



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH  
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI  
DENGAN DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN  
PERHUBUNGAN RI**

- Tahun Sidang : 2022-2023  
Masa Persidangan : II  
Rapat Ke- :  
Jenis Rapat : RDP  
Sifat Rapat : Terbuka  
Hari, Tanggal : Selasa, 29 November 2022  
Waktu : Pukul 10.00 s.d. 13.00 WIB  
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)  
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual Zoom  
*Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E., M.Si. (F-P.  
GERINDRA) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Membahas permasalahan terkait  
penyelenggaraan jembatan timbang, pengelolaan  
terminal tipe A dan pelabuhan penyebrang dan  
jalan akses menuju ke Pelabuhan.  
2. Membahas keputusan Menteri Perhubungan RI  
Nomor KP 667 Tahun 2022.
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR  
RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:  
37 dari 57 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)  
9 dari 12 orang Anggota
    1. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
    2. Mochamad Herviano
    3. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
    4. Sukur H. Nababan, S.T.
    5. Ir. Sudjadi
    6. Ir. Effendi Sianipar
    7. Harvey B. Malaihollo
    8. Irine Yusiana Roba Putri, S.Sos.,  
MCOMN&MEDIAS
    9. Djenri Alting Keintjem, S.H., M.H.
  2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)  
7 dari 8 orang Anggota
    1. Ir. Ridwan Bae
    2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
    3. Cen Sui Lan

4. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
5. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
6. Ilham Pangestu
7. Muhammad Fauzi, S.E.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA  
(F-GERINDRA)  
6 dari 8 orang Anggota
  1. H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E., M.Si.
  2. Ir. Sumail Abdullah
  3. Sudewo, S.T., M.T.
  4. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
  5. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
  6. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.
4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)  
1 dari 6 orang Anggota
  1. Sri Wahyuni
5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN  
BANGSA (F-PKB)  
4 dari 6 orang Anggota
  1. H. Ruslan M. Daud
  2. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
  3. Sofyan Ali, S.H.
  4. H. Syafiuddin, S.Sos.
6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)  
2 dari 5 orang Anggota
  1. Lasmi Indaryani, S.E.
  2. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.
7. FRAKSI PARTAI KEADILAN  
SEJAHTERA (F-PKS)  
2 dari 5 orang Anggota
  1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
  2. Drs. Hamid Noor Yasin, M.M.
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)

1 dari 2 orang Anggota

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

**B. UNDANGAN:**

1. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI (Drs. Hendro Sugiarno, M.M.)

**JALANNYA RAPAT:**

**KETUA RAPAT / F-P.GERINDRA (H. ANDI IWAN DARMAWAN ARAS, S.E., M.Si.):**

Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, hari Selasa, 29 November 2022, Pukul 10:00 WIB, sampai selesai.

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

**Yang terhormat Anggota Komisi V DPR RI,  
Yang terhormat Dirjen Perhubungan Darat Perhubungan RI beserta jajarannya,  
Yang terhormat, Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry, serta  
Hadirin yang kami hormati,**

Mengawali rapat pada hari ini marilah kita panjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua, sehingga pada hari ini kita dapat bertemu untuk melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita dalam keadaan sehat *wal'afiat* secara fisik maupun secara virtual. Menurut laporan dari Sekretariat Komisi V DPR RI, saat ini rapat Komisi V DPR RI telah diikuti oleh 22 orang, yang hadir secara fisik 7 orang dan virtual 15 orang, dengan jumlah Fraksi sebanyak 5 Fraksi, sehingga telah memenuhi kuorum. Oleh karena itu, sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang tata tertib, izinkanlah kami membuka Rapat Dengar Pendapat pada hari ini dan sesuai dengan ketentuan Pasal 276 ayat (1), Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI pada hari ini dibuka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

**(RAPAT DIBUKA PUKUL 10:00 WIB)**

Kami ucapkan terima kasih kepada Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan beserta jajarannya dan Dirut PT ASDP, yang hadir secara fisik telah memenuhi undangan kami dalam rapat dengar pendapat pada hari ini. "Dengan agenda permasalahan terkait penyelenggaraan jembatan timbang, pengelolaan terminal tipe A, pelabuhan penyeberangan, dan Jalan akses menuju ke pelabuhan dan membahas keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor KP 667 Tahun 2022".

**Pimpinan Anggota Komisi V DPR RI, Dirjen Perhubungan Darat dan Dirut PT ASDP serta hadirin yang kami hormati.**

Sesuai amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 169 menyebutkan bahwa pengaturan pengawasan angkutan barang diberlakukan ketentuan muatan angkutan barang yang sesuai berat barang telah diberlakukan ketentuan muatan angkutan barang sesuai berat muatan yang diizinkan dan dikenakan tindak pelanggaran tilang bagi kendaraan angkutan barang yang melebihi muatan atau tonase. Jembatan timbang atau unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor UPPKB, merupakan salah satu alat pengawasan dan pengendalian muatan angkutan barang ataupun angkutan yang melebihi batas ketentuan yang memiliki fungsi pencatatan, fungsi pengawasan, dan fungsi penindakan. Sementara, sampai saat ini masih terlihat jenis pelanggaran yang masih banyak dilakukan, baik itu *over loading*, administrasi dokumen kendaraan, *over dimensi*, dan tata cara pemuatan barang.

Selanjutnya, terkait dengan pengelolaan terminal tipe A yang merupakan salah satu upaya Pemerintah melalui Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, untuk mendukung terwujudnya kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di wilayah, diharapkan ter-*connecting* dengan terminal tipe B dan C, di seluruh Kota Kabupaten di Indonesia, termasuk juga upaya-upaya yang dilakukan pada pelabuhan penyeberangan serta ketersediaan akses jalan menuju pelabuhan. Terkait ketentuan yang tercantum dalam keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP 667 Tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan yang dilakukan dengan aplikasi yang ditandatangani pada 7 September 2022, Komisi V perlu mendapatkan penjelasan lebih lanjut.

Selanjutnya, berdasarkan pengawasan yang dilakukan oleh Komisi V DPR RI terdapat sejumlah permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian dalam Rapat Dengar Pendapat ini, antara lain:

1. Terkait penyelenggaraan jembatan timbang, bagaimana fungsi pengawasan dan penindakan terhadap kendaraan angkutan barang yang melanggar, serta upaya peningkatan SDM yang memiliki kompetensi di bidangnya.
2. Terkait pengelolaan terminal tipe A, perlunya pengembangan sarana dan prasarana penunjang operasional.
3. Bagaimana upaya-upaya yang dilakukan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat pada pelabuhan penyeberangan.
4. Terkait Jalan akses menuju pelabuhan yang masih terdapat jalan rusak, bagaimana mengatasinya.
5. Terkait perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi. Apakah besaran penyesuaian tarif telah dihitung secara detail sesuai dengan aturan Pemerintah.

**Saudara-Saudara yang kami hormati,**

Selanjutnya kami berikan kesempatan kepada Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk menyampaikan penjelasannya. Kami persilakan Pak Dirjen.

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

*Bismillahirrahmanirrahim.*

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*  
Selamat pagi salam sejahtera bagi kita semuanya,  
Om Swastiastu namo budaya salam kebajikan,

**Yang saya hormati dan saya banggakan Bapak Ketua,  
Wakil Ketua, dan  
Anggota Komisi V DPR, serta  
Hadirin yang berbahagia,**

Pada hari yang berbahagia ini terlebih dahulu marilah kita selalu panjatkan puji syukur dan atas rahmat dan hidayah-Nya, sehingga kita dapat bertemu dalam acara Rapat Dengar Pendapat dengan Pimpinan, beserta Anggota Komisi V DPR yang terhormat, dengan agenda rapat:

1. Penyelenggaraan jembatan timbang.
2. Pengelolaan terminal tipe A.
3. Penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan.
4. Pengembangan dan pemanfaatan infrastruktur prasarana perhubungan darat.
5. Jalan akses kepada pembangunan infrastruktur perhubungan.
6. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 667 Tahun 2022 dan pengembangan organisasi,

Sehubungan dengan hal tersebut di atas perkenan kami menyampaikan penjelasan secara garis besar terhadap materi yang telah diagendakan tersebut. Untuk isu permasalahan pengelolaan instruktur transportasi darat. Dapat kami sampaikan secara umum permasalahan pengelolaan infrastruktur transportasi darat sebagai berikut:

1. Untuk kompetensi SDM, rasio jumlah SDM dengan kompetensi yang dimiliki belum memenuhi, sehingga masih terdapat ketidakseimbangan.
2. Penyediaan jalan akses saat ini masih diperlukan dukungan kemitraan oleh *stakeholder* terkait antara lain: Kementerian PUPR, Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota.
3. Belum terselesaikannya proses penerimaan hibah aset kepada Pemerintah Daerah disebabkan antara lain: Keterbatasan anggaran Pemda untuk dukungan operasional dan pemeliharaan aset.
4. Peningkatan optimalisasi teknologi dalam upaya peningkatan pelayanan transportasi darat harus mengikuti perkembangan teknologi era digitalisasi.
5. Keterlambatan penyelesaian pekerjaan yang antara lain disebabkan oleh kurangnya kinerja pelaksana pekerjaan dan indikasi proses lelang yang mengalami kendala, sehingga berdampak pada ketepatan Waktu penyelesaian pekerjaan dan manfaat pemanfaatan pelayanan.
6. Komitmen Pemerintah Daerah menjadi salah satu kunci keberhasilan pengelolaan dan penatausahaan aset, implikasi terhadap inkonsistensi

komitmen Pemerintah Daerah antara lain: bertambahnya aset persediaan PMN, rendahnya kinerja dalam penyelesaian aset menjadi temuan oleh auditor.

Dasar hukum penyelenggaraan UPPKB peta sebaran jembatan timbang dan hasil asesmen kelayakan UPPKB. Setelah diserahkan sejumlah 134 UPPKB kepada Kementerian Perhubungan, operasional UPPKB atau (Unit Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor) dilakukan secara bertahap dimulai tahun 2017. Dan, pada tahun 2022 sebanyak 82 UPPKB dioperasikan dan 52 UPPKB ditutup karena beberapa pertimbangan teknis dan administrasi. Pada tahun 2021 telah dilakukan asesmen berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Adapun hasil asesmen sebagai berikut: Dari 134 UPPKB yang diserahkan kepada Kementerian Perhubungan, sebanyak 82 UPPKB dioperasikan dan 52 UPPKB ditutup karena beberapa pertimbangan yaitu: Duplikasi pengawasan 21 UPPKB lokasi di Simpang atau tanjakan atau tikungan 8 UPPKB, perubahan jaringan jalan atau logistik dan perkembangan kota ada 13 UPPKB, faktor sosial masyarakat ada 3 UPPKB dan fasilitas UPPKB rusak sebanyak 7 UPPKB. Dari 82 UPPKB yang saat ini beroperasi terdapat 10 UPPKB beroperasi namun untuk kedepannya direkomendasikan untuk ditutup atau direlokasi. Dimana 9 UPPKB direkomendasikan direlokasi dan satu UPPKB direkomendasikan ditutup dan dikerjasamakan. Terdapat 52 UPPKB yang ditutup, rencana tindak lanjutnya antara lain, dilakukan rehabilitasi dan dioperasikan pada enam UPPKB, ditutup dan asetnya dikerjasamakan atau dialihfungsikan sebanyak 19 UPPKB dan direlokasi sebanyak 27 UPPKB.

Untuk data pengawasan kendaraan angkutan barang di UPPKB tahun 2017 sampai dengan 2022, jumlah kendaraan yang diperiksa pada UPPKB yang mengalami peningkatan seiring dengan bertambahnya operasional UPPKB. Namun pada tahun 2022, terjadi peningkatan jumlah pelanggaran kendaraan angkutan barang dikarenakan adanya kebijakan *soft law enforcement*. Pelanggaran tertinggi yang masih ditemukan yaitu pelanggaran daya angkut sebanyak 56,02%, diikuti pelanggaran dokumen, tata cara muat, dimensi, dan persyaratan teknis. Atas pelanggaran tersebut penindakan yang dilakukan di UPPKB antara lain melakukan kegiatan yang sifatnya preventif, seperti edukasi, teguran, peringatan, sosialisasi, dan sebagainya. Untuk kebutuhan SDM, untuk operasional UPPKB secara konvensional membutuhkan 4.592 orang pada 82 UPPKB dan saat ini baru tersedia 1.834 orang. Apabila menggunakan teknologi WIM (*Weight In Motion*) kebutuhan jumlah SDM menjadi 3.444 orang, sehingga mengalami penurunan sebesar 25% atau menjadi 1.148 orang.

Untuk konsep pengembangan UPPKB dan peningkatan pelayanan dengan dukungan teknologi informasi, pengembangan UPPKB yang telah dilaksanakan selain revitalisasi sarana dan prasarana, peningkatan kompetensi SDM, perbaikan tata kelola, juga telah menerapkan sistem

jembatan timbang *online* yang terpasang pada 82 UPPKB dan sudah terintegrasi dengan sistem informasi yang terdapat pada Kementerian Perhubungan seperti e-tilang, *blue e-manifest*, dan WIM. Namun belum terintegrasi dengan sistem ETLE milik kepolisian dan saat ini sedang dalam tahap koordinasi.

Untuk periode tahun 2020 sampai 2022, target pembangunan UPPKB sebanyak 56 lokasi dan terealisasi sebanyak 22 lokasi, sehingga masih ada *gap* sebanyak 34 lokasi. Untuk pengelolaan terminal tipe A, sebaran terminal tipe A yang eksisting dan hasil laporan operasional terminal tipe A. Secara keseluruhan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan jumlah terminal penumpang angkutan jalan tipe A yang ada di Indonesia berjumlah 126 terminal tipe A. Dari 130...saya ulangi, dari 113 terminal tipe A yang telah diserahkan ke Dirjen Perhubungan Darat terdapat 10 terminal saat ini tidak beroperasi. Terminal tipe A tidak beroperasi pada umumnya disebabkan oleh beberapa alasan yaitu:

1. Rusak berat, ini akibat gempa tahun 2000 dalam hal...sekarang...dalam, masih dalam proses penyesuaian DED-nya,
2. Lokasi terminal tidak strategis dan jalan akses perlu di relokasi,
3. Masih dalam proses pembangunan, dan
4. Permasalahan jalan akses.

Kalau kita melihat data produksi terminal penumpang angkutan jalan tipe A.

1. Terjadi peningkatan kedatangan penumpang di terminal tipe A sebesar 41,6% dibandingkan tahun 2021.
2. Terjadi peningkatan keberangkatan penumpang di terminal tipe A sebesar 51,01% dibanding tahun 2021.
3. Terjadi peningkatan kedatangan kendaraan di terminal tipe A sebesar 9,8% dibanding tahun 2021.
4. Terjadi peningkatan keberangkatan kendaraan di terminal tipe A sebesar 13,39% dibanding tahun 2021.

Kalau kita melihat capaian pembangunan terminal tipe A, Bapak Ketua dan seluruh Anggota Komisi V DPR. Dapat kami sampaikan bahwa capaian pembangunan terminal tipe A periode tahun 2020 sampai dengan 2022 dengan target sebanyak 10 lokasi, terealisasi sebanyak 8 lokasi. Demikian juga rehabilitasi terminal tipe A periode tahun 2020 sampai dengan 2022 dengan target sebanyak 48 lokasi terealisasi sebanyak 41 lokasi.

Untuk penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan. Kalau kita lihat peta sebaran pelabuhan penyeberangan dan peta angkutan penyeberangan tahun 2022, sesuai KM 6 tahun 2010 tentang cetak biru transportasi penyeberangan, saat ini wilayah Indonesia telah terhubung dari Sabang sampai Merauke melalui konsep sabuk penyeberangan utara, tengah dan selatan. Jumlah pelabuhan penyeberangan yang telah terbangun sebanyak 255 pelabuhan. Dimana 228 pelabuhan telah beroperasi, 7 pelabuhan belum beroperasi dan 20 lokasi konstruksi dalam pekerjaan. Dari 229 pelabuhan tersebut, 34 Pelabuhan dikelola oleh BUMN yaitu PT ASDP Indonesia Ferry Persero, 18 Pelabuhan dikelola satuan pelayanan Dirjen Perhubungan Darat, 172 Pelabuhan dikelola

Pemerintah Daerah dan 4 Pelabuhan dikelola oleh swasta. Jumlah lintasan penyeberangan saat ini layanan komersial sebanyak 69 lintas dengan 305 unit kapal dan 288 lintas perintis dengan 117 unit kapal yang melayani.

