas yang sekarang ini, saya kira musti menjadi catatan penting untuk Saudara Dirjen Bina Marga untuk melihat itu, supaya jangan, ya saya harus *ngomong* jujur, kita juga curiga, jangan ini modus *gitu*, untuk setiap saat ini ada proyek lagi-ada proyek lagi ya kan, kalau dibangun kualitasnya baik nanti harus tunggu berapa tahun lima tahun baru proyek, maka kalau itu kan setiap tahun, dua tahun, harus ada kegiatan di situ, tetapi yang menjadi masalah kan penggunanya, pengguna itu kami terdampak dengan kalau ada kegiatan di situ, pasti macet banget ya kan, TB Simatupang itu macet banget ya kan *gitu*.

Dan, yang berikut saya sangat mendukung dan ya mengharapkan bahwa ke depan apa yang disampaikan oleh Saudara Dirjen tadi, bahwa sistem pembayaran di tol itu sudah tidak ada lagi pintu-pintu tol ya kan, saya kemarin baru dari luar, dari Australia seperti itu, kami sewa mobil, ya dicatat ya kan, kami punya apa *credit card*-nya di, jadi nanti, mereka sampaikan bahwa nanti kalau lewat jalan-jalan ini Bapak kena tol, nanti sudah kami akan tagih di sini, *gitu*. Ditanya mau ke mana kita, kita ingin ke sini, sini, tadi udah kasih tahu bahwa ini nanti di sana akan kena tol *gitu*, selain daripada itu bebas ya kan.

Nah, saya kira sistem-sistem ini yang harus di-*adopt* oleh kita, karena pintu tol itu, itu menjadi penghalang yang selama ini membuat kemacetan ya kan, satu orang berhenti untuk *tap* itu saja sudah berapa detik, dia tertahan di situ, kali sekian puluh ribu orang ya kan, waktu terbuang ya kan. Jadi, saya kira ini yang perlu mungkin menjadi perhatian agar pelayanan terhadap masyarakat ke depan dengan adanya teknologi-teknologi ini, itu bisa di-*adopt* untuk bisa memberikan kemudahan, tetapi saya ingatkan lagi bahwa jangan sampai dengan kehadiran ini rakyat dirugikan, saya sepakat tadi Pak Dirjen sampaikan bahwa agar ini ada satu keterbukaan dan ya, istilahnya kita *fair*-lah, dia pakai beberapa jarak, dia bayar sekian, kalau yang sekarang kan kita hitung-hitung aja, kita yang ada di dari Bogor masuk enak, sampai keluar di, saya yang cuma sekian meter kilometer itu bayar sama-sama yang dari Bogor masuk, keluar ada di Cawang ya kan, berarti kan tidak *fair* di situ ya kan. Saya kira ini, ini kami apresiasi kalau itu dilakukan semua ya kan, dan pasti masyarakat sangat

mendukung kalau itu. Jadi, harapan kami ke depan ini bisa dilakukan semuanya ya.

Saya kira itu saja yang kami sampaikan, sekali lagi semua dari unsur Pimpinan dan Anggota sudah, maka saya kembalikan untuk tanggapan dari saudara Dirjen dan Kepala BPJT. Silakan, Pak Dirjen.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Baik terima kasih, Pak Pimpinan, Anggota, saya mungkin akan jawab berapa hal nanti saya mohon izin, Kepala BPJT akan menjelaskan mungkin beberapa lebih detail.

Yang pertama adalah masalah tanah, ini memang kami memahami kalau Bapak-bapak merasa khawatir karena ada beberapa apa namanya ketidakpuasan masyarakat Pak dalam masalah tanah itu, walaupun saya yakin sebagian besar itu puas, karena harga kita tuh bagus Pak, harga jual. *Nah*, kenapa ini terjadi Pak, yang pertama adalah permasalahan dengan data tanah, terlalu banyak tumpang-tindih, jadi ini yang biasanya menjadi sumber masalah, dan kami ingin sampaikan Pak, bahwa fungsi Bina Marga itu selesai ketika sudah mengeluarkan membayarnya Pak, apakah lewat LMAN ataupun lewat anggaran kita sendiri, biasanya kita kalau PSN kan lewat LMAN.

Nah, ini biasanya adalah begitu konsinyasi kita simpan uang di pengadilan, *nah* ini kadang-kadang prosesnya lama, masyarakat banding saling banding dan sebagainya, lama. Tapi kalau dari sisi Bina Marga tugas sebenarnya udah selesai, itu sebabnya kita bisa menggunakan tanah itu untuk konstruksi jalan, tapi memang uangnya kadang-kadang lama diterima oleh masyarakat karena adanya proses sampai ke MA dan itu butuh waktu, seperti Jati karya umpamanya BPN-nya tidak mau memberikan rekomendasi untuk membayar ke pengadilan karena putusan MA-nya belum diterima yang aslinya Pak, jadi hal-hal seperti itu. Jadi, ini saya kira apa namanya permasalahan tanah ini akan membaik dengan membaiknya data pemilik tanah, Pak, itu memang kuncinya di situ. Jadi, kami bukan menghindar tapi tugas Bina Marga selesai begitu kita sudah mengeluarkan apa, membayar apakah secara langsung kepada pemilik ataupun melalui disimpan di pengadilan karena melalui proses konsinyasi.

Kemudian, tadi banyak Pak Dewo, Pak Mulyadi, nanyakan Cisumdawu kami sampaikan, Pak, Cisumdawu itu PSN, Pak, jadi Cisumdawu itu PSN, itu sebabnya apa, apa namanya, pembayaran hanya juga oleh LMAN, ini kebetulan di sini ada investornya Pak yang diwakili Pak Hasyim, jadi Pak Hasyim mungkin dengar sendiri, ini Pak ya, Pak Hasyim ya, bahwa kita memang ingin sama-sama Cisumdawu ini selesai, Pak.

Kami sampaikan kembali, ada dua bagian Cisumdawu Pak, ada bagian satu dua tiga, sesi 1, 2, 3, itu memang yang dukungan pemerintah ya, kita harapkan ini akhir Oktober perkiraan kita selesai ya, perkiraan selesai nanti saya akan juga menuntut nanti pada Pak Hasyim agar akhir Oktober yang 4, 5, 6, yang bagian BUJT juga selesai, Pak ya, jadi ini tuntutan saya kira dari

masyarakat, karena kami ini dulu punya dua *legend* Pak, jalan tol ini, *legend* tuh karena lama sekali *nggak* selesai, yang pertama adalah Balsam, Balikpapan-Samarinda, itu juga sama *tuh*, dimulainya sejak zaman Majapahit *nggak* selesai-selesai Pak, ya, tapi akhirnya kemarin kita selesaikan, satu lagi adalah Cisumdawu, sama dimulai zaman Majapahit juga, *nggak* selesai-selesai sampai sekarang ini, Pak, jadi saya juga sama dalam posisi seperti Bapak-Bapak memohon kerja sama yang serius dari BUJT-nya.