Berdasarkan PP 61 tahun 2009, penyelenggaraan pelabuhan yang diusahakan secara komersial oleh otoritas pelabuhan dengan pengawasan dari 47 satuan pelayanan pada PBTB. Penyelenggaraan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial dilakukan oleh unit penyelenggara pelabuhan dalam hal ini dikelola oleh Pemerintah Daerah. Berikut sebaran pelabuhan penyeberangan yang dikelola PBTB, PT. ASDP Ferry dan PUP lainnya.

Kedepannya pelabuhan penyeberangan yang akan dilaksanakan melalui skema pemanfaatan PMN sesuai dengan PMK 115 PMK 06 2020 tentang pemanfaatan Barang Milik Negara, saat ini skema kerja sama pemanfaatan sudah terlaksana di pelabuhan Ajibata dan Amberita, ini di Danau Toba serta dalam proses kerja sama pemanfaatan pada pelabuhan penyeberangan Bias Munjul dan Pelabuhan Sampan ini juga di Danau Toba, eh ulangi-ulangi untuk Bias Munjul dan Pelabuhan Sampan ini di Bali, mohon maaf.

Untuk capaian pembangunan pelabuhan penyeberangan periode tahun 2020-2022, target pembangunan pelabuhan penyeberangan sebanyak 23 lokasi dan terealisasi sebanyak 11 lokasi. Untuk pembangunan dan pemanfaatan infrastruktur prasarana Perhubungan Darat yang berpotensi dikerjasamakan dan pengembangan fungsi terminal tipe A. Prasarana Perhubungan Darat yang berpotensi dikerjasamakan yaitu terminal tipe A, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor atau UPPKB, balai pengujian laik jalan dan sertifikasi kendaraan bermotor dan pelabuhan penyeberangan. Untuk terminal saat ini dikembangkan menjadi terminal modern yaitu:

1. Fungsi terminal sebagai tempat naik dan turun penumpang dan pengecekan kendaraan dalam aspek keselamatan.
2. Fungsi sosial publik berupa tempat kegiatan sosial masyarakat.
3. Fungsi komersial berupa aktivitas ekonomi baik usaha mikro, kecil, menengah, maupun usaha menengah ke atas.

Kemudian fasilitas yang dapat dikerjasamakan antara lain tanah, bangunan, selasar, aula dan kios. Untuk pelaksanaan kerja sama pada prasarana Perhubungan Darat pinjam pakai, sewa PMN dan kerja sama pemanfaatan. Implementasi kerja sama dengan pola pinjam pakai di lima terminal dengan bentuk pemanfaatan sebagai Mal Pelayanan Publik dan fasilitas pendidikan. Kerja sama sewa PMN di empat terminal dengan bentuk sewa fasilitas umum dan fasilitas pendidikan. Untuk kerja sama pemanfaatan pada Pelabuhan ASDP sudah dilaksanakan yaitu KSP operasional pelabuhan di kawasan Danau Toba. Untuk usulan PLU pada terminal tipe A, saat ini terminal tipe A masih belum dapat menerapkan PPK PLU dikarenakan masih berbentuk satuan pelaksana dan belum memiliki tarif layanan umum. Dalam rangka meningkatkan efektivitas, efisiensi dan fleksibilitas pengelolaan keuangan serta meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah mengusulkan penerapan pola pengelolaan keuangan badan layanan umum pada terminal penumpang tipe A.



Untuk identifikasi jalan akses pada prasarana Dirjen Perhubungan Darat sejumlah 27 lokasi prasarana transportasi darat membutuhkan dukungan jalan akses, baik pembangunan jalan akses maupun peningkatan jalan akses yaitu pada prasarana terminal barang internasional sebanyak 6 lokasi, 3 lokasi terminal A dan 18 lokasi Pelabuhan ASDP.

Berkaitan dengan keputusan Menteri Perhubungan nomor KP 667 tahun 2022 tentang tabel penyesuaian biaya jasa ojek *online*. Sebagaimana kita ketahui bersama bahwa telah ditetapkan keputusan Menteri Perhubungan terkait biaya jasa ojek *online* dengan nomor KP 667 tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi yang merupakan perubahan dari KP 348 tahun 2019, KP 548 tahun 2020, maupun KP 564 tahun 2022.

Pedoman biaya jasa ini merupakan pedoman biaya jasa bagi pengangkutan orang atau penumpang. Adapun perbedaan dari KP 564 tahun 2022 dan KP 667 tahun 2022 adalah, pemberlakuan jarak minimal menjadi 4 km, biaya sewa penggunaan aplikasi paling tinggi 15%. Untuk perubahan diktum pada KP 667 tahun 2022 sebagaimana kita ketahui bahwa telah dilakukan penyesuaian dalam KP 667 tahun 2022 menjadi KP 1001 tahun 2022, tanggal 22 November 2022. Dimana terdapat beberapa ketentuan dalam penerapan biaya tidak langsung berupa biaya sewa penggunaan aplikasi paling tinggi 15% dan/atau perusahaan aplikasi dapat menerapkan biaya penunjang berupa biaya dukungan kesejahteraan mitra pengemudi paling tinggi 5% yaitu berupa:

- A. Asuransi keselamatan tambahan, asuransi yang dikelola oleh perusahaan atau badan swasta, di luar program jaminan sosial kesehatan dan ketenagakerjaan yang tercantum dalam POK tetap memberi informasi kepada mitra maupun penumpang sebagai persetujuan.
- B. Penyediaan fasilitas pelayanan mitra pengemudi yang berisi dukungan dari pengembangan mitra pengemudi yang disediakan oleh perusahaan aplikasi seperti fasilitas pelatihan pengemudi, kesehatan, layanan informasi dan pengaduan.
- C. Dukungan Pusat Informasi yang berisi penyediaan pusat layanan informasi dan banding oleh perusahaan aplikasi yang dapat ditanggapi dalam waktu 1 x 24 jam terhadap aduan yang ditunjukkan oleh mitra.
- D. Bantuan biaya operasional dan tambahan biaya proposal kendaraan yang diberikan oleh perusahaan aplikasi dalam bentuk voucher, kupon atau uang yang diberikan kepada mitra dalam situasi conditional atau waktu tertentu.
- E. Bantuan lainnya berupa bantuan yang dapat diberikan perusahaan aplikasi dalam kondisi situasional lainnya.

Perusahaan aplikasi dalam menerapkan biaya penunjang tersebut di atas wajib menyampaikan laporan kajian kepada Dirjen Perhubungan Darat untuk dilakukan evaluasi kinerja aplikator berupa:

- A. *Dashboard* sistem aplikasi.

- B. Laporan keuangan tiga bulanan atas penggunaan biaya penunjang 5%.
- C. Data operasional jumlah mitra pengemudi
- D. Laporan keuangan tahunan yang diaudit oleh kantor akuntan publik yang masuk kategori *big five*.

Penyesuaian pasal PM 12 tahun 2019, diinformasikan pula bahwa peraturan Menteri Perhubungan nomer PM 12 tahun 2019 tentang perlindungan keselamatan pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, bahwa sedang dilakukan revisi atau penyesuaian terhadap kewenangan atas penetapan besaran biaya jasa batas atas dan batas bawah yang dilakukan oleh Gubernur. Kewenangan Menteri melalui Dirjen Perhubungan ke depan adalah hanya melakukan penetapan formula atas biaya jasa dimaksud. (C) Besaran biaya jasa atas dan bawah yang telah ditetapkan sebelum berlaku PM akan tetap berlaku sampai Gubernur sesuai dengan kewenangan wilayahnya melakukan penyesuaian kembali. Untuk penataan peningkatan BPTD, usulan penataan peningkatan BPTD dari 25 BPTD menjadi 33 BPTD dengan BPTD kelas 2 atau Eselon 3a sebanyak 28 unit dan BPTD kelas 3 atau Eselon 4a sebanyak lima unit kerja.

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

Demikian penjelasan secara umum yang dapat kami sampaikan tentang kegiatan dalam penyelenggaraan jembatan timbang, pengelolaan terminal tipe A, penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan dan terkait keputusan Menteri Perhubungan nomor KP 667 tahun 2022 tentang pedoman perhitungan biaya dan jasa penggunaan sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dan isu strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dan selanjutnya kami mohon berkenan dukungan dan saran oleh Anggota Dewan Komisi V yang terhormat dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi darat kepada masyarakat.

Sekian dan terima kasih.

*Wabillahitaufiq wal hidayah.*

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Terima kasih waktu kami kembalikan.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Dirjen. Mungkin dari ASDP kami persilakan, silakan Bu.

**DIRUT PT. ASDP (IRA PUSPADEWI):**

Baik terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang kami hormati Pimpinan dan seluruh Bapak, Ibu Anggota Komisi V DPR RI,**

Berikut adalah spesifik yang kami akan paparkan terkait dengan penyelenggaraan jembatan timbang di pelabuhan penyeberangan. *Next*, Ini adalah *outline*-nya beberapa hal spesifik. *Next*, ini adalah dasar hukum penyelenggaraan jembatan timbang dari yang atasnya adalah dari PP, kemudian Peraturan Menteri ada tiga peraturan ada beberapa peraturan Menteri yang mendasari juga. *Next*, yang berikut dapat dilihat adalah *overview* data produksi di pelabuhan penyeberangan yang dioperasikan oleh ASDP. Sebagai gambaran *trend* dari 2017 hingga 2021, dimana dari lima tahun terakhir ini kendaraan truk khususnya mengalami produksi yang tertinggi yaitu 3,6 juta yang melewati pelabuhan penyeberangan di ASDP yang dikelola ASDP yaitu sebanyak di tahun 2019. Dan tentu saja di 2020 terlihat penurunan dan kemudian di 2021 sudah mulai naik dan mencapai kurang lebih 99% dari angka tertinggi yaitu di 2021. Di kendaraan kategori lainnya adalah kendaraan roda empat ini hanya sebagai gambaran saja. Juga sama menggambarkan di mana tahun 2019 adalah produksi yang tertinggi dan tiga di 2021 sudah lebih tinggi dari 2020 tetapi tidak setinggi 2019. Dalam hal ini tentu saja yang paling relevan adalah produksi terkait dengan kendaraan truk.

*Next.*

Ini adalah beberapa dampak kendaraan yang *over weight* yang pada dasarnya akan meningkatkan potensi kecelakaan dalam konteks kapal penyeberangan, sehingga akibat berikutnya adalah mengenai keselamatan konsumen. Dari turunan keadaan yang tidak aman itu atau tidak *safe* maka kemudian ada lingkungan kerja yang tidak *safe* atau *unsafe work environment*. Kemudian mengganggu kenyamanan dan keamanan konsumen jika ada hal-hal terkait dengan kecelakaan tentu saja akan mengganggu layanan operasional. Dan termasuk kerusakan akses jalan dan yang juga menjadi akibat langsung akibat kecelakaan adalah kerugian finansial yang sangat besar.

*Next.*

Ini adalah data fasilitas jembatan timbang di seluruh wilayah kerja PT ASDP. Di mana kami beroperasi di 36 Pelabuhan atau 29 cabang dan saat ini jumlah jembatan timbang yang sudah ada di pelabuhan kami adalah sebanyak 20 di 29, jadi belum semuanya ada tapi sudah ada di 29. Jadi statusnya kalau dilihat dari warnanya yang biru termuda ada cabang tidak memiliki pelabuhan dan tidak terdapat pelabuhan adanya Pelabuhan UPT atau Pelabuhan milik Kementerian Perhubungan. Kemudian yang warnanya kuning mendekati *orange* cabang memiliki pelabuhan namun tidak memiliki jembatan timbang. Dan yang hijau dapat dilihat adalah cabang memiliki pelabuhan dan jembatan timbang, dimana sebagian besar yang memiliki jembatan timbang adalah pelabuhan-pelabuhan yang lebih besar.

*Next.*

Ini adalah alur pelayanan jika menggunakan sistem tiketing online Ferizy nama sistem *ticketing* kami. Dimana ada satu titik yang dimana kendaraan akan ditimbang setelah sebelum validasi. Jadi, *next*, jadi bentuknya adalah seperti

ini ketika sudah mencetak tiket sudah melampaui *toll gate* kami atau loket kami pada proses *check-in* di pelabuhan kendaraan akan diverifikasi jenis golongan dan berat kendaraannya. Jadi yang menggunakan dua sistem yaitu sensor dan jembatan timbang secara satu persatu yang semuanya terintegrasi dengan *e-ticketing system*. Jadi jika sudah keluar *boarding pass*-nya maka ada informasi terkait dengan bobot kendaraan itu dan muatannya.

*Next.*

Terkait dengan akurasi alat-alat ukur yang ada di pelabuhan, ini adalah gambaran tahap pembangunannya. Jadi kita mulai menggunakan alat *sensor reader* namanya ada beberapa tahap dan saat ini sudah ada di Merak Bakauheni dan Ketapang Gilimanuk. Ini adalah pelabuhan terbesar yang dikelola ASDP dimana kurang lebih sekitar 60% dari total *traffic* yang ada di pelabuhan ASDP melampaui melalui dua titik ini yaitu Merak Bakauheni, Ketapang Gilimanuk yang menghubungkan Sumatera, Jawa dan Bali.

Jadi yang kedua poin kedua adalah standar akurasi sensor saat ini menggunakan batas atas lebih kurang 5% dari objek yang diukur. Misalnya contoh panjang kendaraannya adalah 10 maka batas atas toleransi di sensor adalah 10,5 dan batas bawahnya kemudian juga dikurangi jadi 9,5. Berikut, keakuratan alat ini juga diukur akurasinya di semua tempat. Kami menggunakan sampel yang cukup banyak diatas hampir 2.000 ada yang lebih dari 3.000, dimana semuanya menunjukkan angka sekitar 98% akurasinya.

*Next.*

Secara keseluruhan dapat kami simpulkan bahwa kami siap untuk mengimplementasikan penggunaan sensor dan jembatan timbang di pelabuhan Merak, Bakauheni, Ketapang dan Gilimanuk untuk mendukung implementasi diatas diperlukan dukungan sebagai berikut:

1. Yang kami perlukan adalah keputusan batas toleransi dimensi kendaraan. Karena ini berkaitan dengan pengenaan tarif kepada konsumen.
2. Penetapan peraturan terkait ODOL. Jadi kalau Bapak, Ibu melihat bahwa di pelabuhan itu adalah titik akhir dari perjalanan darat yang panjang, dimana kalau boleh kami mengharapkan sudah ada kontrol di sekitar di jalan raya sebelum masuk ke pelabuhan, karena kalau sudah Pelabuhan sudah terakhir titiknya. *Nah*, yang kami saat ini penimbangan di pelabuhan itu lebih pada fungsi untuk *safety*, untuk memastikan bahwa kendaraan itu untuk pemilik kapal atau operator kapal sudah bisa diukur daya muatnya terhadap kapal. Jadi lebih pada fungsi *safety* di kapal untuk mencegah kecelakaan di kapal. *Nah*, harapan kami sekali lagi kalau ini sudah bisa dimonitor atau di *screen* dari jalan raya sebelum pelabuhan tentu saja penertiban terkait ODOL ini akan menjadi lebih efektif, dibandingkan kalau sudah di pelabuhan baru diambil tindakan.
3. Sosialisasi secara masif, dan
4. Sekali lagi koordinasi terkait antara seluruh *stakeholders* juga sangat diperlukan, dan
5. Seperti yang tadi saya sampaikan ini dalam hemat kami sangat penting, perlunya optimalisasi proses atau mekanisme skrining kendaraan di luar pelabuhan mungkin ada beberapa persen hingga menuju pelabuhan.

Sehingga sekali lagi ketika melalui sudah sampai di pelabuhan maka kita pastikan bahwa kendaraan yang masuk ke pelabuhan adalah kendaraan yang tidak dalam kondisi ODOL, sehingga menunjang pengaturan *safety* yang lebih tinggi di pelabuhan.

Demikian Pak Dirjen kami kembalikan kepada Bapak, terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Demikian penjelasan yang telah disampaikan oleh Dirjen perubahan darat dan Dirut PT ASDP. Selanjutnya kami akan mempersilakan kepada Anggota Komisi V DPR RI untuk menyampaikan pendapat atau pertanyaan. Untuk kesempatan pertama akan kami serahkan kepada Bapak Sudewo, yang terhormat Pak Sudewo kami persilakan Pak.