Nah, kami sampaikan Pak mengenai ke proses konstruksi di 4, 5, 6, seksi BUJT itu adalah sebenarnya memang urusannya BUJT, cuma kemudian karena terlihat lambat memang kita kemudian memfasilitasi, Pak, agar itu bisa diselesaikan. *Nah*, BUJT-nya tuh komponennya ada paling tidak tiga itu, kalau saya tidak salah itu ada CMNP, ada Brantas, jadi posisi Brantas itu memang juga sebagai investor Pak, jadi kalau dia kadang-kadang pengen masuk sana sini karena memang dia yang punyanya juga. Kemudian satu lagi kalau tidak salah Jasa Sarana ya, kalau saya tidak salah ya.

Jadi, itu memang sama Pak, kekhawatiran Bapak-Bapak dan kegemasan Bapak-Bapak mengenai Cisumdawu *tuh* sama dengan kegemasan kami semua, kita ingin ini selesai ya, kita sudah berusaha, memang tadinya targetnya akhir tahun kemarin, Pak, akhir tahun kemarin gagal karena adanya masalah gerakan tanah yang cukup besar jadi kita tunda, ini sedang kita selesaikan semoga Oktober ini selesai. *Nah*, ini kami juga sama mengharapkan agar BUJT Cisumdawu serius, ya, jadi kita sudah tahu sebenarnya masalahnya apa, tinggal keseriusannya aja, memahami betul bahwa ini untuk kepentingan banyak orang ya, kepentingan banyak orang untuk segera melakukan penyelesaian.

Kemudian, yang lainnya saya nanti mohon Pak Danang yang menjelaskan masalah Petarani, saya kira tadi nanti disampaikan juga oleh Pak Danang akan diupayakan untuk diadendum.

Kemudian Jogja-Solo, Pak, memang Pak, karena satu dan lain hal

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

Interupsi, Pimpinan.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Salah satu investornya itu memang kemudian tidak....

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

Interupsi boleh?

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Tidak begitu *bankable*, Pak.

KETUA RAPAT:

Saya rasa sebentar lagi beliau ini selesai, Pak, setelah beliau selesai saya kasih Bapak, silakan Pak.

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

Gini, apa namanya ke penjelasan Pak Dirjen.

KETUA RAPAT:

Biar Pak Dirjen selesai dulu, nanti Pak Sigit tanggapi, ya, boleh ya, supaya *nggak* terpotong-potong.

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

Sudah kadung berhenti dia.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Saya tidak keberatan, *monggo* aja, Pak.

KETUA RAPAT:

Nggak, maksudnya biar rapatnya enak *gitu loh*, Pak.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Dari pada saya disebut *jancuk* nanti, Pak.

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

Nggaklah.

KETUA RAPAT:

Nggak apa-apa, Bapak selesaikan dulu nanti beliau, beliau tanggapi, silakan-silakan, Pak.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Ini karena saya pernah di Surabaya jadi agak hafal.

KETUA RAPAT:

Silakan-silakan.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Baik mengenai Jogja-Solo kami sampaikan, Bapak Pimpinan, Pak Anggota, ini memang kemarin karena ada satu lain hal mungkin juga karena pandemi ya, sehingga salah satu investor itu tidak *bankable*, Pak, bank tidak mau *support* sehingga kemudian gagal untuk deliver. *Nah*, tapi sekarang sudah dilakukan rekomposisi, Pak, sudah ada investor baru yang *bankable*, sehingga kami harapkan ini bisa berlanjut segera, Pak, itu saja mungkin yang bisa kami sampaikan, lainnya saya mohon, Pak, Pak Danang untuk, silakan, Pak.

Oh iya, mungkin yang masalah Probowangi, Probowangi, Pak, ya. Probowangi kenapa sampai Besuki, saya kira *problem*-nya adalah karena kemampuan negara untuk membebaskan tanah juga terbatas, itu masalahnya kita rebut-rebutan, Pak, karena dana LMAN terbatas, jadi ke sana dulu, ke sini dulu, ke sana dulu, akhirnya kita membuat yang lebih prioritas begitu, lebih prioritas ya, karena dulu memang target kita itu sudah *overshoot*, dulu kan targetnya sampai Surabaya sebetulnya, Pak, kita sudah *overshoot* sampai ke Probolinggo Timur kan, Pak, ya. Probolinggo timur kita sekarang dimajukan ke Besuki, itu yang masalah pertama adalah masalah dana tanah. Masalah yang kedua kita melewati hutan lindung, ya, sampai sekarang prosesnya belum tuntas, Pak. Jadi, untuk sementara realistiknya, karena memang ada harapan dari Presiden bahwa tidak ada proyek yang mangkrak, jadi kita akhirnya target set, kan target beliau Semester I-2024 itu selesai, Pak, jadi semester 2024 selesai akhirnya kita set sampai Besuki dulu.

Kemudian tadi, mungkin Pak Eddy Santana udah *nggak* ada ya, *insya Allah* kita sampai ke Prabumulih sesuai dengan harapan Pak Eddy Santana, sampai periode 2024 ini, ya Pak Danang ya begitu, ya, ya sampai, jadi itu tetap sampai Prabumulih. Untuk ke Muara Enim dan selanjutnya memang nanti apalagi nanti ada Muara Enim sampai ke Bengkulu itu ada *tunnel* yang cukup panjang, Pak, itu butuh biaya yang besar, jadi mungkin itu *next*, kalau diselesaikan oleh kita semua nanti generasi di bawah kita *nggak* ada kerjaan, Pak, jadi kita harus bagi-bagi tugas juga, itu mungkin Pak, makasih.

Silakan saya mohon izin Pak Danang, untuk menambahkan, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak Danang.

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

Izin, Pimpinan, menambahkan dan melanjutkan apa yang disampaikan oleh Pak Dirjen Bina Marga.

Beberapa yang mungkin perlu kami tambahkan, mungkin kita mulai dari kondisi soal angka kecelakaan, Pak, karena ini juga penting kami sampaikan juga berkaitan dengan kinerja keselamatan jalan di jalan tol, Pak. Dari tahun ke tahun mungkin hampir tiga tahun terakhir, Pak, kalau kami fokus terbesar itu

adalah penurunan jumlah fatalitas, Pak, jumlah korban meninggal di jalan tol. Kami sampaikan, kalau di tahun 2019 itu tingkat kecelakaan itu 2,16 kejadian per kilometer, tahun 2020 itu naik, Pak, 2,52 kejadian kecelakaan per kilometer dan di tahun 2021 turun, Pak. 1,62 kejadian kilometer, ini jumlah kejadian kecelakaan. Tapi, kalau jumlah korban meninggal itu di tahun 2019 itu 0,195 jumlah korban meninggal per kilometer operasi jalan tol, tahun 2020 itu turun Pak, menjadi 0,164 meninggal di jalan tol, per kilometer, dan di tahun 2021 itu turun lagi menjadi 0,153 jumlah korban meninggal, di jalan tol. Jadi, memang secara agregat itu mengalami penurunan, *nah* memang untuk satu dan beberapa tempat kita identifikasi, itu dinamakan *black spot* Pak atau *black area* atau *black zone*, itu kita terus amati, supaya sekurang-kurangnya pada saat kejadian kecelakaan, itu jumlah korban meninggal bisa kita tekan serendah mungkin dengan adanya teknologi informasi yang lebih baik, dan implementasi dari standar pelayanan tadi yang sampaikan ditanyakan oleh Pak Sigit, yang lebih baik.

Yang kedua, mengenai SPM sendiri. SPM ini tadi saya sudah disampaikan oleh Pak Dirjen mengenai kategori-kategorinya dan ukuran ukurannya, Pak, dan seperti yang tadi juga disampaikan Pak Dirjen memang Peraturan Menteri mengenai SPM ini sudah cukup lama sebenarnya Pak, di tahun 2014, dan harapan kita itu karena ekspektasi masyarakat kan meningkat terus, Pak, begitu jalannya nyambung, kondisinya baik, ekspektasinya meningkat, sehingga kita dalam proses untuk *me-review* kembali Pak, mengenai Peraturan Menteri mengenai SPM ini, yang harapan kita bisa merespons hal-hal baru Pak, mengenai pelayanan jalan tol, termasuk di antaranya yang tadi banyak dibahas mengenai *multi lane free flow*.

Nah, kemudian mengenai *rest area*. *Rest area* ini dapat mendapatkan banyak perhatian terutama karena di masa pandemi, di dua tahun terakhir ini, karena jumlah pengguna jalan tol juga sempat mengalami penurunan, kelayakan komersial dari *rest area* juga turun sangat drastis, Pak, jadi ini kami sangat pahami dan sekarang kondisinya sudah mulai *recovery*, dan di dalam Peraturan Menteri yang baru mengenai tempat istirahat dan pelayanan atau *rest area*, model bisnisnya juga kita perbaiki, Pak. Sebagai ilustrasi Pak, jadi dari 100% kawasan *rest area*, kawasan yang itu bisa diusahakan itu hanya 30% kira-kira *gitu*, Pak, tetapi dia harus memelihara 100%. *Nah*, ini menyebabkan para mitra investor *rest area* itu akan mengalami kesulitan pada saat biaya itu muncul, tapi pendapatan itu mengalami pengurangan dan kita akan terus perbaiki, dan tadi saran Pak Sigit mengenai pemisahan untuk toilet yang sholat akan kita perhatikan, Pak, nanti kita akan satu per satu kita cek kembali pemisahannya.

Kemudian, untuk pertanyaan atau beberapa permintaan klarifikasi dari Pak Syarif mengenai jalan yang dipandang layak secara ekonomi tapi tidak layak secara komersial. Ini kita mengembangkan yang dinamakan SBOT Pak, atau *Supported BOT* yang itu memungkinkan jalan-jalan yang sifatnya strategis seperti tadi yang di Pontianak-Kijing itu bisa di-*support* baik melalui dukungan pemerintah untuk ke konstruksinya maupun nanti melalui instrumen lain, seperti instrumen apa dukungan dari BLU Tanah, Pak.

Kemudian, untuk pertanyaan untuk ke *multi lane free flow*, Pak, ini banyak kami juga mendapatkan pertanyaan dan memang salah satu yang kita harapkan adalah bahwa selama pengemudi tersebut itu melalui jalan tol tidak lagi melakukan pembayaran di, di jalan tol. *Nah*, pembayaran sekarang ini berkisar antara tiga sampai lima detik Pak, per transaksi, tapi kalau kita kaitkan dengan jumlah transaksi harian itu 3,6 juta transaksi, Pak, bisa dibayangkan percepatan, perlambatan dari kendaraan pada saat transaksi itu seberapa besar, dan kebutuhan BBM-nya itu bisa demikian besar, sehingga tadi Pak Dirjen, juga mengutip pernyataan di media soal pemborosan bahan bakar misalnya, dan waktu perjalanan hingga sampai ke angka 4,4 triliun, dan ini dimungkinkan nanti pada saat MLFF ini diterapkan, itu kita bisa melakukan dua hal, Pak, itu kita menggunakan *smartphone*, itu untuk melakukan pembayaran tanpa melakukan transaksi di *gate*, maupun sebenarnya kita sebelum berangkat pun sudah bisa tadi Pak Roberth Rouw, sekarang *nggak* ada, bisa langsung merencanakan perjalanan dan membayar sebelum berangkat, Pak, itu namanya dinamakan dengan *route ticket*, itu nanti bisa mereka yang tidak bisa punya *smartphone* bisa langsung membayar melalui internet dan pada saat dia melalui sudah terdeteksi dan terdeduksi biaya yang telah dibayarkan sebelumnya.

Kemudian tadi ya ini, Pak Eddy Santana juga sudah tidak ada, Palembang-Betung itu kita perkirakan pada Kuartal Keempat Tahun 2023, dan Indralaya-Prabumulih itu harapan kita bisa tuntas Pak, Kuartal Keempat Tahun 2022.

Nah, untuk ke Demak-Tuban-Gresik, Pak, sebenarnya bukan hanya Demak-Tuban, ini ya sedang dalam proses studi kelayakan untuk yang Demak-Tuban dan Gresik-Tuban, itu tadinya adalah proyek dari prakarsa badan usaha, dan sekarang itu dialihkan menjadi prakarsa pemerintah, sehingga tidak hanya Demak-Tuban tapi Demak-Tuban-Gresik yang kita harapkan itu bisa selesai studi kelayakannya pada tahun ini atau tahun depan, Pak.

Nah, untuk ke perbaikan, Pak, ini terutama kualitas jalan di JORR-S, Pak, ini ya dari Pak Iqbal tadi ingin menyampaikan, memang untuk ruas-ruas yang volume lalu lintasnya sangat tinggi memang selalu punya dilema ini, Pak, kebetulan kan kami tadi pagi dengan HK membahasnya cukup intens, Pak, antara, pilihannya kan antara *long* perbaikan permanen dan perbaikan *temporary*, Pak, ya, kalau perbaikan *temporary* langsung ditutup lubangnya sesuai dengan SPM kita tiga kali 24 jam Pak, tapi kemudian biasanya hujan dilewatin, lubang lagi, Pak. *Nah*, memang dilemanya kalau kita melakukan perbaikan yang permanen, ini ya pasti akan terjadi penutupan jalur, Pak. Jadi, memang kita memang punya selalu punya dilema, tapi kami tadi pagi sudah membahas dan kita akan masuk kepada perbaikan yang sifatnya permanen, sehingga tidak setiap kali lubang diganti dan seterusnya, yang ini memang akan menjadi *problem* di semua ruas-ruas yang sifatnya itu *high volume*, Pak.

Saya kira demikian mungkin tanggapan dari kami, Bapak Pimpinan yang kami hormati terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Baik, silakan, Pak Sigit.

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

Terima kasih, Pak Ketua.

Akhirnya datang juga kesempatan.

KETUA RAPAT:

Yang kedua.

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

Pak Ketua, terima kasih. Pak Dirjen, tadi pas Pak Dirjen terangkan tentang kapan operasinya Cisumdawu, itu masih belum jelas, itu Cisumdawu seksi 1, 2, 3, 4, 5, 6, ada 6 seksi kan ya, *nah* itu apakah semuanya 2022, apa Oktober ini, *nggak* kan? Sebentar-sebentar, Pak.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Yang kami targetkan Pak, berdasarkan kondisi objektif di lapangan, yang dukungan pemerintah, seksi 1, 2, 3, itu Cileunyi-Cimalaka. Ya, Cimalaka itu kalau dari Bandung sebelah sananya Subang, *eh* Sumedang, jadi Sumedangnya nanti sudah ke *bypass* Sumedang, Cadas Pangeran, kemudian sampai ke daerah macet Jatinangor *tuh* udah kelewat semua, itu secara objektif kalau dalam batas batasan perkiraan manusia akhir Oktober bisa kita buka. Ini yang masih kita, ada semacam ketidakpastian adalah yang BUJT 4, 5, 6, Pak, ini tergantung kepada seberapa cepat BUJT bisa mobilisasi *resources*-nya untuk menyelesaikan itu, itu mungkin yang kami sampaikan.