*Nggak dibatasi Pak Sudewo, silakan Pak.*

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

Terima kasih, Pimpinan.

Langsung saja kepada Dirjen Perhubungan Darat ada beberapa isu strategis yang memang layak untuk kita bicarakan dalam Rapat Dengar Pendapat kali ini.

Pertama adalah soal isu keselamatan lalu lintas di transportasi darat. Sudah berkali-kali saya sampaikan setiap kali rapat dengan Menteri Perhubungan maupun dengan Dirjen bahwa keselamatan dengan fatalitas tinggi ini telah terjadi terus-menerus di beberapa daerah, faktor penyebabnya tentu bervariasi ya. Ada yang disebabkan karena kondisi kendaraan yang secara teknis tidak memenuhi persyaratan. Ada yang disebabkan karena kecapean *driver* (sopir) bisa disebabkan karena geometrik jalan, bisa disebabkan karena fasilitas keselamatan jalan yang tidak memadai dan juga faktor-faktor lain. Utamanya soal persyaratan teknis kendaraan ini saya minta ada satu perhatian khusus dari Dirjen Perhubungan Darat. Karena asumsi antara persyaratan teknis kendaraan dengan laik jalan itu seolah-olah persepsinya sama, seolah-olah definisinya sama padahal itu sangat berbeda.

Uji terhadap atau tes terhadap laik jalan itu hasil dari penelitian tidak ada kaitannya dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas, tapi yang ada hubungannya dengan terjadinya kecelakaan lalu lintas itu adalah persyaratan teknis kendaraan. Jadi persyaratan teknis kendaraan sampai dengan sekarang ini menurut hemat saya belum ada teknologi untuk menguji ya, belum ada satu instrumen yang secara rigid secara khusus untuk bisa mengukur apakah kendaraan tersebut memenuhi persyaratan teknis atau tidak. Jadi di dalam kendaraan itu misalnya selang, rem dan segala macam itu betul-betul terpantau terkontrol terukur bisa dinilai atau tidak. Ini yang saya minta kepada Dirjen Perhubungan darat untuk bisa fokus terhadap faktor penyebab terjadinya kecelakaan fatalitas tinggi utamanya soal persyaratan teknik kendaraan.

Yang kedua, setiap ada kecelakaan utamanya dengan fatalitas tinggi pasti KNKT turun untuk melakukan investigasi. KNKT ini tentu melibatkan berbagai *stakeholder* atau pihak yang terkait untuk melakukan investigasi, dari hasil rekomendasi KNKT mesti hasilnya lebih lebih komplit lebih detail gitu, baik itu faktor penyebab, kronologis dan segala macam. Yang menjadikan pertanyaan rekomendasi KNKT ini benar-benar menjadi perhatian Kementerian Perhubungan untuk ditindaklanjuti menjadi sebuah program atau sebuah kebijakan atau tidak gitu ya. Kalau KNKT tidak dijadikan sebuah pedoman untuk bekerjanya Dirjen Perhubungan Darat dalam hal mengatasi kecelakaan utamanya fatalitas tinggi, rasanya percuma institusi lembaga KNKT ini terbentuk dan dia harus bekerja itu.

Yang berikutnya adalah soal kecelakaan yang marak terjadi diakibatkan oleh kemacetan lalu lintas di Provinsi Jambi. Jambi ini ada kawan dari sana Pak Bakri tapi karena ini sudah menjadi isu nasional maka saya karena diberi kesempatan berbicara lebih awal ya *Insyah Allah* apa yang saya sampaikan ini memperkuat apa yang akan disampaikan oleh kawan saya Pak Bakri. Bahwa banyak sekali kecelakaan di sana akibat dari kemacetan lalu lintas dan juga ada sopir batubara yang sampai meninggal oleh karena terjebak kemacetan itu, logistiknya sangat terbatas dan akibat daripada ini juga perekonomian di Provinsi Jambi tentu mengalami satu penurunan secara drastis, karena barang dan orang secara umum itu tidak bisa bergerak gitu ya. Saya kami kemarin rapat dengan Menteri PUPR, Raker dengan Kementerian PUPR di situ sudah kami sampaikan juga ada Peraturan Menteri Nomor 20 Peraturan Menteri PUPR Nomor 10 tahun 2020 tentang pedoman penggunaan bagian dari jalan raya. Yang inti daripada Peraturan Menteri PUPR itu bahwa batubara tidak diperkenankan, tidak diizinkan untuk menggunakan jalan raya gitu tidak diizinkan. Jadi batubara itu sesuai dengan undang-undang tentang jalan juga harus melalui jalan khusus.

Pertanyaannya Dirjen Perhubungan Darat bagaimana mengkoordinasikan dengan *stakeholder* terkait hal ini dengan lembaga atau institusi lain dengan dalam hal ini untuk mengatasi masalah tersebut. Saya yakin Dirjen Perhubungan Darat sudah mengambil langkah-langkah sudah melakukan koordinasi tetapi ini kan tidak domainnya Dirjen Perhubungan Darat saja. Jadi Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan tidak bisa memutuskan secara otomatis mengatasi persoalan ini, perlu koordinasi dengan lembaga yang lain. Saya inginnya ingin mendapatkan penjelasan langkah-langkah yang sudah diambil seperti apa dan juga rencana langkah-langkah ke depan yang bisa memastikan untuk solusi terhadap hal ini seperti apa.

Saya sangat sependapat dengan Dirjen Perhubungan Darat, ya, bahwa optimalisasi teknologi merupakan satu isu dalam peningkatan kinerja Dirjen Perhubungan Darat. Mengapa optimalisasi teknologi ini menjadi isu strategis? Karena memang dalam rangka pelayanan secara langsung maupun tidak langsung setiap unit yang ada di Dirjen Perhubungan Darat ini tidak mungkin akan bisa dilaksanakan secara langsung dikontrol, dimonitor secara manual. Karena banyaknya unit baik itu yang di penyebrangan, baik itu yang di jembatan timbang, baik yang di terminal dan lain-lain itu pasti. Supaya bekerjanya secara baik, benar, tepat, baik kualitas maupun waktu memberikan

rasa pelayanan yang baik kepada masyarakat itu harus didukung dengan sebuah teknologi.

Pertanyaannya optimalisasi teknologi yang dijadikan isu oleh Dirjen Perhubungan Darat ini teknologi yang seperti apa. Baik itu untuk timbang, baik itu untuk penyeberangan, terminal, maupun *buying the service* angkutan perkotaan. Saya ingin ada satu pemutakhiran teknologi yang akan dipakai oleh Dirjen Perhubungan Darat yang bisa menjawab segala kekurangan teknologi yang sekarang ini dipakai. Kemudian keunggulan kelebihan terhadap teknologi itu ke depannya untuk memberikan kepuasan pelayanan kepada masyarakat.

Utamanya kepada angkutan umum *buying the service* sesungguhnya Komisi V ini tidak begitu sependapat. Peningkatan anggaran atau perluasan *buying the service* ini dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Darat, mengingat masih banyak titik-titik yang justru lebih memprihatinkan ya. Misalnya di jalur perintis di daerah terluar, daerah pedalaman, itu daerah perbatasan itu yang membutuhkan pelayanan angkutan umum yang mendapatkan perhatian secara khusus dengan menggunakan anggaran ini, subsidi ini dari Pemerintah.

Kalau kita berbicara soal keadilan rasanya ini yang lebih pas daripada memberikan subsidi kepada masyarakat di perkotaan. Karena masyarakat perkotaan itu kondisi perekonomiannya sesusah apapun itu pasti lebih susah yang ada di perbatasan, yang ada di pedalaman. Tetapi oleh karena program ini sudah berjalan dan hasil laporan dari Kementerian Perhubungan bahwa program ini punya kelebihan-kelebihan, punya keunggulan-keunggulan dengan afirmasi *action*-nya kepada masyarakat di perkotaan yang ekonomi lemah, dari Komisi V akhirnya memberikan satu persetujuan untuk ini dilanjutkan. Ya harapan kami ini berjalan tetapi yang perintis itu juga ada alokasi subsidi yang memadai kepada masyarakat di perbatasan, di pedalaman.

Yang menjadikan satu pertanyaan berikutnya adalah, angkutan umum *buying the service* yang sudah akhirnya kami setuju untuk dilanjutkan ini, evaluasi pelaksanaannya sudah betul-betul ini transparan, ada unsur akuntabilitasnya tinggi, apakah ada kebocoran di sana, ataukah ini memang presisinya tinggi sesuai dengan perencanaan. Misalnya pada saat deklarasi lot faktornya diawal itu sesuai dengan jumlah tiket yang dibayarkan atau tidak gitu ya. Jangan sampai uang ini dibayarkan di awal tetapi faktanya jumlah penumpangnya jumlah tiketnya itu tidak sesuai, ini kan membuang uang begitu saja. Yang menikmati justru bukan penumpang atau masyarakat dengan ekonomi yang rendah tetapi yang menikmati adalah pihak tertentu ya. Ini kami sangat sangat sayangkan bilamana ini terjadi, evaluasinya oleh Pemerintah seperti apa. Sementara masyarakat perbatasan, pedalaman, sangat menunggu, butuh perhatian tapi yang ini justru dinikmati pihak tertentu ya. Saya tidak mengatakan itu menuduh tapi kan ada satu semacam kecurigaan sebagai *basic* kita untuk melakukan evaluasi untuk melakukan monitoring supaya niat baik Pemerintah itu betul-betul terimplementasi begitu.

Karena saya mendapatkan informasi per tanggal 31 Oktober ya sudah satu bulan yang berlalu bahkan lebih, itu *cash cashlist* nya itu sudah habis gitu ya sudah habis gitu. Kemudian bagaimana itu untuk yang bulan November,

bulan Desember, semacam ini kan juga harus mendapatkan perhatian monitoringnya seperti apa. Tidak masalah karena kami sudah sepakat dengan postur anggaran 2023 di Dirjen Perhubungan Darat terutama utamanya termasuk juga angkutan umum *buying the service* ini, tapi saya wanti-wanti implementasinya itu betul-betul dimonitor. Dan bilamana perlu Pak Dirjen Perhubungan Darat akan kami bantu Pak Dirjen Perhubungan Darat dari Komisi V akan kami bantu untuk Komisi V turun secara langsung di beberapa titik melakukan pemantauan, betul *nggak* itu dilakukan sesuai dengan harapan Pemerintah atau hanya pihak tertentu saja yang menikmati.

Kepada ASDP ya, penyeberangan Merak-Bakauheni itu ada satu tantangan besar ya. Kalau bisa mewujudkan sistem *ticketing* seperti yang terjadi di kereta api dan tiket bandara apa itu pesawat, apa itu transportasi udara itu baru berhasil kinerjanya ASDP. Kalau sistem *ticketing*-nya dalam hal memberikan pelayanan kepada penumpang penyeberangan belum seperti apa yang diberikan pelayanan oleh kereta api di stasiun-stasiun itu dan juga transportasi udara di bandara bandara itu ya, yang secara mudah masyarakat yang akan menyebrang itu dia mendapatkan tiket dan tidak ada calo di sana bahwa yang nyebrang memang benar-benar mendapatkan tiket ya sistem *e-ticketing* nya itu bagaimana. Kalau bisa mewujudkan ini saya baru bisa memberikan penilaian kinerja ASDP ini bagus, tapi kalau belum, saya tidak bisa mengatakan itu bagus, ini tantangan. Dan itu pun sudah disampaikan oleh Pak Menteri Perhubungan ketika evaluasi pelayanan hari raya Idul Fitri kemarin, bahwa tantangan penyeberangan Merak-Bakauheni adalah hal itu. Maka Direktur Direktur ASDP ini kayaknya baru kali ini ya. Direktur penyeberangan seorang perempuan itu kayaknya baru kali ini, betul ya? Buktikan Bu bahwa Ibu adalah srikandinya Kementerian Perhubungan ya.

Jadi, saya minta kepada penyeberangan kalau bagaimana seleksinya terhadap ODOL di penyeberangan sudah disampaikan. Saya tidak perlu mengejar secara detail karena ODOL ini persoalan yang sangat kompleks. Kalau saya kejar hanya dari satu sisi bagaimana penegakan peraturan perundang-undangan lalu lintas itu pasti tidak akan bisa klop dengan apa yang saya harapkan, tapi karena ini persoalannya kompleks maka saya berikan satu toleransi terhadap penanganan ODOL.

Kemudian juga yang terakhir kepada Dirjen Perhubungan Darat. Saya minta tingkatkan koordinasinya dengan Kementerian PUPR. Karena saya mengikuti media di *mainstream* maupun *online* gitu, itu banyak sekali kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena geometrik jalan di bawah standar. Titik-titik mana itu, itu bagaimana koordinasinya dengan Kementerian PUPR untuk mengatasi ini.

Satu lagi Pimpinan, mohon maaf baru ingat. Kali ini kan sedang dikampanyekan mobil listrik yang sangat luar biasa. Bahwa mobil listrik itu banyak sekali kelebihannya yaitu ramah lingkungan, bisa menghemat bahan bakar minyak sampai 75% begitu, menurut rilis dari Kementerian ESDM dan juga BUMN begitu banyak sekali kelebihan. Saya juga dapat informasi bahwa negara Cina sana sedang memproduksi mobil listrik yang jumlahnya sangat banyak dan itu diantaranya akan dipasarkan di Indonesia dengan harga yang



sangat murah, harga 70 juta sudah dapat mobil. Coba bayangkan 70 juta bisa dapat mobil orang-orang sampai berbagai elemen masyarakat itu kelas X status sosial ekonominya akan akan berbondong-bondong itu akan borong membeli mobil. Bisa dibayangkan dampaknya terhadap kemacetan lalu lintas *over* kapasitas jalan pasti akan terjadi. Supaya hal ini tidak akan menjadikan PR di kemudian hari ya bilamana memang hal itu terjadi, saya memberikan masukan kepada Dirjen Perhubungan Darat untuk mengkonsolidasikan dengan berbagai institusi dari sejak awal supaya itu bisa direm, kan kita lebih baik sedia payung sebelum hujan daripada daripada menjadi pemadam kebakaran.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih kebaikan Pimpinan yang tidak membatasi waktu kepada saya.

Terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Sudewo, dibatasin Pak, tapi jangan dihabisin juga pertanyaannya Pak, apalagi pindah Dapil ke Jambi kasian Pak Bakri nanti. Selanjutnya kami persilakan ke Pak Boyman Harun, siap-siap Pak Bakri.

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

Baik terima kasih.

**Ketua yang saya hormati,  
Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Bapak Dirjen beserta seluruh jajaran yang saya hormati,**

Secara sistem secara perangkat sarana dan prasarana barangkali sudah komplit yang disampaikan oleh Pak Dewo tadi, tentang pelaksanaan daripada ASDP, kemudian terminal maupun angkutan penumpang dan sebagainya, tentu tujuannya tidak lain dalam rangka kenyamanan, keamanan dan untuk memperlancar transportasi transportasi darat maupun dalam rangka untuk menjaga stabilitas jalan yang dilalui agar sesuai dengan aturan yang telah dilakukan.

Saya hanya ingin bertanya meninjau berkaitan dengan ASDP, yang pertama ASDP. Di daerah saya Pak, di daerah saya di Kalimantan Barat Kabupaten Ketapang ada pelabuhan ASDP namanya Pelabuhan Bangka Belitung, Pelabuhan Bangka Belitung yang sekarang sudah dibangun tetapi mangkrak Pak. Artinya sudah hampir 10 tahun pelabuhan itu tidak bermanfaat, tidak digunakan, karena salah menurut saya salah perencanaan. Kemarin saya waktu reses kunjungan ke sana bersama dengan Kabalai, kemudian pihak Syahbandar maupun Pemerintah Daerah. Menurut Syahbandar pelabuhan tersebut itu salah perencanaan berada di tengah-tengah alur Pak, berada di tengah-tengah alur. Artinya pelabuhan ASDP tersebut bisa dilaksanakan hanya dengan dua cara.

Pertama, Pelabuhan itu harus dicabut kembali menurut Syahbandar karena tidak sesuai dengan alurnya mengganggu lalu lintas umum. Jadi fasilitas-fasilitas umumnya yang sudah dibangun juga hancur di sana Pak. Hancur bisa rusak dicuri orang mesin listriknya, kemudian lampu-lampunya pokoknya fasilitas umumnya sudah hancur. Jadi menurut saya ini sangat merugikan suatu perencanaan yang tidak sesuai dengan peruntukannya. Makanya saya minta kepada Dirjen Perhubungan menugaskan orang khususlah untuk melakukan penelitian ulang terhadap pelabuhan yang sudah dibangun di Kabupaten Ketapang Kalimantan Barat Pak. Itu besar biayanya yang sudah dibangun tetapi tidak bisa dipergunakan karena memang tidak bisa tengah-tengah alur saya sudah pergi ke sana Pak, itu yang pertama Pak.