Kami harapkan sih ya sama Oktober, ya paling lambat akhir 2022, itu harapan kami, makasih.

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

Lewat Pimpinan ini ya, sebentar lagi kan Oktober itu kan.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak Sigit cukup?

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

Satu lagi, satu lagi, Pak. Tadi Pak Dirjen cerita tentang berhenti sampai di Besuki. Pak Dirjen saya justru terin...terinspirasi dengan keberhasilan Bapak-Bapak, teman-teman, ya, Direktorat Bina Marga mengatasi *flyover* yang Mohammed Bin Zayed itu, itu ada perlakuan-perlakuan khusus kan Pak, ya,

sehingga sekarang kami kalau lewat itu sudah lebih cepat daripada dulu yang jegluk-jegluk, maksud saya begini Pak, itu memang ada hutan lindung dan tidak bisa diakuisisi untuk diganti ya, mending layang aja, dan layang dan itulah solusinya, apa yang Bapak bangun di apa namanya itu di jalan Mohammed Bin Zayed itu, itu solusinya saya kira, lama-lama kan kemampuan dan *experience* dari para pembuat itu semakin canggih kan, dan akhirnya tidak perlu lagi, apakah harus ini, lewat hutan lindung kan melayang Pak, *gitu*, terima kasih, Pak. Jadi tetap ada, sampai, tetap ada sampai ke Banyuwangi gitu, Pak.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Itu akan tetap Pak, kita programkan, cuma yang sudah kita pastikan adalah sampai Besuki, yang sampai dengan 2024, ke sananya kita lagi siapkan lagi model bisnisnya Pak, Pak Danang ya, kita perlu dihitung ulang dengan BUJT. Memang Pak, solusi teknisnya hutan lindung itu mudah, itu *elevated*, cuma ini yang *nggak* kuat adalah inves finansialnya, Pak, jadi sangat mahal gitu. Jadi, kita kemarin sudah menulis surat ke KLHK untuk kita optimasi sebagian layang sebagian tetap *at grade* untuk menekan pembiayaan, karena ini semuanya kesulitan kita salah satunya adalah di pembiayaan. Jadi, untuk menekan pembiayaan yang kita, kita sudah sudah direspons dan kita sudah untuk diminta ditindaklanjuti. Itu Pak, ini kita akan lanjutkan cuma ke, kami ada *statement* yang selesai sampai 2024 adalah Besuki, makasih, Pak.

KETUA RAPAT:

Baik, terima kasih.

Saya rasa cukup, saya ingin memberi komentar sedikit Pak, terkait kita rapat hari ini, tentu kami sudah mendapat gambaran yang sangat komprehensif Pak Dirjen terkait kebijakan pembangunan jalan tol ya, di sini juga hadir teman-teman dari BUJT, ya, juga dari Badan Usaha Jalan Tol dan dari BPJT. Pak Dirjen, saya sependapat dengan Pak Syarif tadi ya, tiap garis bawahi ya, terkait dengan upaya kita membangun jalan tol terutama di luar Jawa, Pak, mungkin yang di Pulau Jawa ini rata-rata dari sisi ekonomi itu lumayan bagus, Pak, jadi kita fokuskan di sini kalau bisa memang investasi kita utamakan.

Kemudian, ya, yang *solicited* ini kita atau yang inisiatif pemerintah atau biaya yang bersumber dari APBN ini kita bisa bangun untuk yang di luar Jawa Pak, karena memang kalau untuk di luar Jawa tentu dari sisi margin bisnisnya pasti tidak sebaik kalau kita di, di Pulau Jawa ini, Pak, karena memang jumlah penduduk, jumlah kendaraan, dan kegiatan ekonomi kan tidak sepadat di sini. Oleh karenanya, tidak pasti tidak terlalu menarik dari sisi investasi, *nah* di Jawa ini sendiri kan saya melihat Pak Dirjen ya, kami melihat masih lumayan besar intervensi APBN terhadap ruas-ruas tol yang ada di di Pulau Jawa ini, *nah* kita harapkan kita bisa gunakan itu untuk pembangunan apa, *connectivity* di luar, termasuk jalan tol. Per hari ini. Pak, ada banyak dermaga penyeberangan, kalau di perhubungan itu tidak berfungsi karena tidak ada jalan akses.

Ada banyak pelabuhan yang tadi besar-besar sudah dibangun, tidak berfungsi karena jalan akses *ndak* ada, ini kan miris, Pak, naif ini kalau menurut

saya ya, di satu sisi ini sudah dibangun dan tidak bermanfaat, karena jalan akses tidak ada. *Nah*, kalau kita cari siapa yang salah, kenapa pula perhubungan bikin di situ jalan *ndak* ada, kan bukan-bukan solusi kalau menurut saya, Pak. Solusinya adalah bagaimana supaya ini bermanfaat dan akses jalan bisa kita tarik ke sana, dan menurut saya tidak terlalu besar, tapi ini banyak titik di seluruh Indonesia, Pak, Pak Dirjen.

Kemudian menuju bandara-bandara, ya kan bisa kita kategorikan ini kan jalan strategis nasional, *nah* ini juga kita perbaiki, sehingga ada wajah dari bandara itu jalan aksesnya bagus, masih ada Pak, beberapa bandara yang kami kunjungi jalan akses menuju bandaranya itu kurang, kurang layak *gitu loh*. Padahal seharusnya kita bisa berbagi kalau misalnya dana sekian triliun yang kita masih alokasikan untuk pembangunan jalan tol di Pulau Jawa ini yang bersumber dari APBN yang harusnya tadi bisa dari investasi, kita maksimalkan investasinya, supaya apa namanya, kita bisa lebih, menurut saya bisa lebih bisa lebih banyak manfaatnya bagi republik ini, bagi rakyat, ketika ini bisa kita akses kembali sumber-sumber pembiayaan untuk yang dibutuhkan yang di luar Jawa.

Nah, soal Kijing ya Pak Dirjen, memang menurut kami Pak Danang ini pelabuhan Kijing ini Pak, saya lihat dari *masterplan* nya Pelindo itu, itu nanti jetty-nya tuh lima kilometer *loh* Pak, sekarang sudah satu kilo, nanti akan dibangun mereka sampai lima kilo Pak, itu dari *masterplan* yang saya lihat. Karena memang kalau hanya satu kilo, kemarin waktu kita pergi ke sana ya, waktu peresmian saya kita bersama Presiden, kapal yang panjangnya hampir 100 meter lebih itu, Pak ya, berderet dua aja udah, belum *space* untuk pandu tundanya lagi, Pak, itu udah memang sudah tidak *worth it* gitu ya, karena kapal-kapal CPO-nya gede-gede Pak, terutama ekspor langsung.