Kedua Pak, berkaitan dengan masalah angkutan penumpang melalui ASDP ini di Kabupaten Ketapang juga Kalimantan Barat. Menurut saya prospeknya sangat luar biasa, artinya dari dulu dari dulu 10 tahun 15 tahun yang lalu sebenarnya angkutan penumpang dari Kabupaten Ketapang khususnya di Kendawangan itu juga sudah ada sebenarnya ASDP. Kapal cepat yang dulu namanya Cisadane Pak, itu penumpangnya *full* terus tetapi sampai sekarang sudah tidak ada lagi kapalnya. Sementara pelabuhan kita itu bagus di sana Pak, udah berlevel nasional, level nasional, itu di Kecamatan Kendawangannya Ibu. Kemudian kalau di Kabupaten Ketapang itu ASDP-nya ada tapi pelabuhannya tidak ada pelabuhannya tidak ada. Kapalnya kapal ASDP-nya itu rutin, kalau *nggak* salah seminggu sekali atau seminggu dua kali itu jalan terus Semarang tapi pelabuhannya tidak ada itu, pelabuhannya tidak ada yang khusus yang dibuat oleh Pemerintah berkaitan dengan Kementerian Perhubungan tidak ada.

Jadi menurut saya itu perlu dilakukan pembangunan pelabuhan yang menurut saya sangat pantas untuk dibangun karena satu-satunya alternatif selain kapal laut maupun pesawat terbang itu ASDP itu sangat bagus, untuk peningkatan ekonomi dalam rangka kelancaran arus barang, arus jasa, maupun para penumpang yang rata-rata yang rata-rata di Kabupaten Ketapang itu perusahaannya banyak di sana. Perusahaan tambangnya banyak, perusahaan perkebunan sawitnya banyak, artinya orang yang datang dan pergi untuk berdagang itu menggunakan transportasi ASDP itu sangat banyak. Jadi sangat tidak menurut saya sangat tidak pantas kalau tidak ada pelabuhannya sementara kapalnya ada penumpangnya banyak, itu di Kabupaten Ketapang Kalimantan Barat. Saya harap kalau bisa dicatat Bu nanti lupa karena Ketapang itu ada dua Bu ada juga Ketapang di Jawa Timur, nah kalau ini Ketapang di Kalimantan Barat.

Jadi saya pikir itu saja Pimpinan yang dapat saya sampaikan, kalau bisa kalau mau turun ke sana bisa kabari saya dan saya dampingi Bu. Saya dampingi dan saya mau tunjukkan mana-mana yang saya sampaikan ini yang sesuai atau tidak gitu. Menurut saya kalau Pelabuhan Bangka Belitung itu memang harus dicabut tidak bisa tidak dan cabutnya *nggak* gampang itu karena jadinya udah 100% jadi Bu, tetapi tidak bisa digunakan karena fasilitas umumnya sudah hancur. Bahkan yang saya aneh kemarin itu mau dianggarkan kembali gitu, saya *stop* waktu rapat kerja dengan Pak Menteri saya minta *stop* jangan dianggarkan karena dianggarkan percuma. Pelabuhannya tidak

dimanfaatkan fasilitas umumnya mau dibangun kembali itu kan lucu itu lucu. Makanya tolong Bu dicek ulang kalau ada penganggaran berkaitan dengan masalah Pelabuhan Bangka Belitung yang ada di Kabupaten Ketapang jangan dianggarkan karena *nggak* ada manfaatnya itu, fasilitas umumnya dibangun pelabuhannya tidak bisa digunakan. Karena menurut Syahbandar itu salah letak berada di tengah-tengah alur sungai.

Saya pikir itu Ketua terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Boyman, biasanya minta dianggarkan ini minta tidak dianggarkan. Pak Bakri silakan, Pak, siap-siap Pak Sumail.

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

Terima kasih, Pak Ketua.

**Saudara-Saudaraku Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Pak Dirjen, Pak Hendro,**

Makasih Pak Hendro ini saya semangat ini pagi ini Pak, sebenarnya Rapat ini. Jadi sebelum rapat tadi saya sudah satu jam sebelumnya udah hadir disini. Terima kasihnya bisa dijelaskan dengan semua semuanya tadi begitu lengkap gitu. Ini sudah ada provokator ini.

Saya kembali ke permasalahan tadi sudah disampaikan oleh yang mulia saudara saya Pak Sudewo, Pak, Saya kasih penghargaan beliau kepada beliau untuk tadi sudah menyampaikan hal-hal terkait dengan batubara. Jadi hampir enam bulan ini Jambi ini diramaikan dengan isu batubara. Saya pasti dan percaya Pak Dirjen pasti sudah betul tau situasi kondisi di sana. Bagaimana hari ini masyarakat Provinsi Jambi menikmati kemacetan, Pak, hampir 20 kilo kalau macet itu. Dua hari yang lalu saya turun keliling bersama Kepala Balainya yaitu Pak Sigit menemani saya keliling, Pak. Sampailah ke satu titik yang namanya Desa Kotoboyo ada polisi yang jaga di sana, Pak. Saya tanya berapa kendaraan disini lalu-lalang hilir-mudik hampir 18.000 katanya kendaraan itu Pak, dan macet itu kadang-kadang sampai 15 sampai 20 kilo *nggak* bisa bergerak Pak, ini akibat daripada kepadatan dan berbagai juga jalan yang rusak.

*Nah*, saya kemarin menyampaikan kepada Pak Basuki, Pak Basuki langsung aja menjawab saya sudah pernah bicara dengan Pak Gubernur. Jalan satu-satunya adalah kalau jalan Bapak mau dibetuli Bapak harus bikin bagaimana angkutan batubara itu bisa melalui sungai, itu itu jangka panjang tapi untuk jangka pendek ini kan tidak mungkin ,Pak.

Oleh sebab itu saya *pingin* sekali mendengar penjelasan Bapak langkah-langkah apa kira-kira Pak, yang bisa dilakukan oleh Kementerian

Perhubungan melalui Dirjen Darat, sehingga betul-betul batubara itu tetap bisa jalan, masyarakat bisa beraktivitas sehingga tidak terjadi satu kemacetan. Pak Basuki bilang, Pak Bakri itu urusannya Kementerian Perhubungan dengan Kakorlantas. *Nah*, saya lihat tadi latar belakang Bapak dulu pernah di Lampung Pak, dan pelantikan Bapak sendiri di Dirjen Darat dihadiri oleh Pak Firman. *Nah*, tidak salah mungkin kita *pingin* Pak, mendengar solusi yang terbaik. Karena di sana itu angkutan itu udah melebihi tonasenya sudah itu yang terkadang-kadang yang lalu lintas itu kendaraan *nggak* jelas Pak, nomor polisinya ada apa tidak, kadang-kadang juga yang mereka apa Pemerintah Provinsi Jambi menetapkan jam jalannya juga tidak ditaati. *Nah*, saya pikir ini jalan satu-satunya adalah ketegasan dari Kementerian Perhubungan bersama Kakorlantas. Oleh sebab itu saya pengen sekali mendengar kira-kira langkah-langkah apa yang konkret yang bisa dilaksanakan di provinsi Jambi, itu terkait dengan batubara Pak.

Terus yang kedua masalah penyeberangan di Jambi itu ada namanya pelabuhan penyeberangan ro-ro, itu juga sudah sepatutnya direvitalisasi atau diperbesar lah. Karena antara kapal yang bersandar dengan bolak-balik kapal itu sudah sudah tidak sesuai dan jumlah penumpang yang menyeberang itu udah melebihi daripada kapasitas. *Nah*, ini juga mungkin perlu menjadi apa namanya pemikiran daripada Dirjen Darat. Hanya itu aja mungkin yang perlu saya sampaikan Bapak, Pak Dirjen mohon sekali saya *pingin*

**ANGGOTA KOMISI V DPR RI:**

Halte Sungai agak diperbanyak?

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

Halte sungai?

**ANGGOTA KOMISI V DPR RI:**

Iya.

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

Halte sungai tinggal *nunggu* aja lagi, tinggal *nunggu* cairnya aja ada apa *nggak* ini gitu. Itu aja mungkin, Pak Dirjen, saya tidak panjang lebar tapi pengen betul fokus terhadap angkutan batubara yang ada di Provinsi Jambi.

Terima kasih, Pak Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Makasih, Pak Bakri, selanjutnya kami persilakan Pak Sumail, siap-siap Bapak Ishak Mekki.

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

Terima kasih, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh,*

**Yang saya hormati Ketua dan segenap Anggota, Pak Dirjen Perhubungan Darat, Ibu Dirut ASDP beserta segenap jajaran,**

Tadi beberapa sudah disampaikan juga oleh kawan-kawan terdahulu. Saya ingin menitikberatkan kaitannya dengan implementasi sebenarnya daripada undang-undang maupun turunan peraturan yang di bawahnya. Beberapa hari yang lalu kami juga melihat-lihat di negara-negara luar Ibu. Sebenarnya *problem* ODOL ini sama juga dengan kita, cuman di kita ini lebih parah ya di sana juga tidak bisa mengendalikan.

Akan tetapi yang kami lihat di negara-negara luar itu koordinasi antar *stakeholder* itu berjalan dengan bagus. Yang menjadi *problem* utama kaitannya dengan angkutan-angkutan di darat Pak sehingga kecelakaan itu menyebabkan fatal ada korban jiwa, ada korban nyawa, itu kaitannya dengan umur atau usia daripada kendaraan-kendaraan yang masih dioperasikan. *Nah*, ini harus ada ketegasan disini Pak ya harus ada ketegasan. Umur pakai itu sampai berapa tahun dan kemudian kalau tidak ya disisi pada saat apa namanya uji KIR itu juga jangan diterbitkan. Banyak sekali Pak kejadian-kejadian kecelakaan baik yang angkutan orang bus, bus-bus antar kota antar provinsi itu kalau kita perhatikan sebenarnya tidak laik jalan ya, belum lagi truk-truk, rata-rata seperti itu.

Kemudian, yang berikutnya adalah karena muatan-muatan ini juga sudah *overload* kapasitasnya berlebihan. Utamanya dari Surabaya ke Banyuwangi kebetulan Dapil saya sama nama pelabuhannya Ketapang dengan Pak Boy ini, jadi Ketapang Gilimanuk ya. Kerusakan jalan itu selalu ada di sisi kiri Pak, kalau dari Surabaya, kalau dari Banyuwangi sebelah di sebelah kanan. Artinya apa itu menunjukkan ada kelebihan dari muatan, akan tetapi hampir tidak ada penindakan. *Nah*, walaupun ada jembatan timbang yang ada yang dimiliki oleh Kementerian Perhubungan yang ada di Ketapang, Pak, itu bukanya mungkin hanya beberapa jam saja di sore hari dan para *driver-driver* itu paham. Jadi di jam-jam tersebut mereka tidak melintasi itu dan berhenti di hutan Baluran itu *gitu loh*. Kenapa ini tidak dibuka 24 jam *gitu loh*, apa persoalannya, kurang personil kah seperti itu. Dan truk-truk yang melintasi di situ yang *long* sasis itu dengan kapasitas muatan yang luar biasa.

Saya kira lagi-lagi bahwa kita soal penindakan dan kepastian hukum. Terlebih di Banyuwangi itu Pak, Sebenarnya ada kesadaran dari masyarakat-masyarakat yang punya truk-truk itu yang ODOL itu tempo hari sempat dipotong Pak, ada sebagian besar ya 50% dari yang punya dam truk dengan kesadarannya sendiri memotong truknya itu. *Nah*, di lain pihak masih ada yang dibiarkan, nah ini kan juga menimbulkan ketidakadilan. Kita paham bahwa dalam situasi masyarakat seperti ini tentu membutuhkan biaya untuk melakukan apa namanya eksekusi terhadap pemotongan itu. Bila perlu

disubsidi, Pak, disubsidi kan kita carikan jalan keluarnya dan kita bahas disini anggaran untuk subsidi memotong ODOL-ODOL itu. *Nah*, tindak lanjut berikutnya apa kita juga harus ketat dan keras, tidak lagi vendor-vendor itu mengeluarkan unit-unit yang *long* sasis. Kalau ini masih dibiarkan Pak, yang lama-lama pasti tidak akan mampu bersaing ya *gitu*.

Saya yang ketiga Pak Dirjen, saya mendapatkan titipan pesan dari Kepala Desa, Desa Ketapang, Pak. Tempat yang dijadikan lahan timbang di sana itu statusnya itu masih milik desa Pak, ya *gitu*. Dan beberapa kali katanya bersurat agar pindah atau kalau kemudian mau di *take over* ini segera bisa diselesaikan ya di desa Ketapang.

Kaitannya dengan ASDP Ibu di Ketapang itu ada dua Pelabuhan penyeberangan tigalah totalnya ya. Yang satu Roro mau menuju ke mana ke Lembar itu kadang-kadang pada jam-jam tertentu karena kapalnya mungkin cuman dua satu pergi satu datang, nah ketika salah satunya mengalami hambatan maka terjadi antrian yang panjang. Coba dicarikan jalan keluar jangan monopoli dari ASDP saja mungkin ada kapal-kapal swasta lain yang memang mau masuk ke sana, Bu, ini kan menyangkut pelayanan kayak *gitu* ya. Sama juga yang terjadi di apa namanya Bakauheni Merak ya Merak Bakauheni. Karena sekali waktu saya juga saya lewat ke sana kebetulan saya tinggalnya juga di Palembang. *Nah*, sistem aplikasi itu kadang-kadang susah orang untuk untuk masuk di dalam sistem itu. *Nah*, ini kadang-kadang banyak keluhan tetapi ketika mereka-mereka para penumpang itu ada di pelabuhan justru bisa *gitu loh* ketika masih ada dijual yang dengan menggunakan calo-calo.

Saya kira itu, Pak Pimpinan, Pak Ketua, terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh,*

Pak Sumail, selanjutnya Pak Ishak Mekki dan terakhir Pak Hamka BKD. Iya sementara terakhir.

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

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang saya hormati Pak Dirjen beserta jajaran, dan Pak Ketua beserta Anggota,**

Saya langsung saja ke masalah terminal tipe A. Masalah terminal tipe A ini hampir 10 tahun diserahkan ke pusat, ke Kementerian Perhubungan. *Nah*, harapan dari di daerah dengan diserahkannya terminal tipe A ke pusat ini supaya dapat berfungsi dan tertangani dengan baik. *Nah*, di Sumatera Selatan banyak terminal tipe A yang sudah diserahkan semua hampir tidak berfungsi,

semua hampir tidak berfungsi dan tidak juga direnovasi, direhab dan juga tidak ada juga petugasnya jarang sekali. Apakah petugas dari Kemenhub atau dari dinas Kabupaten atau Provinsi. *Nah*, ini yang menjadi persoalan dan ini dibangun dengan biaya besar, harapan kita bisa dapat teratur dan mengurangi kerusakan jalan dan membantu masyarakat dan sebagainya. *Nah*, tapi faktanya di Sumatera Selatan cuman terminal alang-alang lebar yang berfungsi dengan baik, karya jaya dan semua di kabupaten/kota tidak berfungsi dengan baik.

Kedua, saya tadi dapat pesanan dari pelanggan penyeberangan Bakauheni Merak. *Nah*, ini kejadian ini sering berulang pada hari sabtu, malam sabtu, minggu, dan senin. Tiket sudah dipesan secara *online*, kapal cepat Freazy, *nah*, sayangnya sampai di pelabuhan, ini menunggu sampai 3 sampai 4 jam, menunggu sampai 3 sampai 4 jam yang seharusnya 30 menit sudah bisa *nyebrang*. Diperkirakan di atas kapal itu 1,5 jam dan faktanya 2-3 jam padahal ini kan kapal cepat, biayanya juga beda dengan kapal reguler. *Nah*, bagaimana supaya ini ada perubahan dan juga tidak ada calo-calo tip yang orang ambil tip tidak lagi antri, yang ini sering menimbulkan keributan di lapangan. *Nah*, ini tolong bagaimana supaya ya penyeberangan eksekutif kapal-kapal cepat ini betul-betul ya cepat. Dan, juga masih banyak kelihatan yang nyandar itu kapal-kapal bagus besar cepat tapi kok tidak dipakai ya. Ada kapal kecil lambat pula nah ini tolong diperhatikan.