Kemarin tahun lalu aja sudah satu juta meter kubik, Pak, yang diekspor dari sini, walaupun masih separuh itu ya, separuh berfungsi ya, udah satu juta meter kubik yang diekspor dari Pelabuhan Kijing. Ini menurut saya perlu kita cepat tindak lanjuti, karena memang pelabuhan yang di dalam kota Pontianak itu, Pak Dirjen, sama-sama kita tahu ya, sudah sangat sangat tidak layaklah, di tengah kota, lahannya sempit ya, tapi padat sekali kegiatan di situ dari sisi keamanan juga juga tidak baik, sementara Kijing ini sudah selesai dan sangat besar sekali ya, saya masih ingat Pak Presiden aja bilang, waktu penancapan pertama dulu saya *nggak* mengira pelabuhan ini sebesar ini setelah, setelah selesainya itu gede sekali, Pak, dan lima kilometer jetty itu *nggak* pendek, Pak, ya, *tuh* tidak pendek, karena memang itu untuk memenuhi kebutuhan kapal-kapal dari luar yang langsung ngambil CPO di situ. Saya rasa itu barangkali yang mau saya komentari.

Kemudian, beberapa ruas tol yang menurut saya masih bermasalah, Pak ya, yang masih bermasalah, kami juga mendapat informasi dari luar ya, contoh misalnya di CKJT, Pak, ya, ruas yang CKJT ini kan ada, ada CNMP di situ, kemudian ada Brantas di situ, ada Waskita di situ ya, ini kan kerja sama ini, ini ada yang *ngeluh* Pak, di dalam, saya *nggak* perlu sebutlah ya, nyampai ke kami keluhannya, udah kerja sekian, tapi sekian belum dibayar, nah yang *gini-gini nih* pasti menghambat, Pak. Kalau menurut saya, memang

ini urusannya *corporate* sih sebetulnya Pak Dirjen ya, tapi dalam kaitan kita mencapai, mengejar target, ya mau *nggak* mau Pak Dirjen kita pemerintah harus, harus minimalnya kita pertanyakan ini ada apa ini di di dalam *gitu loh*, keseriusannya bagaimana dan seterusnya, karena ini kan *pure* investasi Pak. Saya *nggak* tahu di ruas ini kita ada, saya mohon izin *nuwun sewu* Pak Dirjen, apakah ada *solicited* di sini, di sini, ada? Dukungan pemerintah, ada? *Nah*, apalagi ada dukungan pemerintah di dalamnya. *Nah*, dukungan pemerintah dan tanah *gitu loh*. Ini ada yang sudah bekerja, sudah habis sekian miliar pekerjaannya tapi baru dibayar sekian, udah pasti ini pasti berat nih melangkahnya.

Nah, begini-begini ini salah satu contoh saja Pak, ya, salah satu contoh saja dalam kita mempercepat pembangunan jalan tol. Tentu kita semua berharap Pak Dirjen, Pak Presiden juga berharap bahwa kalau bisa target 2024 tuh memang harus semua sudah selesai, sehingga tidak masuk lagi kepada rezim kekuasaan yang akan datang, itu termasuk yang disampaikan oleh Pak Sigit tadi ya, supaya ke depan, walaupun sebetulnya siapapun Presidennya, ya pembangunan ini tetap *running*, Pak, negara ini kan tetap terus bergerak, tetapi alangkah lebih baiknya kalau program Presiden ini bisa diselesaikan, target ini bisa dicapai di tahun 2024.

Terima kasih, untuk kehadiran kita semua Pak Dirjen dan Pak Kepala BPJT untuk rapat kita yang hari ini ya. Kemudian, teman-teman dari BUJT, terima kasih, Pak, Bapak-bapak tidak kami kasih kesempatan untuk menyampaikan apa namanya pandangan dan pemikiran dan seterusnya ya, pada rapat kali ini, namun sebelum saya tutup Pak ini, ini kan ngapain kita diundang kita juga *nggak ngomong* di sini cuma memperkenalkan diri, *nah* daripada nanti Bapak *ngomel* pulang, saya kasih kesempatan, apakah, dengan pertanyaannya, apakah ada dari teman-teman BUJT yang ingin disampaikan pada kesempatan yang, ya termasuk langka ini, Pak, mengumpul itu *nggak gampang* juga kita, saya kasih kesempatan, Pak, siapa pun boleh bicara, kalau ada hal-hal yang mau disampaikan ya, lewat Pak Dirjen nanti kita minta izin ya, sebagai *leader* ya Pak Dirjen ya Pak, Kepala BPJT ya, mungkin ada teman-teman dari BUJT mau menyampaikan satu dan lain hal terkait dengan agenda rapat kita hari ini.

Saya persilakan, cukup angkat tangan, Pak, atau sudah jelas semua, jelas Pak ya, jelas apa takut sama Pak Dirjen *nih*, atau takut sama Pak Kepala BPJT *nih*, ini, ini dua hal yang berbeda ini ya kan, ya udahlah biar, Bapak sama Tuhan yang tahulah ya.

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

Pimpinan, sedikit nambah.

KETUA RAPAT:

Ya sedikit ya, kita mau kesimpulan, silakan Mas.

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

karena Pimpinan mengingatkan saya untuk saya bicara lagi. Tadi Pimpinan memperdalam soal yang dukungan pemerintah, *solicited*, atau yang tidak *unsolicited*, ini terkait dengan kewajiban *main contractor* terhadap subkon-subkon bahkan terhadap rantai pasok *supplier-supplier* material.

Yang ingin saya ingatkan kepada Dirjen Bina Marga dalam *leading* sektor pembangunan jalan tol, lakukan satu pembinaan, pengawasan, monitoring, kontrol secara ketat, agar ekosistem pengadaan konstruksi ini betul-betul memberikan satu suasana yang indah, yang baik, yang tidak ada pihak satupun dirugikan, karena banyak sekali jeritan, ini jeritan bukan hanya keluhan, yang tidak semestinya itu terjadi kepada subkontraktor yang ikut bekerja dalam pengerjaan jalan tol itu, maupun yang *supply* material, tidak hanya satu bulan, dua bulan, bahkan bertahun-tahun ini tidak dibayar ya, padahal itu ada perbedaan skema pendanaan, ada yang dukungan pemerintah itu berarti apakah dengan model *loan*, apakah dengan APBN, itu kan jelas ada dananya ya kan. Artinya termin pembayarannya pasti ditepati oleh pemerintah untuk dibayarkan kepada *main contractor*, tetapi mengapa kepada *main contractor* terhadap subkon dan kepada *supplier*, ini tidak langsung dibayarkan, bahkan bertahun-tahun.

Kalau skema pendanaan itu investor, mungkin bisa dimaklumi ada keterlambatan uang dari investor yang diberikan kepada *main contractor*, tetapi itu pun perlu dicek kebenarannya, yang intinya adalah bagaimana Dirjen Bina Marga mendorong, menciptakan ekosistem konstruksi ini dengan baik. Karena *main contractor*. BUMN-BUMN itu juga pasti tidak akan bisa mengerjakan sendiri secara total, artinya hadirnya subkontraktor dan *supplier-supplier* ini bukan sebagai *subordinary*, tapi ini mitra, ini mitra, tanpa dia tidak akan bisa berjalan. Jadi, letakkanlah mitra ini untuk mendapatkan haknya sebagaimana mestinya, baik itu jumlah nominalnya maupun waktunya, kontrol.

Jadi, saya kira ini semua sudah tahu, bukan rahasia lagi, semua sudah bisa mengerti ini, tetapi mengapa hal yang semacam ini sering terjadi, dan saya kira tidak ada niatan BUMN-BUMN itu untuk menunda ya, mungkin tidak ada niatan, tapi mungkin dari sistem pembukuan, sistem keuangan yang terjadi di sana yang membuat itu terlambat. *Nah*, sistem ini perlu ada satu evaluasi juga, yang intinya supaya buatlah semua yang bekerja di situ tidak ada pihak yang dirugikan, tidak ada yang mengeluh, bahkan tidak ada yang menjerit.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik terima kasih Pak Dirjen, terkait soal ini banyak laporan Pak, di sini. Kami banyak menerima laporan bahwa ada pihak ketiga, ya, baik CO maupun subkontraktor yang sudah tidak dibayar lama sekali, Pak, terus dengan BUMN bisa dibayar hari ini, dikena lagi bunga, Pak, itu aturan main hari ini, ini kan kalau begini nanti jatuh-jatuhnya kalau kita tarik negara berbisnis dengan rakyat Pak, ini *nggak* sehat ini Pak Dirjen. Jadi, kami, bahkan saya pernah dulu salah satu Pimpinan DPR *ngomong* ke saya, Pak ini betul-betul saya sampaikan, Pak

Lasarus kita bentuk pansus saja coba, atau kita bentuk panja aja soal ini, pernah ada, Pak, yang menyampaikan ke kita. *Nah*, tapi kalau kita menuju ke sana kan ramai nanti Pak, siapa berutang kepada siapa, berapa banyak dan terus, kenapa tidak dibayar, dan seterusnya nanti dalam kita investigasinya, melibatkan BPK, BPKP, dan seterusnya, nanti ada temuan kepada pihak hukum dan seterusnya. Ini sekalian *warning* Pak Dirjen ya, karena laporan udah masuk sebagai fungsi pengawasan kami tentu harus menanggapi soal ini.

Kepada Bapak-Bapak BUJT yang hadir di sini yang terlibat langsung, tolong diatensi, Pak, dan kami juga berharap kepada BUMN terutamanya, BUMN ini kan harusnya ya bagaimana ya, Badan Usaha Milik Negara *gitu lo*, Pak ya, jadi *mbok* ya dengan rakyat, ini kan pasti pengusaha swasta ini kan rakyat Pak, di belakang mereka ini ada tenaga kerja, ada rantai pasok, dan seterusnya, ini menurut saya Pak Dirjen ini agak perlu kita tarik gas sedikitlah soal ini ya. Saya tidak perlu dalami, saya yakin Pak Dirjen juga tahu lah, kalau Pak Dirjen saya ini kan jam terbang cukup tinggi ini, *nggak* perlu saya jelaskan secara detail, tapi kita sudah menangkap ini, Pak, jangan sampai ini nanti meledak pada waktunya. Coba Bapak bayangkan, Pak, boleh Pak *cheque*-nya cair hari ini, dikenakan sekian persen lagi, padahal ini utang dengan orang Pak, *gitu loh*, padahal untuk sekian bulan, sekian tahun, di laporan di tempat saya ada yang sampai enam puluh miliar Pak, *nggak* dibayar dan lebih dari satu tahun. *Nah*, yang begini-begini kita mohon diatensi jangan sampai nanti kami gunakan kewenangan yang lebih jauh yang ada di sini karena didesak oleh rakyat.

Kemudian, soal terakhir, Pak, saya soal TKDN. Ini bagaimana kita mengontrol tingkat kandungan dalam negeri terkait dengan pembangunan jalan tol ini, ini juga menurut saya ini ada di pemerintah ini Pak Dirjen, ya. *Nah*, ini di Inpres Nomor 2 Tahun 2022 ini jelas, minimal ya, memiliki TKDN tuh paling sedikit 25% ya, apabila terdapat produk dalam negeri dengan penjumlahan nilai TKDN dan nilai bobot manfaat perusahaan minimal 40%. Jadi ini, ini juga tolak ukurnya harus jelas, karena ini bunyi Inpres, ini *rigid* ini Pak, kalau kurang apa ini ya, apa namanya, kalau lebih apa *reward*-nya, dan kenapa 25%, kenapa tidak sekian persen, kan gitu, apakah kita masih, kalau dari gambaran ini Pak, terkait pembangunan jalan tol, kita berarti tingkat ketergantungan kita kepada impor masih tinggi sekali, apakah demikian gambaran hari ini. *Nah*, terkait dengan nilai tambah, ini kan dananya gede Pak yang berputar di pembangunan infrastruktur jalan tol ini. *Nah*, kalau kita berpikirnya hanya ini saja Pak, ke *wong cilik* aja, apa manfaatnya bagi bangsa ini, bagi masyarakat kita dengan uang berputar yang begitu besar dalam pembangunan jalan tol.

Jadi, maksud saya ya *okelah* kita berpikir secara apa namanya, terkait dengan investasi ini, tapi sisi lain yang terkait dengan kepentingan rakyat, kemudian dampak dari ini semua, saya rasa juga pada saat bersamaan kenapa tidak Pak, kita kuatkan untuk dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Pak Ridwan, ada yang mau disampaikan? Cukup, sekarang sudah setengah enam sebentar lagi maghrib, ya, saya sampaikan terima kasih, Pak

Dirjen tidak untuk ditanggapi, cukup jadi catatan saja apa yang tadi kami rilis ulang dan kami sampaikan, karena kita pasti akan melakukan rapat yang sama lagi di waktu-waktu yang akan datang terkait dengan pengawasan.

Sekarang, saya langsung saja menuju ke kesimpulan rapat.

Draf Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat dari Komisi V DPR RI dengan Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR dan Kepala BPJT, Rabu, 14 september 2022.

1. Komisi V DPR RI memberikan apresiasi kepada Dirjen Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Badan Pengatur Jalan Tol atau BPJT dan Badan Usaha Jalan Tol atas pelaksanaan pembangunan jalan tol, jaringan jalan tol dalam rangka mendukung kelancaran mobilitas masyarakat dan distribusi logistik di wilayah Indonesia. Ini normatif ya.
2. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Bina Marga yang keduanya, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR dan BPJT agar meningkatkan pengawasan pelaksanaan konstruksi pembangunan jalan tol demi terwujudnya pelayanan jalan yang handal dan prima serta pengawasan terhadap badan usaha jalan tol agar memenuhi standar pelayanan minimum, minimum, atau SPM dalam jalan tol demi keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna jalan.
3. Komisi V DPR minta Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR dan *stakeholder* untuk meningkatkan koordinasi dalam pengelolaan jaringan jalan tol seluruh Indonesia, utamanya rencana penggunaan teknologi transaksi tol non tunai, nirsentuh di jalan tol, penyelesaian pembebasan lahan, dan upaya-upaya solutif dalam rangka menurunkan, dalam rangka menurunkan fatalitas ya, kecelakaan dan kemacetan di jalan tol.
4. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR agar dalam melakukan evaluasi dan penyesuaian tarif tol tidak hanya memperhatikan kelayakan investasi dan kapasitas jalan tol, tetapi juga memperhatikan pemenuhan SPM (Standar Pelayanan Minimum) jalan tol sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.