Dan, ketiga saya juga berkunjung ke Poltektrans SDP di Mariana ini ada hubungan daratnya juga. *Nah*, Poltek ini dulu balai peninggalan Belanda dan tempatnya di ujung, di ujung desa dan di ujung desa dan gedungnya sekarang jauh lebih bagus, tapi keluhan daripada siswa dan disampaikan oleh dosen-dosen juga alat-alat praktikumnya ini perlu diperbaharui masih kurang lengkap. Juga dermaganya belum ada kapalnya juga sudah tidak layak untuk dijadikan untuk praktek. Asramanya juga masih sarana pendukungnya kurang, juga limbahnya penyalan limbah kendaraan operasionalnya.

*Nah*, ini semuanya ini menjadi keluhan, dan dari Palembang menuju ke Mariana itu juga melalui jalan belakang Pertamina itu sering ada portal-portal. *Nah*, jadi kalau ada kunjungan bus dan sebagainya ini juga terganggu dengan adanya portal-portal ini. Coba perhubungan koordinasi dengan Pertamina supaya portal ini dibuka, karena disini akses banyak untuk berkunjung ke Poltek kita ini, nah ini yang menjadi harapan kita. Dan di Poltek ini saya mengusulkan karena ini belum ada dermaga, nah di sana banyak pabrik dan banyak juga kebun sawit karena di ujung dusun. *Nah*, bagaimana supaya ini dibuatkan Dermaga angkut bongkar muat di depan sekolah Trans SDP ini dan ini dikelola oleh Poltek itu sendiri. Untuk dana operasionalnya di samping mereka juga bisa, oh ini praktik kita secara langsung dan sebagainya dan juga mereka mendapatkan *income* ini tolong disampaikan.

Dan, terakhir ya pengalaman kita lebaran kemarin stagnan di pelabuhan dan di mana-mana. Sebentar lagi akan menghadapi Nataru Nataru, nah pengecekan terutama ke arus puncak maupun daerah-daerah perbukitan ya, baik itu di Jawa Barat maupun di Sumatera Selatan juga di pagar alam. *Nah*, ini jalannya berkelok dan tinggi tebingnya, nah jadi kalau ini tidak diperhatikan

betul-betul mobil yang layak jalan ya ini sering terjadi kecelakaan *nggak* mampu untuk naik, karena rem blong, kerusakan mesin dan sebagainya dan sebagainya sehingga sering menimbulkan kecelakaan, nah tolong betul-betul diperhatikan.

Kedua, ya, dermaga-dermaga yang ada ini kemarin ya masih ada yang rusak segera diperbaiki dan difungsikan. Termasuk kapal-kapal juga yang ada tersandar tidak berfungsi yang bagus, yang cepat ya tolong juga difungsikan juga supaya untuk pengangkutan arus barang dan orang.

Ini saja mungkin terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Makasih, Pak Ishak. Tadi, yang terakhir Pakde karena belum terdaftar Pakde sekarang yang terakhir Pakde. Selanjutnya, Pak Hamka B. Kady, silakan.

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

Makasih, Mas Ketua, yang saya hormati saya cintai saya banggakan.

**KETUA RAPAT:**

Izin Pak, Pakde setelah Pak Hamka, Pak, atau Pakde dululah langsung, silakan Pakde *aja* langsung.

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

*Gimana hompimpa?*

**KETUA RAPAT:**

Dipersilakan.

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

Saya paling-paling hanya tiga menit, Pak. Pertama Pak Dirjen selamat. Yang kedua tolong terminal saya di Purworejo jangan diselesaikan 2004, 2004 itu kejadian satu mungkin saya tidak terpilih, mungkin Presidennya ganti sehingga kalau nanti saya terpilih, Presidennya ganti, Menterinya ganti, saya harus menggunakan Dirjen yang bekerja dengan baik gitu. Yang kedua lampu Pak, ada beberapa Kabupaten yang dengan alasan yang tidak benar yaitu seluruh bantuan lampu dari Kementerian PU Perhubungan harus dipasang di jalan Kabupaten, tetapi setelah saya jelaskan di Dapil saya tidak ada satu Kabupaten pun yang tidak bisa menerima tapi alasannya loh yang bayar kan Kabupaten. Saya tanya loh *sampean* menerima retribusi listrik kan seluruh Kabupaten untuk rakyat bukan untuk pejabat, belajar dulu dong jadi Kepala Dinas, akhirnya diloloskan.



Jadi saya terima kasih bantuan lampu ini kalau bisa mulai dipisah Pak, mau milih *solarcell* atau listrik biasa. Kalau *solarcell* mahal tapi kalau listrik lebih murah lebih banyak tapi kalau daerah saya sudah selesai artinya ada satu Kabupaten yang dulu tidak mau harus di jalan Kabupaten setelah saya jelaskan dia bisanya, mungkin teman-teman yang lain saya tidak ngerti.

Itu aja Pak terminal tipe A, prinsipnya kemungkinan saya terpilih saya bisa memperjuangkan, kemungkinan Presiden baru Menterinya jelas tidak akan diangkat lagi tapi Bapak kemungkinan akan bertahan jadi Dirjen itu loh. Jadi ini saling berdoa Kalau 2004 sudah *ndak* ada gunanya ngapain bangunan 2024, 2023 Pak, ini *anu* perataan tanah sudah selesai.

Terima kasih, Ketua, *maturnuwun*.  
Pak Hamka *horas*.

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pakde.  
Selanjutnya Pak Hamka, masih ada yang terakhir ternyata Ibu Lasmi.

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

*Bismillahirrahmanirrahim.*  
*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,  
Pak Dirjen dan seluruh jajarannya serta ASDP, Dirut Perum Damri dan lain-lain yang hadir pada kesempatan ini yang saya hormati,**

Pertama saya ingin menyampaikan dulu bahwa hari ini kita melaksanakan tugas konstitusi kita masing-masing. Artinya apa, apa yang kita bicarakan pada hari ini tentu harus menelorkan hasil, bukan hanya bicara kita saja disini, kita harus memberi solusi. Saya *alhamdulillah*, Pak Dirjen, yang saya hormati, saya teringat, Pak Dirjen, pada periode lalu saya pada tanggal 9 Februari 2023, 2022, ada semacam suatu paparan dari Pak Dirjen bukan Bapak tentu saya hanya katakan Dirjen, tentu Pak Budi pada waktu itu. Dia memaparkan kepada kami semua di ruangan ini implementasi pelaksanaan *overdimension* atau yang biasa dikenal *overloading*. Apa yang ingin saya sampaikan dari hasil pemaparan beliau pada saat itu, beliau menyampaikan 2017 konsep ODOL itu sudah bergulir dan akan selesai paling tidak satu Januari 2023 atau *zero* ODOL mungkin 2024, ini tertulis. Yang ingin saya sampaikan disini Pak Dirjen bahwa tolonglah nanti apabila kami mengemukakan hal-hal yang ingin kami sampaikan berdasarkan apa yang kami terima dari masyarakat, kita tidak boleh membedakan lagi yang mana DPR dan yang mana Kementerian Perhubungan.

Kami sebagai wakil rakyat pasti mempertanyakan itu dan dituntut untuk *follow up*-nya, sesuai pasal 72 huruf G undang-undang nomor 17. Saya berharap bahwa jangan kita hanya bicara di sini DPR sudah bicara, kementerian tidak *mem-follow up*, abaikan saja apa yang kita diskusikan disini

*forget it* misalnya seperti itu, ini urusannya Kementerian Perhubungan bukan DPR lagi.

Ini saya mohon Pak, saya mohon ini dicamkan dengan baik dan Saya yakin dan percaya Bapak paham itu, ini yang saya ingatkan 2017. Pak, janjinya disini dalam konsep bahwa 2021 pengembangan sistem *e-law enforce*-nya 2021. Pengembangan ETLE 2021, kita belum melakukan apa-apa, apa yang kita perhatikan sekarang ini dampak kendaraan *overweight* itu di pelabuhan misalnya tertera di sini 6 poin. Apakah kita sudah melaksanakan semuanya itu sesuai dengan amanah dari apa yang dipaparkan Kementerian Perhubungan, ini yang saya tagih Pak, konsepnya seperti apa. Apakah masih konsisten dari apa yang dipaparkan pada tanggal 9 Februari '22, ini masih saya pegang dokumennya. Saya tidak mau bicara berulang-ulang intinya bagaimana mencapai minimal ada pengurangan ODOL itu, jangan capek kita bicara Pak.

Oleh karena itu, Bapak Dirjen yang saya hormati, mohon ayo kita bicara dengan baik. Mampu *nggak* dilaksanakan ini, sudah layakkah kita lanjutkan terus jembatan timbang jembatan timbang dan seterusnya. Apakah kita tidak boleh bergeser dari teknologi yang mutakhir menggunakan ETLE. Dan kita paham semua bahwa ODOL itu pasti merusak, jalannya pasti rusak seperti di Jambi tempat Pak Bakri, semua pasti ada efeknya. Yang saya ingatkan dan saya minta dan saya tuntut kepada Kementerian Perhubungan, apakah konsisten daripada *roadmap* yang telah dipaparkan di tempat ini dilaksanakan atau tidak, itu mohon penjelasan. Karena sudah capek Pak, kita berdiskusi tapi masih aja terjadi terjadi dan terjadi terus, apa yang harus kita lakukan ayo. Daripada kita mengorbankan uang 500 miliar anggaran untuk 2023 untuk *buy the service*. Saya tidak bukan tidak melarang *buy the service* itu Pak, angkutan perkotaan saya tidak bukan tidak sependapat. Saya di-*bully* pada waktu saya ngomong disini saya akan menghentikan subsidi angkutan itu pernah saya ngomong seperti itu Pak.

Jadi Bapak yang saya hormati, Pak Dirjen, ini pekerjaan berat, Pak. Saya tidak melihat siapa yang jelas saya melihat Bapak Dirjen Kementerian Perhubungan, jangan kita *setback* lagi, Pak, ini sudah, Pak. Tolong dijelaskan kepada saya sampai dimana *roadmap* ini, Pak, apakah masih Bapak konsisten dalam hal ini, kalau konsisten ayo kita bicara. Kalau memang ada perubahan *roadmap*-nya ini ayo kita bicara Pak, dan kami juga bisa memahami kendala-kendalanya *gitu loh*.

Maaf Pak Dirjen kalau agak saya sedikit apa namanya keras bukan keras dalam artian memang suara saya mungkin seperti itu tapi hati saya selembut salju Pak Dirjen. Saya hanya mau melihat ini yang benar yang baik karena pasti kita yang dicecer pertanyaan dari masyarakat Pak. Ayo kawan-kawan yang terlibat persoalan ODOL mulai dari karoseri, ini *roadmap*-nya Pak. Karoseri bagaimana, ada MoU dengan Kementerian Perindustrian sudahkah dilaksanakan itu.

Ini Pak, mohon barangkali Pak Dirjen untuk kita hayati sama-sama jangan kita mengumbar suatu konsep padahal nafsu besar tapi tenaga kita yang kurang. Saya mohon maaf saya kebetulan juga di Badan Anggaran tau

persis persoalan-persoalan anggaran Pak. Saya tidak, tidak apa namanya tidak bukan saya menerima semua apa yang di-*bully*-kan kepada saya kalau saya ngomong disini saya terima semua, Pak.

Ini kira-kira, Pak Dirjen, mohon maaf kalau ada yang mungkin kurang berkenan di hati Bapak. Saya hanya dari hati yang paling dalam, dari fakta-fakta yang ada dibawah. Kami sampaikan apa yang saya akan sampaikan sekarang, itu *address* saya ke Pak Dirjen.

Yang kedua *address* saya kepada ASDP, Ibu yang saya hormati. Beberapa saat yang lalu saya di-*bully* juga persoalan bagaimana kapal feri yang jelas-jelas pemikiran saya disini dengan Pak Dirjen (Pak Budi) menggantikan kapal yang tenggelam di Selayar satu kapal dengan anggaran 38 miliar yang dikerjakan di IKI (Industri Kapal Makassar) yaitu Kapal Roro Takabenerate. Saya sedih Ibu tolong diperbaiki manajemennya dengan baik. Saya pernah mem-*forward* di kapal itu terlalu jorok tidak ada pembersihan, saya di-*bully* Bu bahwa itu hanya dari medsos. Padahal sebenarnya saya lihat tidak memang begitu adanya. Apa yang ingin saya sampaikan di sini tolong di-*manage* dengan baik, itu uang negara Bu perjuangan kita membangun kapal itu luar biasa. 36 orang yang meninggal gara-gara tenggelam kita gantikan kapalnya *Alhamdulillah* Kepulauan Selayar di Dapil saya sana itu sudah bisa bergerak dengan baik, karena satu-satunya transportasi hanya Kapal Roro. Saya *address* ke Ibu disini adalah manajemennya tolong dibenahi dengan baik, pelaksanaan di bawah tolong dilaksanakan dengan baik, jaga kebersihannya dan sebagainya dan sebagainya jangan acak-acakan manajemennya di sana.

Ini Ibu saya, saya periode yang lalu saya masih di Komisi V, begitu tanggapnya Menteri, begitu tanggapnya Dirjen langsung menggantikan kapal yang tenggelam. Ibu mengelola aset negara sebagai BUMN, saya tidak akan menyinggung dari sisi lembaganya tapi saya menyinggung soal operasionalisasinya ya. Saya ingatkan bahwa Ibu mengelola Badan Usaha Milik Negara tolong perhatikan itu untuk kepentingan umum.

Saya kira ini yang bisa saya sampaikan Pimpinan, mohon maaf yang sebesar-besarnya kalau ada hal-hal yang tidak berkenan. Saya hanya menyampaikan apa adanya sesuai amanah undang-undang saya harus menyampaikan seperti itu. Lebih dan kurangnya saya mohon maaf

*Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullah wabarakatuh.*

Pak Hamka hari ini agak puitis, Pak, suaranya memang besar, nafsu besar tenaga besar tidak seperti, nafsu besar tenaga *nggak* ada. Selanjutnya yang terakhir Ibu Lasmi, masih ada yang terakhir lagi *nggak*? Oh Ibu Novita.

**F-P. DEMOKRAT (LASMI INDARYANI, S.E.):**

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati, Pak Dirjen dengan jajarannya.**

Berdasarkan hasil asesmen kelayakan UPPKB terdapat 52 UPPKB yang ditutup, dengan alasan duplikasi pengawasan, lokasinya tidak sesuai, perubahan jaringan jalan dan sebagainya. Dan juga saya berdasarkan data lokasi pembangunan UPPKB juga di tahun 2022 masih terdapat *gap* sebesar 20 lokasi. Kalau saya lihat di halaman 12 ini tahun 2020 targetnya 8 lokasi realisasinya 7, tahun 2021 targetnya 23 realisasinya hanya 10, tahun 2022 targetnya 25 realisasinya hanya 5, kenapa targetnya selalu naik sedangkan realisasinya semakin turun. Jadi, lebih baik *nggak* usah *nggak* usah ada target pak daripada *nggak* ada realisasi lebih baik jadi PJU lebih manfaat ya untuk masyarakat gitu.

Dan, juga untuk terminal tipe A tadi seperti Pak Ishak Mekki juga mengatakan ternyata juga di Sumsel juga banyak yang tidak berfungsi. Di data dari Kementerian Perhubungan ada 10 terminal tipe A dari 113 terminal tipe A yang diserahkan ke Dirjen hubungan darat. Ada terminal air seabuk, terminal betan subing, terminal Demak, Bangkalan, Kefamenanu, Bimoku dan lain-lain 10, saya *searching* tadi. Karena disini alasan tidak beroperasinya adalah ada lokasi terminal yang tidak strategis dan juga permasalahan akses. Ya kenapa direncanakan di situ kalau tidak strategis, itu namanya membuang-buang anggaran, membuang dana masyarakat.

*Nah*, saya *searching* lagi yang lebih miris yang lagi nih Pimpinan saya tadi baru tanya sama Pak Dewo ya, saya juga karena Anggota baru saya tidak tau nama Komisi V yang lalu. Ternyata terminal tipe A Bimoku tahun 2018 diresmikan oleh Ketua Komisi V, Pak Fery Francis, dan Dirjennya saat itu adalah Pak Cucu Mulyana. Itu kan memalukan untuk kami Komisi V, sampai diresmikan oleh Ketua Komisi V tahun 2018 sekarang tidak beroperasi.