Komisi V, Mas Sigit, *eh* Mas Sigit, *sorry* Mas Dewo, kalau ada perubahan konkret dengan kalimatnya, karena saya udah malas mikir *nih*, Mas.

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

Iya, kan sudah *kok*, Pak, sudah di bangun, sudah direncanakan, aman.

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

Tadi udah ditanggapi Pak Dirjen?

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

Sudah.

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

Oh kalau *nggak* tanggap saya harus buka lagi ini kesimpulan digugurkan semua.

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

Cuma Tuban aman.

KETUA RAPAT:

Udah ya.

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

Itu hanya yang nomor tiga saja. Jadi utamanya rencana penggunaan teknologi transaksi tol nontunai, nirsentuh, di jalan tol, ini maksudnya apa *nih* ya.

KETUA RAPAT:

Nirsentuh, nirsentuh *tuh* tanpa disentuh *gitu loh*, Mas.

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

Tanpa disentuh. Berarti MLFF aja yang mau di ini, lebih baik kesimpulannya di situ MLFF. Terutama rencana penggunaan teknologi dalam kurung MLFF *gitu*.

KETUA RAPAT:

Iya boleh, tambahkan.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Mungkin di belakangnya, Pak, setelah transaksi tol nontunai nirsentuh dalam kurung MLFF mungkin lebih pas.

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

Yang sana nir.

KETUA RAPAT:

Nirsentuh dalam kurung.

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

MLFF.

KETUA RAPAT:

Nah, situ.

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

Itu mestinya menjadi kesimpulan tersendiri ini, jangan digabung dengan.

KETUA RAPAT:

Boleh-boleh, boleh itu masuk *kok*.

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

Jalan tol. Itu dan mengantisipasi terjadinya kebocoran data, memberikan jaminan, mengantisipasi terjadinya kebocoran data satu, koma dan jaminan 100% ke semua atau semua kendaraan yang lewat membayar.

KETUA RAPAT:

Tidak, *udah* terlalu luas ini Mas, kalau menurut aku ini, cukup.

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

Utamanya rencana penggunaan teknologi transaksi, non itu ya, Ketua, tapi penekanan dengan MLFF ini yang saya maksud.

KETUA RAPAT:

Ya ini kan sudah *nih*, di nontunai nirsentuh atau MLFF.

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

MLFF di jalan tol.

KETUA RAPAT:

MLFF, *udah*. Di jalan tol penyelesaian pembebasan lahan dan upaya-upaya solutif dalam rangka menurunkan fatalitas kecelakaan dan kemacetan di jalan tol. Ini satu rangkaian ini.

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

Kalau tidak satu rangkaian *aja gimana* biar ada penekanan yang soal teknologi, penekanan MLFF. Ya jadi saya, saya bacakan ya. Jadi, teknologi, saya mulai dari ini saja MLFF di jalan tol, ya, menjamin 100% kendaraan yang lewat membayar dan tidak terjadi kebocoran data. Nanti bisa ditanyakan kepada Pemerintah, Ketua.

KETUA RAPAT:

Bentar, bentar, bentar, bentar, coba-coba, mas-mas, saya baca dari awal ya. Yang Mas Dewo itu jangan dimasukkan ke situ dulu, *sampean* ini yang di bawah dulu coba, yang tadi jangan dimasukkan di situ dulu. *Nah*, ini kita udah pikirkan dari tadi, coba di yang Mas Dewo punya dicatat di bawah aja ya, saya baca dari awal yang aslinya aja yang plus ditambah MLFF, ya.

Komisi V DPR RI meminta Dirjen Bina Marga, Kementerian PUPR dan *stakeholder* untuk meningkatkan koordinasi dan pengelolaan jaringan jalan tol seluruh Indonesia, utamanya rencana, ini kan satu tarikan napas ini, rencananya, utamanya rencana, Indonesia, utamanya rencana penggunaan teknologi tol, ya, penggunaan teknologi transaksi tol nontunai, nirsentuh atau MLFF di jalan tol, koma, penyelesaian pembebasan lahan, ini kan persoalan-persoalan *nih*, yang kita minta diinikan, maka *ndak* dipisah-pisah, dan upaya-upaya solutif dalam rangka menurunkan fasilitas, *eh* fatalitas kecelakaan dan kemacetan di jalan tol, ini kan satu tarikan napas ini.

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

Pimpinan, Pimpinan, saya *anu* sendiri dulu ya, nanti Pimpinan coba barangkali sependapat juga. Jadi saya bacakan, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Bina Marga, Kementerian PUPR, dan *stakeholder* untuk meningkatkan koordinasi dalam pengelolaan jaringan jalan tol seluruh Indonesia utamanya rencana penggunaan teknologi transaksi tol nontunai, nirsentuh MLFF di jalan tol, dipersiapkan secara matang, titik.

Kemudian, yang lain boleh satu napas ya kan, atau dibuat poin yang lain, jadi jalan tol itu MLFF di jalan tol dipersiapkan secara matang, karena itu kan masih dalam taraf persiapan kan, karena nanti ada banyak sekali tantangan-tantangan, hambatan-hambatan yang mungkin kendala-kendala, yang mungkin akan terjadi, bisa saja yang akan terjadi itu justru merugikan pihak tertentu. Tapi, kita sudah wanti-wanti supaya dalam masa persiapan ini betul-betul dipersiapkan secara matang, itu intinya.

KETUA RAPAT:

Nah, kalau menurut aku Mas, saya kembali ke poin tiga yang tadi, soal matang setengah matang, nanti kan kita evaluasi *gitu loh*. Jadi, ya ketika kalau mau ditambahkan secara matang, *ndak* apa-apa koma, lanjut *gitu loh* yang tadi, *nggak* apa-apa *gitu loh*. Ya, jelas pesan dari kalimat ini yang harus kita minta dipersiapkan sebaik mungkin *dong*, maka dia meminta Dirjen Bina Marga dan *stakeholder* untuk meningkatkan, ya meningkatkan termasuk, nah, menurut saya mengandung kalimat disiapkan secara matang *gitu loh*, udah masuk itu secara psikologis-nya sudah masuk, sehingga kalimatnya tidak panjang maksud saya Pak Dewo, dan, dan masuk sih *nggak* ada ruginya juga *gitu loh*, cuma supaya *nggak* putar-putar maksud saya ya, tapi saya tidak mau berdebat sama Mas Dewo dulu ya, saya minta ini dulu pendapat ke Pak Dirjen, silakan Pak Dirjen, apakah tambahan Mas Dewo tadi atau ini sudah dipandang cukup, karena Bapak yang melaksanakan ini.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Kami saya kira sudah setuju, Pak, dengan ini, cuma ada sedikit ini untuk konsistensi dan untuk menjaga bahwa Bina Marga dan BPJT itu memang ada pembagian tugas yang khas, Pak, Bina Marga tuh utamanya di teknis, BPJT di perusahaan, dan karena ini semua objeknya mengandung dua-duanya, jadi saya mohon Dirjen Bina Marga dan BPJT sama seperti di poin dua dan poin satu.