Ada juga terminal Kefamenanu saya *searching* di berita menghabiskan ratusan miliar, terminal ALBN di TTU hanya jadi tempat foto *selfie*, sampai sekarang katanya hibah tanahnya belum selesai. Lah kalau misalnya hibah tanahnya aja belum jelas kenapa harus dibangun lagi Pak, banyak masih banyak lagi ini. Terminal Liwas tahun 2012 sampai sekarang belum beroperasi, terus juga ada juga yang dari tahun 1968 tanahnya milik Kemenhub sampai sekarang juga jadi apa namanya sarang ini kali ya apa namanya jin buang anak gitu. *Nah*, kalau menurut saya kayaknya selama ini, Pak, mitra Komisi V itu yang paling bingung juga nih buat kami Anggota Komisi V gitu programnya apa ya, Pak, yang bisa kami bawa ke Dapil Anggota Komisi V terutama. Selama ini hanya bus itu pun hanya satu, dua bus sekolah sedangkan Dapil kami mungkin banyak Kabupaten. Mungkin ada tambahan PJU tadi mungkin beberapa tapi masih sangat kurang yang dirasakan Dapil kami terus apa namanya yang saya dapat info Banjarnegara saja kekurangan PJU itu 1.500 Pak, Kebumen aja mungkin sampai 2.000 Pak, tapi kalau ini pun tahun ke-4 kami teriak-teriak PJU PJU PJU dapatnya hanya sekian Pak-lah, cukup, Pak. Kalau kami pulang ke Dapil malu juga ,Pak, *gitu loh* banyak ini banyak terminal A yang tidak beroperasi, banyak UPPKB yang mau ditutup, masih banyak program lain Pak,

yang bisa kami apa namanya bawa ke Dapil. Tolong dipikirkan untuk khususnya untuk hubungan darat apa yang bisa kami bawa untuk masyarakat kami.

Terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Saya *nggak* berani lagi ngomelin yang terakhir *nih*, nambah-nambah mules saya, Ibu Novi sekarang.

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

Terima kasih, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pmpinan yang saya hormati, Anggota, Pak Dirjen dan jajaran,**

Banyak tadi teman-teman sudah menyampaikan banyak ya tolong Pak Dirjen, dan jajaran bisa menjawab apa yang menjadi pertanyaan dan pernyataan dari teman-teman. Kemudian kalau saya Pimpinan dan Pak Dirjen hanya ingin menanyakan kepada Pak Dirjen, Pak Hendro ini. Walaupun satu kampung ya Pak, ya tapi saya tanyanya di forum nih karena *nggak* pernah ketemu, *nggak*, saya *nggak* minta ketemu. Jadi oh ya ya nanti saya kasih tau alamatnya.

Jadi, Pak Dirjen saya ingin nanya ini mengenai memang jembatan timbang ini pr-nya udah lama, ODOL ini merusak jalan. Jadi secara makro saya ingin tanya apa rumusan, formulasi dan solusi yang menjadi solusi dari Dirjen Darat, apalagi ini Dirjennya baru pasti kita ingin melihat terobosan terbaik. Kalau kemarin Pak Budi seperti itu kita menunggu bagaimana Pak Dirjen baru ini terobosannya.

Kemudian mengenai Dapil, ceritanya saya ingin kasih *tau* Pak Hendro. Saya *nggak ngerti* Pak Hendro sudah tahu belum karena dari dulu di Jakarta, di Lampung, dan sebagainya. Di Brebes itu ada beberapa kali kecelakaan sampai memakan korban 39 nyawa itu berapa kali tuh. Dan itu hampir dikarenakan salah satunya adalah ODOL atau kelebihan muatan. Saya tau dulu sebelum Pak Budi ganti kita komunikasi dengan Pak Budi, kemudian KNKT dan semuanya bahkan saya *tau* Pak Budi menyusuri permasalahan-permasalahan ini. Saya ingin tahu ini, ini belum selesai permasalahan salah satunya aja *nggak* usah cerita Indonesia ini saya cerita yang dekat Dapil saya aja gitu. Itu saya minta Pak Dirjen yang baru dan jajaran tolong cari solusi untuk permasalahan yang satu titik aja memakan korban hampir mau 39 korban ini di Brebes-Kretek. Karena di situ ODOL-nya sangat luar biasa dan merusak jalan

juga, dengan begitu jalannya rusak pun membuat kecelakaan lagi gitu. Jadi ini PR saya ingin menyampaikan disini.

Kemudian begitu juga dengan jembatan timbang yang lainnya. Kemudian saya tanya sekarang ini sistem dari proses dendanya itu gimana. Apakah kalau kelebihan muatan itu didenda langsung tetapi muatannya tidak diturunkan atau diturunkan. Karena dari zaman saya DPR provinsi 2004-2009 ini undang-undang itu 2009 kalau *nggak* salah, saya tau ini masalah *nggak* selesai-selesai. Jadi saya tanya ini sistemnya denda atau diturunkan atau bagaimana.

Kemudian mengenai WIM, WIM itu saya tanya sini udah terpasang dimana saja WIM di Indonesia. Apa hanya di jembatan timbang yang mana atau di jalan tol karena ini kaitannya dengan dirjen di bawah salah satunya adalah Dirjen di bawahnya Pak Hendro. Kemudian tentang terminal juga ada permasalahan. Mohon ya tadi teman-teman sudah sampaikan saya sekalian aja yang ingin menanyakan bagaimana solusinya dengan apa terminal tipe A dan semuanya.

Itu aja, Pimpinan, saya *nggak* banyak tadi teman-teman udah banyak menyampaikan. Harapan saya dengan Dirjen Darat di bawah kepemimpinannya Pak Hendro itu bisa semakin baik.

Dan, terakhir lagi bahwa kita Anggota Dewan pastinya Pak Hendro ingin sinergi dengan Kementerian Perhubungan khususnya Dirjen Darat *gitu*. Kalau tadi dikatakan Komisi V Anggota Dewan itu kalau turun mikirnya apa yang bisa kita bawa untuk konstituen apa masyarakat. Mungkin kalau Dirjen Darat mikirnya lain bagaimana jalan, tapi kita sebagai Anggota Dewan apa sih yang bisa dibawa untuk masyarakat khususnya contohnya di Indonesia ini. Kalau saya Dapil-nya Banyumas-Cilacap mungkin pak Hendro sedikit tau lah Banyumas-Cilacap, pasti teman-teman juga berharap seperti itu. Tahun ini saja gitu tahun ini seperti yang disampaikan tadi lampu, *guardrill* dan lain-lain itu memang belum ada yang turun tahun ini ya. Kalau ada janji itu kayaknya untuk tahun depan, *nggak* tau permasalahannya apa kemarin banyak itu saya pusing dengerinnya, karena alasannya a, b, c, d gitu.

Kalau di Jawa Tengah ada, Pak Eko, KaBalainya, baik komunikasinya tapi juga terhambat aspirasi-aspirasi yang turun untuk masyarakat. Macam-macam yang kita harapkan Pak Hendro, harapan saya ini datang rapat tidak hanya permasalahan jembatan timbang, kemudian ASDP mungkin ya Ibu ya, kemudian terminal tetapi juga permasalahan sinergitas antara Kementerian dengan Komisi V yang kita berhubungan dengan masyarakat serta pada saat ada program mari kita sama-sama di bawah itu bareng-bareng *gitu*, Pak Hendro.

Demikian, Pimpinan, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Baik, Bu Novi. Selanjutnya, Bu Cen Sui Lan silakan, Bu.

**F-P. GOLKAR (CEN SUI LAN):**

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan, teman-teman Anggota Komisi V,  
Yang saya hormati Pak Dirjen Darat Pak Hendro dan jajaran,**

Pak Dirjen miris sekali banyak terminal yang belum teroperasi atau mangkrak. Padahal daerah-daerah memerlukan program-program yang kita minta saja susah. Contohnya saya dari tahun lalu minta sampai saat ini halte sungai atau halte laut. Jadi halte itu diperlukan untuk masyarakat yang naik pom-pom. Pak Dirjen Pak Dirjen, jadi saya sampaikan bahwa permintaan saya itu untuk masyarakat bukan untuk diri sendiri. Masyarakat daerah apalagi di Kepulauan sangat memerlukan. Tolong dibantu diprioritaskan diapresiasi karena kita ini bekerja untuk masyarakat bukan untuk diri sendiri.

Satu lagi Pak Dirjen ada anggaran 400 miliar untuk PJU dan PJU yang kita sebutkan dengan PJU *solarcell*. Itu di harga di Kementerian Perhubungan 60 juta 1 unit, padahal di Kementerian lain itu cuma 20 juta. Yang ingin kita tanyakan mengapa begitu mahal padahal kalau dengan harga 20 juta kan bisa lebih banyak untuk Anggota. Mengapa harga 60 juta sampai 61 juta itu ada di e-katalog dan diakomodir, itu uang negara juga diperlukan diberikan kepada masyarakat. Jadi kita minta penjelasannya mengapa bisa harga seperti itu karena bukan hanya di Perhubungan Darat aja barang itu ada, di Kementerian lain juga ada, jadi tolong minta penjelasannya.

Terima kasih Pimpinan, terima kasih Pak Dirjen dan semua.

**KETUA RAPAT:**

Sudah Bu? Setelah Ibu Sri Wahyuni, Pak Fauzi, buka masker Pak. Tadi saya *nggak* tau siapa angkat-angkat siapa nih orangnya *nggak* keliatan.

**F-P. NASDEM (SRI WAHYUNI):**

*Bismillahirrahmanirrahim,  
Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Pimpinan Komisi V yang saya banggakan dan saya kangenin ini udah lama *nggak* ketemu,  
Yang saya hormati Pak Dirjen beserta seluruh jajaran, Bu Dirjen Bu Dirjen ini ya bukan ya tadi saya belum dengar oh iya,  
Rekan-rekan Komisi V Anggota Komisi V yang saya sayangi,**

Saya dua aja Pak Ketua, tadi Pak Ketua kayaknya pangling sama saya. Iya yang pertama tadi teman-teman sudah banyak menyampaikan dan hampir sama saja dengan saya. Cuma saya ingin menyampaikan terkait dengan

muatan ODOL ini, lah ini saya rasa ini harus di diatasi dengan serius. Mungkin ada formula khusus untuk mengatasi ini dan yang namanya jembatan timbang itu saya rasa bukan solusi, karena ada info bahwa sopir-sopir itu suka memberi tips kepada para penjaga di situ seperti itu. Jadi ini perlu pengawasan yang cukup ketat dan juga ada formula-formula khusus lah yang formulasi khusus untuk mengatasi hal terkait ODOL tersebut.

Saya rasa itu aja Ketua *nggak* lama-lama dan terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Bu Sri. Silakan Pak Fauzi.

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

Terima kasih

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Saya singkat saja Pak Ketua saya karena sifatnya penambahan saja. Pak Dirjen dan Bapak-Bapak Ibu-Ibu sekalian, saya ingin sedikit saja menambahkan data Pak Dirjen. Kalau tidak salah 1 Januari 2023 adalah hari bebas ODOL Pak. *Nah*, segala sesuatu yang kita peringati ini kan harus ada pesan gitu Pak ya harus ada substansi yang paling tidak bisa meminimalisir permasalahan-permasalahan. *Nah*, dalam hari ODOL ini di satu sisi fenomena apa hari apa masalah ODOL ini masih apa sangat sulit sekali kita antisipasi.

Yang pertama, data yang saya punya dalam setiap tahunnya negara dirugikan sekitar 43 triliun karena ODOL Pak gitu. Kemudian yang kedua dalam undang-undang LLAJ juga efek jeranya juga sangat kecil Pak karena dendanya hanya 500.000 Pak, lebih bagus dibayar denda dibanding turunkan barang mungkin.

Kemudian katanya ini ,Pak, sekaligus saya ingin mengklarifikasi. Adanya pengecualian kendaraan menyangkut lima industri komoditi mulai air minum dalam kemasan, semen, baja, kaca lembaran dan beton ringan, katanya itu bebas dari ODOL itu Pak itu saya juga ingin tanya, Pak, itu apa benar, kalau benar apa penyebabnya. *Nah*, kembali lagi dari ya yang pertanyaan saya pertama Pak apakah ada sesuatu yang kita harapkan, Pak, dalam rangka hari ODOL itu, *Pak*.

Kemudian yang berikutnya juga Indonesia ranking peringkat ke-8 kematian dalam lintas dari 100.000 populasi, *Pak*. *Nah*, ini juga lebih memperhatikan kita Pak ya kalau data yang kita punya. Kemudian untuk Ibu kenapa Bu, kapal bisa bisa apa bisa berlayar selain ya misalkan kejadian sesuatu dikarenakan kelebihan kapasitas Bu. *Nah*, sementara di di di terminal ada jembatan timbang juga.



Yang terakhir apa menurut info yang saya dapat belum lama ini Drijen Hubdar melakukan pembahasan dengan empat perguruan tinggi yaitu UI, ITB UGM, ITS mengenai transportasi pasca pandemi. Itu bisa dijelaskan *gitu*, Pak, hasilnya kira-kira.

Makasih, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Fauzi. Dan Pak Harvey *oh* silakan silakan, Pak. *Nggak* perlu *ngomong*, kertas yang berbicara, foto-foto mana foto. Bapak Harvey, iya dari desain bajunya juga ada kapal tuh Pak kapal penyeberangan kayanya usulannya. Baik Pak Harvey selesai, selanjutnya dari Anggota selesai kita ke meja Pimpinan untuk kesempatan pertama Kakanda Roberth Rouw silahkan.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Pak Dirjen dan jajaran, saya tidak banyak-banyak Pak Dirjen. Yang pertama bicara terminal angkutan umum ini. Kami juga punya di Papua di Jayapura tapi sama seperti yang disampaikan teman-teman ya kan. Hampir menurut saya iya tidak berfungsi seperti yang kita harapkan Pak, Pak Dirjen. Jadi saya kira ini tanggung jawab Pak Dirjen dan jajaran karena harusnya apa yang juga disampaikan teman-teman pembangunan itu harus ada studi kelayakannya dan sebagainya, agar betul-betul pembangunan itu betul tepat guna dan tepat manfaat, itu yang penting ya kan.

Jangan kita karena kalau kita mau lihat di Kementerian ini banyak pembangunan bandara ya kan yang menghabiskan duit begitu besar tapi pemanfaatannya itu masih sedikit ya masih kurang sekali manfaatnya ya kan. Karena masih banyak aksesnya yang ke sana belum baik ya kan padahal itu menghabiskan duit yang begitu banyak, maka saya kira ini catatan kita di khusus di Komisi. Untuk ke depan ya kita harus lebih teliti untuk melihat semua program-program pembangunan yang akan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan. Saya kira kita Komisi ini tidak dibatasi ya, kalau badan anggaran sudah dibatasi oleh Keputusan Mahkamah Konstitusi tapi Komisi tidak. Kesatuan tiga kita wajib untuk bisa melakukan itu maka kita tahu betul ini program ini ke depan seperti apa ya kan. Ada *nggak* studi kelayakannya seperti apa, ini...ini penting sekali ya.

Yang berikut saya minta kepada Pak Dirjen khususnya Direktur Perum Damri ya. Karena kami di Papua sudah ada penambahan Provinsi baru di sana DOB baru, di Provinsi Papua itu sudah ada tiga tambah di Papua Barat tambah satu. Maka ini harus juga diantisipasi untuk bisa memberikan pelayanan ya kepada masyarakat. Karena kehadiran Damri di daerah kami ini masih sangat terbatas ya, Bu, ya. Kemarin teman-teman dari Papua Tengah ya itu hadir di saya dapat info mereka ke Kementerian Perhubungan untuk minta bantuan bus

untuk melayani masyarakat di sana, khususnya Paniai ya kan Nabire yang angkutan Damri di sana. Mohon Bu ini menjadi perhatian saya mohon untuk bisa dilayani ya, Bu, ya ini. Karena masyarakat memang membutuhkan itu ya angkutan yang lebih murah dan bagaimana masyarakat kita di sana sangat terbatas pelayanan dari Pemerintah, ya kan semua masih terbatas, penerangan, listrik terbatas, jalan-jalan masih terbatas semuanya terbatas. Maka Pemerintah harus lebih lagi memberikan perhatian pada masyarakat kami yang ada di Papua.

Yang berikut, Pak Dirjen, ini saya ingin sampaikan bahwa saya pernah kemarin itu menerima Bupati Kabupaten Saburu Raiwa dari NTT ini mereka menyampaikan tentang pelabuhan seba, pelabuhan penyeberangan ini Pak Dirjen. Yang sangat prihatin sekarang karena Pelabuhan itu sudah hampir tidak layak dampak dari badai seroja ya, ini termasuk kena bencana. Kita kemarin juga di PUPR kita sudah sampaikan bahwa kami minta untuk anggaran dari Kementerian itu harus banyak yang diperuntukkan untuk mengatasi bencana ya. Bukan sekarang ini ya kita lihat banyak anggaran yang dikeluarkan pembangunan-pembangunan yang sangat menurut kami bangunan mercusuar yang dilakukan oleh Pemerintah, tapi bagaimana sekarang kita minta sebagai wakil rakyat untuk Pemerintah lebih fokus memberikan perhatian untuk pelayanan kepada masyarakat, salah satu seperti pelabuhan penyeberangan. Karena ini Kabupaten Kepulauan dia ini, maka sangat memerlukan pelabuhan penyebaran ini ya Pak Dirjen. Karena itu banyak sudah-sudah memakan korban juga, ada truk yang jatuh ke laut itu. Jadi ini mohon perhatian sekali saya mohon dengan sangat. Karena ini masyarakat-masyarakat yang sangat mempunyai angkutan yang terbatas ya kan daerah kepulauan dia harus ke mana angkutan cuman satu itu, *nggak* mungkin dia nyebrang dengan mobil dari laut.

Itu yang menjadi pertanyaan saya, sekali lagi saya mohon agar Pak Menteri melihat itu khususnya Menteri Perhubungan, *nggak* Pak Menteri Perhubungan melalui Pak Menteri Perhubungan untuk bisa saya mohon untuk itu, terutama dampak bencana-bencana itu untuk bisa diberikan perhatian khusus. Karena kemarin PUPR juga saya sudah sampaikan itu agar ya kita minta Pemerintah untuk menyisihkan anggaran dari dampak bencana karena bencana itu pasti ya kan fasilitas yang sudah ada pasti rusak, fasilitas-fasilitas itu yang harus diperbaiki segera ya. Karena pasti masyarakat akan membutuhkan itu ya. Itu yang dapat kami sampaikan Pak Pimpinan saya terima kasih atas waktunya saya kembalikan.

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Roberth Rouw.

Selanjutnya, ke saya Pak Dirjen, tadi walaupun sebagian besar semuanya sudah disampaikan oleh teman-teman. Jadi saya mungkin hanya sedikit menambahkan atau men-*stressing* beberapa hal menyangkut masalah jembatan timbang kan Pak Dirjennya ini kan Polisi Pak bintang dua. Saya pikir bukan sesuatu hal yang sulit untuk diamankan ODOL-ODOL ini, masalah *over dimension overload* ini. Karena kalau pengawasan dari Korlantasnya optimal

saya kira truk-truk ODOL ini *nggak* perlu sampai ke jembatan timbang atau bahkan sampai ke pelabuhan penyeberangan begitu.

Jadi, memang koordinasi dengan pihak Kepolisian dalam hal penanganan atau penertiban *over dimension overload*. Kami juga sempat melakukan komunikasi dengan Kementerian Transportasi United States kemarin. Mereka juga punya pengalaman yang agak sulit untuk menyelesaikan persoalan ODOL ini. Jadi kalau Pak Dirjen mampu memberi terobosan disini luar biasa Pak. Dan kami harap dan kami yakin bahwa hal itu *insyaallah* akan bisa diselesaikan. Memang kita lihat tadi banyak masukan nyangkut masalah waktu beroperasi jembatan timbang ini justru mengakibatkan kemacetan-kemacetan yang sebenarnya tidak perlu Pak. Karena akhirnya ngetem di jalan parkir di pinggir jalan dan kemudian menunggu sampai kemudian sudah tidak ada lagi orang di jembatan timbangnya baru kemudian mereka melewati jalan tersebut.

Ada juga Pak mungkin penggunaan teknologi selain sistem *online* yang Bapak bilang tadi. Mungkin teknologinya bisa lebih dioptimalkan lagi bahwa tidak perlu jembatan timbang, mereka hanya melihat dari berat atau tonase itu secara langsung melalui sensor atau melalui kamera, sehingga sudah mengetahui kendaraan tersebut *over dimension* ataupun *overload*. Jadi dan itu kalau di sinkronkan dengan sistem *online* yang kemudian memberikan sanksi denda atau pencabutan izin dengan Kementerian dalam hal ini Dirjen Perhubungan Darat atau Kepolisian, saya kira kita tidak perlu lagi banyak *miss* di wilayah itu dan itu akan bisa tertib secara langsung. Dan saya kira aplikasi apa aplikasi tersebut sudah banyak dipergunakan di negara-negara lain.

Kemudian, Pak, menyangkut masalah layanan angkutan perkotaan *by the service* tadi memang juga banyak disinggung, saya cuman ingin mau mengetahui bagaimana pola pengawasan terhadap subsidi yang diberikan kepada program tersebut. Dan kemudian bagaimana minat masyarakat itu sendiri dalam menggunakan transportasi BTS ini. Saya dilihat di Kota Makassar di khususnya di daerah Panakkukang ini Pak ini karena kebetulan tempat tinggal kami di sana. Bus-bus BTS ini banyak parkir di situ tanpa ada halte dan kemudian menimbulkan kemacetan yang semakin banyak karena ini wilayah selain daripada bus ini juga, juga banyak kendaraan-kendaraan *online* Grab dan lain sebagainya yang parkir di situ akibatnya ini salah satu jalur utama di Kota Makassar yang kemudian apa membuat macet di wilayah itu. Kita berharap mungkin apakah *buy the service* ini halte tersendiri atau wilayah-wilayah tersendiri untuk kemudian bisa lebih tetap menjalankan fungsinya tanpa mengganggu arus lalu lintas yang lain.

Kemudian Pak menyangkut masalah terminal tadi kan Bapak sudah menyampaikan ada beberapa hal yang mengakibatkan terminal ini tidak beroperasi ataupun tidak optimal diantaranya adalah kerusakan akibat bencana ataupun lokasi terminal yang tidak strategis dan akses jalan yang tidak bagus atau perlu direlokasi atau bahkan memang belum ada akses jalannya. *Nah*, jadi mungkin saya pikir solusi kedepannya apalagi di Kementerian Perhubungan ini selalu berbicara tentang DED berbicara desain lebih awal, studi kelayakan lebih awal, sehingga kemudian saya pikir penetapan lokasi

terminal itu juga harusnya sebelum dilaksanakan sudah benar-benar melalui proses studi yang matang, sehingga kemudian tidak ada mendapatkan masalah-masalah seperti itu. Menyangkut akses *road*-nya ya saya kira apakah memungkinkan dari Kementerian sendiri yang mengintervensi ke dalam situ Pak agar supaya persoalan-persoalan akses *road* ini apakah dari Kementerian Perhubungan atau koordinasi dan Kementerian PUPR.

Karena kalau menunggu DAK atau APBD Kabupaten Kota kadang-kadang beberapa Kepala Daerah ini menyatakan kesanggupan lebih awal tapi kemudian pada saat pembangunan terminalnya dilaksanakan justru jalan aksesnya yang *nggak* dikerjakan. *Nah*, ini sehingga kemudian itu terjadi hal-hal yang kemudian terminalnya tidak berfungsi optimal. Selain itu juga tentu kita berharap bahwa terminal tipe A ini ada konektivitas dengan terminal tipe B ataupun tipe C ataupun sarana transportasi dalam kota yang kemudian bisa menghubungkan semua wilayah, sehingga bisa terpusat saya kira apa namanya pelayanan penumpangnya di terminal tersebut.

Yang terakhir Pak menyangkut masalah penyeberangan. Ini di Kabupaten Pangkep Provinsi Sulawesi Selatan itu kami sempat melakukan kunjungan kerja, di sana sering kali kita mendapatkan masalah masyarakat kita yang mengalami kecelakaan tenggelam dan lain sebagainya. Karena selama ini mereka tidak mendapatkan layanan akses transportasi yang baik, sehingga menggunakan kapal nelayan sebagai kapal penyebrangan. *Nah*, ini Kabupaten Pangkep ini namanya sebenarnya Pangkajene Kepulauan Pak jadi memang wilayahnya terdiri atas pulau-pulau yang berbatasan dengan NTB maupun Kalimantan Selatan kalau *nggak* salah.

*Nah*, ini saat ini Pak, untuk di Kecamatan Liu Kang Kalmas itu di apa namanya...dilayani oleh sabuk nusantara. Dan, kemudian itu saya kira dari Dirjen Perhubungan Darat bisa mengintervensi untuk wilayah dermaga-dermaga penyeberangan ataupun dari ASDP. Ibu, bagaimana kemudian masyarakat kita di sana itu bisa mendapatkan layanan transportasi laut yang memadai. Karena waktu tungguanya 6-10 hari Pak, mereka untuk bisa mendapatkan kapal, yang mana jarak tempuh dari kota Pangkep menuju ke kepulauan tersebut, hampir satu hari kurang lebih, 24 jam kurang lebih ya. Jadi, saat ini selain karena jumlah kapal yang melayani berkurang mereka akhirnya tidak dapat beraktivitas normal karena sudah agak ketat pengawasan di wilayah-wilayah...wilayah-wilayah pelabuhan agak untuk naik ke wilayah, naik ke kapal-kapal penangkap ikan atau kapal nelayan.

Yang terakhir, saya memper...apa namanya men-*stressing* pernyataan Ibu Cen Sui Lan menyangkut masalah ketimpangan harga untuk apa namanya, lampu-lampu jalan, itu mungkin bisa diperhatikan lebih baik, Pak. Takutnya ada dampak-dampak hukum yang bisa terjadi di dalamnya apabila terjadi kemahalan dan kemudian ada pengembalian lagi nanti ke depannya.

Mungkin itu dari saya, Pak, Pak Dirjen, selebihnya semuanya sudah dari teman-teman Komisi V akan kami berikan kesempatan kepada Pak Dirjen dan mungkin Ibu Dirut ASDP untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan ataupun pendalaman yang telah disampaikan oleh teman-teman Komisi V tadi. Cukup

yang hadir *aja*, Pak, yang masih ada di tempat ini sekarang, yang tidak hadir Bapak boleh jawab tertulis, saya persilakan, Pak.

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

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang terhormat Anggota Komisi V,**

Saya senang sekali, Pak, dapat informasi dan masukkan yang luar biasa, sehingga dapat membuka pandangan saya bagaimana kita harus membenahi transportasi darat di Republik yang kita cintai. Memang kita seperti membuka hutan belantara kalau kita ingin membuka. Bagaimana kita mau menciptakan transportasi darat bukan hanya masalah bagaimana regulasinya tapi faktor-faktor yang sosial yang lainnya yang harus kita juga rangkul dengan baik, sehingga semuanya dapat berjalan sesuai dengan apa yang kita inginkan bersama. Terkait ada beberapa poin yang...yang...yang mungkin jawaban yang bisa merangkum semuanya. Ada yang beberapa yang tidak bisa merangkum semuanya.

Yang pertama, berkaitan masalah ODOL. Terima kasih, Pak, untuk Pak Hamka tentang proses penanganan ODOL yang tadi strategi 2017-2023. Memang, ini ODOL permasalahan yang tidak mudah kita menyelesaikan masalah ODOL tapi bukan berarti kita menyerah dengan itu. Penanganan ODOL itu penanganan yang harus dilaksanakan dengan multi-multi lembaga, multi instansi yang bersama-sama kita bisa menerapkan bagaimana target zero ODOL di 2023 itu bisa tercapai. Keinginan kita ke arah situ, Pak, dengan beberapa kebijakan-kebijakan yang harus kita kerjakan bersama.

Upaya hukum sudah dikerjakan dan waktu itu sudah ada upaya bersama antar instansi untuk mengeroyok masalah ODOL. Pendekatannya ada pendekatan represif tapi dampak ekonominya adalah ketika dia melakukan (*suara kurang jelas*) besar gitu itu menjadi pertimbangan bagi kami untuk melakukan langkah-langkah itu. Maka kami terus melakukan apa namanya penekanan-penekanan atau tindakan-tindakan hukum tapi tidak dalam skala besar yang fokus kepada ODOL tapi apabila menjumpai dalam di jembatan timbang misalnya, ada ODOL yang ada kendaraan yang memang melebihi daya muatnya ya kita melakukan tindakan hukum. Dan, yang kami juga sudah berkoordinasi dengan Pemerintah di daerah, dengan Korlantas, bahwa apabila ada kendaraan yang *over* dimensi untuk tidak lulus diluluskan KIR-nya ujinya, sehingga ketika tidak memiliki uji KIR dia tidak bisa memperpanjang surat-suratnya di Samsat. Itu salah satu juga upaya *treatment* sehingga orang akan mengikuti uji KIR dengan kondisi kendaraan yang memang sesuai dengan dimensinya, itu salah satu upaya-upaya yang kita kerjakan.

Samping itu juga kami kerja sama dengan BPTJ apa Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT) ya tol juga sudah memasang alat-alat untuk melihat itu berapa ruas jalan sudah dipasang alat elektronik ya WIM itu untuk bisa mendeteksi

kendaraan-kendaraan yang *over*. Cuman masalahnya *over*-nya di jalan tol dia dia harus dikeluarkan jalan tol, akhirnya masuk lagi juga ke jalan non tol arteri.

Tapi upaya-upaya gitu terus kita kerjakan dan WIM juga kita tadi yang elektronik kami sudah sedang ini menguji coba baru uji coba Pak. Ada lima lokasi yang kita coba menggunakan teknologi WIM itu kita sedang uji coba dan ke depannya juga kita juga sudah koordinasi dengan Korlantas bagaimana hasil dari WIM itu yang bisa meng-*capture* kelebihan-kelebihan muatan itu bisa masuk ETLE-nya Korlantas. Dan Korlantas sudah membuka silakan gunakan infrastruktur yang ada di Korlantas berkaitan dengan masalah ETLE. Jadi kita tidak perlu lagi sibuk-sibuk atau membangun-bangun ETLE di sisi lain kita juga masih WIM-nya masih belum begitu masif, tapi kita koordinasi itu menggunakan ETLE yang sudah tergelar di Korlantas dan itu sudah sudah komunikasi dan dipersilakan bisa menggunakan sarana itu. Yang itu yang sedang kami kerjakan bagaimana kami juga menunggu efektivitas penggunaan WIM-nya itu. Karena berkaitan dengan UPPKB tadi ini berkaitan dengan ODOL juga. UPP

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

Pak Ketua Pak Ketua, boleh *nggak nanggung* WIM dikit aja.

**KETUA RAPAT:**

Silakan, Bu, silakan, Bu.

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

Iya makasih.

Mengenai WIM tadi Pak Dirjen tadi kan masuk ke jalan tol ketauan terus keluar jalan biasa juga gitu. Yang saya mau tanya sistem dendanya gimana tuh kalau WIM, saya kan belum tau nih mohon dijelaskan. Karena jarang ada penjelasan bukan jarang ketemu ya nanti dibikin minta ketemu, karena ketemu juga untuk semuanya. Itu sistemnya gimana pengen tau juga.

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

Terima kasih.

Jadi untuk ini kan yang di jalan tol belum sudah terpasang tapi dalam proses sosialisasi untuk bekerja. Jadi sistemnya itu ketika di-*capture* ada kelebihan itu kan di jalan tol ada sudah ada berapa ruas jalan tol yang pakai ETLE. Ada petugas lalu lintasnya di situ, itu apa namanya tetap tindakan hukumnya tetap berjalan gitu. Bahkan ada kasus yang kami koordinasi dengan Korlantas ada kendaraan yang ODOL *overload* itu sampai pada titiknya dia habis apalagi yang mau disita. Karena dari sisi dari pertama ditilang bisa SIM-nya, jalan lagi STNK-nya aja, jalan lagi KIR-nya habis. Dia tanya kenapa loh kok Pak saya ditilang terus dari sana sampai sini, selama kamu menggunakan

jalan ini dari ujung sampai ujung kamu kelebihan muatannya kamu ketilang terus, ujung-ujungnya kendaraannya ditahan, ya nanti saya mengarah kesitu nah itu salah satu.