KETUA RAPAT:

Baik, konsisten ya.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Tiga dan empat juga disamakan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik-baik. Bina Marga dan BPJT semua, Bina Marga dan BPJT, serta *stakeholder gitu aja*, koma, serta *stakeholder*. Ya, *stakeholder* itu kan bagian-bagian lainlah yang terkait dengan soal itu.

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

Pimpinan, saya mohon jangan buru-buru dulu ya.

KETUA RAPAT:

Ndak-ndak terlalu penting.

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

Nggak kalau, kalau menurut saya ini.

KETUA RAPAT:

Sampean ini udah mau magrib ini, waduh.

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

Iya, jangan buru-buru dulu ya. Menurut saya ini memang sangat penting, karena MLFF ini tidak bisa kita setarakan dengan persoalan-persoalan yang kita hadapi yang lain, misalnya penyelesaian pembebasan lahan dan upaya solutif, ini tidak bisa kita samakan, tidak bisa kita level kan yang sama dengan dia, dengan mereka. Karena MLFF ini menjadi sangat, sangat penting, sangat strategis, tapi juga sangat krusial *gitu*, jadi alangkah baiknya Ketua, *nggak* masalah itu, tapi dibuat poin sendiri aja yang soal MLFF ini, menurut hemat saya *gini*, karena MLFF ini roh ini, betu-betul roh *gitu*. Jadi, kita bisa membedakan begitu.

Saya kira itu, Pimpinan, jadi lebih baik dalam poin sendiri Pimpinan.

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

Ketua masukkan saja.

KETUA RAPAT:

Ya, silakan Mas Sigit.

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

Poin tiga kan baru rencana itu penggunaanya.

KETUA RAPAT:

Iya.

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

Kan baru rencana, bisa *nggak* jadi kan, bisa *nggak* jadi, ya itu aja.

KETUA RAPAT:

Mungkin-mungkin masih studi atau persiapan uji coba dan seterusnya.

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

Jadi, saya kira kita mungkin bisa.

KETUA RAPAT:

Cukup yang ini kan?

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

Ya, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Cukup, Mas Sigit cukup yang ini?

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

Cukuplah, Pak Dewo baru rencana.

KETUA RAPAT:

Ya, tadi saya udah tanya Pak Dirjen, Pak Dirjen pun sama yang ini, saya udah tanya pemerintah Mas.

Ya udah, *sampean* ini udah, udah bilang kita udah males mikir sore-sore diajak berdebat lagi.

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

Yang penting Demak-Tuban ada, Pak.

KETUA RAPAT:

Nah, itu Tuban ada, udah cukup.

Kemudian yang keempat, Komisi V DPR RI minta Dirjen Bina Marga, Kementerian PUPR, BPJT agar dalam melakukan evaluasi, ini sudah Pak, saya udah baca sampai selesai tadi, setuju Pak Dirjen ya, ini hanya mengacu kepada Undang-Undang Nomor 22 tentang, *nggak* usah lagi, Nomor 2 Tahun 2022 tentang perubahan, kedua *nggak* perlu lagi, buang *tuh*, Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, udah, titik, *nggak* perlu disebut perubahan lagi, kan udah memang udah jelas *tuh* perubahan dari 38 kok, tentang jalan udah, cocok, dah ya, *sampeyan iki asem*.

Baik Pak, teman-teman cukup ya Pak Dirjen, BUJT cukup, mana berani kalau Dirjen udah setuju, BUJT-nya tidak setuju, saya ketok ya.

(RAPAT: SETUJU)

Applause-lah buat kita semua.

Baik terima kasih Pak Dirjen, sebelum saya tutup mungkin mewakili Pemerintah untuk menyampaikan kata-kata penutup, saya persilakan, Pak.

DIREKTUR JENDERAL BINA MARGA (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M. Sc):

Baik yang kami hormati Pimpinan dan Anggota DPR, yang seharian ini, saya juga ikut ini dalam sesi kegiatan DPR dari pagi sampai sore.

Saya ingin mengucapkan terima kasih atas, saya kira ini tentu saja hal yang baik, karena pertama memang DPR fungsinya menjadi pengawas dari kegiatan kami, juga untuk memperbaiki kalau ada kekurangan-kekurangan, ketidaksempurnaan dari sisi yang berbeda, dari yang biasanya kami terima, untuk itu kami ucapkan terima kasih, dan tentunya kami mohon maaf kalau dalam kegiatan kami dari pagi sampai sore ini ada hal yang tidak pas atau kurang berkenan, dan juga kami mohon untuk rekan-rekan BUJT, saya kira ini pengalaman pertama bagi BUJT, jadi bukan karena takut oleh saya Pak Ketua, jangan-jangan takut oleh Pak Ketua ini. Karena pertama kali mungkin apa namanya kalau disuruh duduk ini setengah hari di sini, mau diapain kan gitu. Tapi saya kira pelajaran yang terpenting adalah bahwa kita harus perhatikan apa-apa yang sudah disampaikan oleh para Pimpinan dan Anggota DPR, karena itu juga mewakili apa yang dipersepsikan oleh masyarakat, jadi mohon untuk bisa kita tindak lanjuti sama-sama, makasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsalam

Kita kasih *applause*, Pak Dirjen.

Karena Pak Dirjen ini kita harus kasih semangat hari ini, Pak, saya iba juga, dia dari pagi di situ sampai sore, ini Komisi V mau bikin apa saya di sini *nggak* bisa kerja katanya kan, tapi ini bagian dari pengabdian Pak Dirjen, bagian dari pengabdian, karena pembangunan infrastruktur jalan tol inikan masif, Pak, kita. Selama dua periode kepemimpinan Pak Jokowi ini, jadi pastilah ada kurang lebih, ada pertanyaan, kemudian ada kendala, itu normal Pak, itulah kita bicarakan pada hari ini, kita tidak untuk mencari siapa yang salah, tentu rapat ini tujuan utamanya adalah memperbaiki yang kurang, kemudian meningkatkan yang sudah baik kan *gitu*. Pak.

Kita, kami juga mendapatkan banyak pelajaran dari rapat hari ini, penjelasan terkait dengan jalan tol, karena memang biasanya kita kan *nggak* pernah dalam detail soal ini, Pak, Pak Dirjen. Kami juga akan meningkatkan kunjungan spesifik, Pak, ya, terutama teman-teman BUJT nanti jangan merasa risih, Pak, kalau kami datang ke ruas-ruas yang Bapak sedang kerjakan, tentu supaya pertanyaan di masyarakat bisa kami juga jelaskan, Pak, ketika masyarakat mempertanyakan kepada kami terkait dengan pembangunan-pembangunan yang sedang dilaksanakan terkait terutama persoalan jalan tol ini.

Sekali lagi, saya terima kasih Pak Dirjen, dan mohon maaf kalau agak capek hari ini Pak Dirjen ya, nanti saya bagi vitaminnya kalau pulang, Pak, ya, mohon maaf kalau ada hal-hal yang kurang berkenan. Saya atas nama Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V, sekali lagi mengapresiasi atensi kita semua pada rapat hari ini dan dengan mengucapkan syukur *alhamdulillah* rapat hari ini saya nyatakan selesai.

Selamat sore dan salam sejahtera bagi kita semua.

Thank you, Mas Dewo.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 17.40 WIB)

JAKARTA, 14 September 2022

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002