Berkaitan dengan masalah jembatan timbang dengan ODOL. Jembatan timbang itu kita kan menerima berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang penyerahan jembatan timbang dan jembatan ODOL. Jembatan timbang itu dibuat dulu oleh Pemerintah Daerah Kabupaten itu hanya untuk memungut karena dia masuk dalam PAD. Peraturan Menteri menteri masalah teknis jembatan timbang, sebenarnya jembatan timbang itu dibuat dan sebelah jembatan timbang harus ada gudang penimbunan barang kelebihan muatan itu aturannya ada.

Tapi Pemerintah Daerah zaman-zaman dulu itu tuh hanya jembatan timbang saja hanya untuk memungut PAD tapi tidak ada itu apa gudang. Seharusnya ada gudang diturunkan nanti simpan gudang, saya sudah pernah bicara sama Bupati Banyumas ada bisa PAD yang bisa digunakan di dicari apa dengan memanfaatkan jembatan timbang, di sebelah jembatan timbang silakan dibangun gudang. Nanti bisa dikerjasamakan ketika kelebihan kelebihan itu masuk gudang tinggal dihitung daya simpannya berapa hari, berapa muatan jenisnya apa tinggal datang di PAD-nya gitu. Kalau kamu nyimpan di situ sekian hari ya kali tinggal kali kamu bayar dendanya sekian, itu bisa sebenarnya dikerjasamakan. Itu satu permasalahan karena jembatan timbang kita tidak ada gudang.

Berkaitan dengan penanganan hukum saya juga sudah bersurat ke Korlantas dan sudah berkoordinas dengan Korlantas. Setiap kecelakaan yang disebabkan karena *over* dimensi atau kelebihan muatan, itu dikenakan kepada pengusahanya yang memberikan barang itu. Sopir itu hanya orang yang disuruh saja, kamu mau *nggak* nih angkat, kalau *nggak* mau saya cari orang lain karena hanya mencari hidup ya perjalanan.

Tapi itu sudah sudah dikerjakan dan sudah dijalankan oleh Korlantas bahwa setiap kendaraan yang terlibat kecelakaan karena *over* dimensi maupun *overload* itu pengusahanya yang barang itu wajib dikenakan pidananya, itu salah satu upaya juga bukan tidak tidak tidak hanya melakukan penegakan hukum di jalan tapi salah satu upaya bagaimana kita mengecilkan ODOL dan sudah ada beberapa organisasi-organisasi truk sudah saya bertemu dan ada beberapa organisasi yang menyatakan bahwa dia tidak ODOL. Memang agak masih kita berat ya masalah ODOL. Karena begini itung-itungannya itung-itungan apabila kita melihat tadi jembatan timbang yang tidak ada gudangnya itung-itungannya adalah, ketika dia mengangkut kelebihan muatan dengan lebihnya 2 ton dengan kelebihan 2 ton dia akan untung 1 juta. Ditilang hanya Rp100.000 lebih baik dia *overload* terus karena masih untung Rp1.900.000 itu juga permasalahan yang harus kita itu dan kebanyakan itu.

Yang tadi mohon maaf ada pertanyaan masalah ada kebebasan ada ada ada ada prioritas untuk semen, untuk kaca, untuk material atau baja dan sebagainya. Itu tidak ada ODOL untuk prioritas, justru orang-orang yang semen ini inilah orang-orang yang memprotes dengan ketegasan kita menegakkan

hukum di ODOL. Ini kelompok-kelompok ini yang sering datang ke Kementerian Perindustrian untuk bagaimana mendorong agar tidak ada zero ODOL tidak berlaku, pengusaha semen, baja, kaca dan sebagainya. Ini yang bukan bukan prioritas tapi justru kelompok pengusaha-pengusaha ini yang mendorong untuk tidak dilakukan zero ODOL ya, tapi kami akan tetap menjalankan

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

Pimpinan, izin, Pimpinan.

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

Ketua

**KETUA RAPAT:**

Silakan, Pak, silakan.

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

Iya makasih Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Pak Bakri terus ke Mas Dewo.

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

Iya Pak Ketua izin, Pak Dirjen. Saya mungkin minta waktu sebentar Pimpinan, ini Pak Dirjen supaya kasus masalah Jambi ini Pak minta waktu sedikit buat saya Jambi terkait dengan viralnya ini kan ini udah hampir enam bulan ini. Apalagi kemarin Pak Basuki dengan tegas menyatakan wah itu lebih banyak domainnya Dirjen Perhubungan Dirjen Darat, sama Kakorlantas. *Nah*, saya mohon mungkin bisa didahulukan karena sebentar lagi mau ke Dapil ini Pak, mohon izin Pak Ketua mohon maaf.

**KETUA RAPAT:**

Pak Sudewo.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Berbicara panjang soal ODOL ini memang sesuatu yang menarik, baik dari kawan-kawan Anggota DPR maupun oleh Pak Dirjen sendiri. Maka menarik bagi saya juga untuk interupsi. Persoalan ODOL ini persoalan yang sangat kompleks Pak. Kalau ada beberapa pihak produsen komoditi tertentu menghadap Dirjen Perhubungan Darat supaya tidak zero ODOL itu mungkin representasi dari semua angkutan barang yang ada di tanah air, tidak hanya



pihak-pihak tersebut. Mengapa saya katakan representasi, karena sesungguhnya semua angkutan barang menghendaki tidak ada *zero ODOL* Pak semua. Apakah itu yang berupa komoditi sembako atautkah yang lain saya kira semua seperti itu.

Karena apa, karena efek daripada *zero ODOL* itu memberikan beban kepada para pengusaha untuk mendapatkan satu ongkos transportasi yang yang memadai, ya supaya dia tidak akan rugi untuk mengoperasikan untuk menjalankan angkutannya itu. *Cost* transportasi yang sangat tinggi apakah ini siap ditanggung oleh konsumen, oleh masyarakat umum atau tidak. Misalnya *cost* transportasinya menjadi dua kali lipatnya dengan *zero ODOL* itu. Ini kan berdampak juga terhadap harga di setiap barang akan naik, ya mungkin naiknya menjadi sekian persen menjadi 10%, atautkah menjadi 20%, atautkah berapa pasti naik di tiap harga barang tersebut. Dengan naiknya di tiap harga barang, kalau harga barang satu jenis atau dua jenis mungkin tidak begitu terdampak terhadap masyarakat Pak, tetapi kalau semua barang itu mengalami kenaikan harga masyarakat akan menerima beban. Maka daya beli masyarakat akan menurun, itulah yang saya katakan terhadap *ODOL* ini sesuatu yang sangat kompleks persoalannya.

Tetapi kan ada satu hal yang dirugikan dengan eksistensi *ODOL* ini. Kalau kita biarkan memang akan merusak jalan, menjadi penyebab terjadinya kecelakaan, tetapi kalau kita tindak dampak perekonomiannya daya beli masyarakat bahkan akan terjadi inflasi. Inflasi itu sesuatu yang sangat berat terhadap suatu negara gitu. Kalau sudah terjadi inflasi susah sekali untuk kita normalkan kembali. Suatu pekerjaan yang jauh lebih berat daripada menghadapi eksistensi *ODOL* ya. Jadi menyelesaikan persoalan tapi bisa berdampak menimbulkan persoalan yang jauh lebih berat dihadapi oleh konteks pembangunan nasional kita gitu ya.

Maka saya minta ini izin memberikan saran kepada Dirjen Perhubungan Darat saran. Lakukan studi Pak, lakukan studi, lakukan penelitian ya kebijakan yang tepat sebagai *win-win solution* akan diambil oleh Dirjen Perhubungan Darat itu kira-kira apa lakukan studi. Ya baik dari aspek teknis, baik dari aspek infrastruktur, baik dari aspek ekonomi dan lain sebagainya lakukan studi, sehingga ada satu rekomendasi kebijakan apa yang harus diambil mengingat kompleksnya persoalan *ODOL* ini.

Terima kasih Pimpinan, saya izin hanya setengah menit saja. Saya ingin meralat doa dari Pak Sudjadi senior saya, mudah-mudahan Pak Sudjadi itu juga setuju dengan ralat ini. Kita doakan Pak Presiden baru nanti Pak Dirjen jangan jadi Dirjen lagi Pak, jadi Menteri Perhubungan Pak, mudah-mudahan setuju.

Terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Itu persoalan doa urusan orang sama tuhannya dia Pak.

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

Menteri Perhubungan kalau aspirasi kita udah kelar kaya gitu.

**KETUA RAPAT:**

Jadi di di lanjutkan Pak Dirjen, tadi sebagian besar di jawab Pak Sudewo tuh Pak jadinya.

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

Masalah Jambi Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Iya masalah Jambi.

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

Terima kasih Pimpinan.

**Yang terhormat Pak Bakri**

Berkaitan dengan masalah Jambi kami sampaikan tadi yang disampaikan dari PUPR katanya tanggung jawabnya Perhubungan dan Korlantas. Jadi kami memberikan ilustrasi dulu bahwa untuk rancangan jalan khusus itu sudah muncul di tahun 2012, oleh beberapa konsorsium tambang di Jambi 2012, sudah 10 tahun, itu waktu itu 125 km yang yang akan dikerjakan oleh konsorsium. Tapi di tengah jalan konsorsium itu mengatakan bahwa batubara Jambi adalah (suara kurang jelas) dan tidak menguntungkan bagi investasi pembangunan jalan khusus waktu itu. Maka kemungkinan tidak akan lama menambang batubara, tapi faktanya sudah 10 tahun masih nambang terus. Dan konsorsium kesepakatan yang akan membangun itu bubar konsorsiumnya, ini yang perlu ditagih kembali ini dari Pak Bakri ke sana ini. Dulu ada kesepakatan tahun 2012, sekarang konsumsinya bubar, waktu itu alasannya masih muda lah *nggak*, akan investasi lama akan balik, *bla bla* tapi sekarang masih bertahan dia masih menggali sampai sampai sekarang berarti sudah 10 tahun dia.

Berarti kan alasannya tidak tidak tidak tidak masuk dalam alasan itu. Dan Pemda Jambi sudah mengeluarkan Perda nomor 13 tahun 2012 tentang pengaturan batubara dan peraturan Gubernur nomor 18 tahun 2013 tentang tata cara pelaksanaan pengaturan batubara. Ada sanksinya apabila melanggar ada 50 juta dan sanksi dicabut izin tambangnya, tapi Perda ini sampai sekarang tidak berjalan dan kasus ini sama dengan kasus di Sumatera Selatan. Sumatera Selatan Bapak Gubernur mengeluarkan Perda yang sama tapi tegas Sumatera Selatan dan sampai sekarang Perda itu berjalan dan Sumatera Selatan tidak ada masalah dengan pengangkutan batubara. Jambi yang yang masih belum tegas menjalankan Perdanya tapi penegakan hukum sudah. Dan

aktifnya yang kemarin yang sering bersurat kepada Menteri ESDM adalah Polda Jambi itu berapa kali bersurat dan kemarin terakhir membikin himbauan ke tambang-tambang untuk tidak keluar dari itu tanpa izin Ditlantas Polda itu sudah penegakan hukum tiap hari, itu salah satu yang tindak penegasan.

Hari ini ada berita juga yang muncul di Jambi, Gubernur Jambi Al Haris judulnya *headline* di situ jangan sampai angkutan batubara tak jalan tapi *enggak* tau isinya apa saya saya belum baca berkaitan-berkaitan rapat masalah batubara. Ini memang menjadi tanggung jawab kami juga ikut bertanggungjawab itu dan kami sudah akan merencanakan untuk bulan Desember mungkin awal-awal mungkin Pak Bakri nanti kami undang juga untuk bersama-sama dengan *stakeholder* yang lainnya, kita akan menggunakan rapat di Jambi untuk menyelesaikan ini gitu. Tidak bisa rapat di Jakarta, Jakarta *nggak nggak nggak* dekat-dekat Monas *nggak nggak* ngerti suasana Jambi Pak. Jadi saya pengin rapat di Jambi semua *stakeholder* yang berkaitan dengan Korlantas, Perhubungan, PUPR mungkin dan yang lain-lainnya untuk menyelesaikan bagaimana konsepnya, salah satu cara itu memang harus jalan khusus. Kalimantan Selatan membikin jalan khusus batubara, Sumatera Selatan itu di undang-undang di undang-undang minerba tuh di undang-undang minerba mensyaratkan juga bahwa di undang-undang minerba mensyaratkan juga Pak ada harus ada jalan khusus untuk batu bara tapi tidak jalan.

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

Ketua, bisa izin sebentar, Pak Ketua, mohon maaf Pak Dirjen. Apa yang Bapak sampaikan itu memang kenyataannya begitu Pak dari awal sampai ujung. Satu pertanyaan saya, kalau mereka melanggar undang-undang ini aturan-aturan ini kira-kira siapa yang berhak untuk memberi sanksi Pak?

Makasih.

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

Terima kasih, Pak.

Kalau di Perda di perda itu ada aturan itu peraturan daerah berarti daerah. Ada sanksinya 50 juta dan izin bisa dicabut SIUP-nya, satu. Yang kedua, kalau memang ingin ke tegas masalah melanggar undang-undang minerba kalau batubara itu harus jalan khusus kalau dia tidak membikin jalan khusus ya ESDM harus harus ikut turun di situ, bahwa kamu tidak bisa menjalankan ini maka. Kuncinya hanya satu ya macam saja SIUP dicabut apa IUP-nya dicabut pasti selesai. Jadi mungkin bisa digali lagi kenapa konsorsium dulu yang tahun 2012 sudah sepakat untuk membangun 125 km jalan khusus itu kok berhenti dan malah bubar sekarang dengan berbagai alasan. *Nah*, ini yang saya belum dapat informasi itu gitu sama Perda-nya kok *nggak* jalan.

Saya juga pengin menggali itu dan saya juga belum bisa menjawab bagaimana konsepnya tapi saya punya keinginan untuk mengumpulkan *stakeholder* yang lain. Kita harus ada keputusan yang yang jelas ada dan harus

ada berani keputusan itu. Saya malah menyarankan kemarin ada yang mau masyarakat Jambi WA saya udah kamu *class action* aja gitu kalau memang tidak bisa gitu. Biar semuanya ikut ikut ikut ikut menyoroti itu bukan hanya saling lempar melempar ini sana ini sana sini *nggak* selesai-selesai.

*Nah*, saya ingin mendudukan bareng-bareng karena saya punya tanggung jawab saya di Pak Dewo bilang tanggung jawabnya Perhubungan Darat Dirjen, oh iya saya ambil alih tanggung jawab itu saya akan mengumpulkan nanti mungkin minggu-minggu awal-awal Desember lah saya akan rencana akan membikin rapat di Jambi untuk bisa membicarakan masalah ini apa yang sebenarnya terjadi dan bagaimana langkah-langkah yang sudah dilaksanakan dan mana-mana yang memang harus kita kerjakan bersama gitu, tidak bisa parsial masing-masing kelompok gitu.

Terima kasih, Pak

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

Baik satu detik lagi, Pak, Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

30 detik, 30 detik, silakan.

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

Terima kasih, Pak, saya senang sekali *statement* Bapak, ini. Tapi, memang saya sudah izin sama kawan-kawan dan Pimpinan, kita kunjungan kerja nanti ini, Pak, akan datang kunjungan kerja Reses ini, kita akan ke Jambi. Saya mau ajak Pak Dirjen bersama kawan-kawan kita *nginep*, Bapak akan nanti melihat lebih kurang 20 kilo itu, Pak, truk berbaris itu, Pak. Oleh sebab itu, terima kasih, Pak Dirjen, saya bangga dengan *statement* Bapak mudah-mudahan orang yang berwenang untuk ini mendengar hari ini, Pak, supaya betul-betul penderitaan ini jangan berterus-terusan. Saya selaku Anggota DPR RI, bukan bermaksud untuk menghalang-halangi semua. Baik itu pemilik mobil maupun para sopir, kita semuanya *pingin* semuanya berjalan tapi jalan itu adalah jalan milik kita semua, Pak.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullah wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Satu menit, satu detik. Silakan, Pak Dirjen disambung lagi, apa sudah selesai?

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

Sudah selesai, Pak Dirjen

**KETUA RAPAT:**

Sudah cukup, masih ada yang mau di tanggapi?

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

Sudah, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Sudah cukup. Ibu

**ANGGOTA RAPAT:**

Saya minta izin, Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Oke *monggo*. Dari Pak Bakri sudah cukup, Pak Sudewo sudah cukup.

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

Pak Sudjadi Pak, saya jawab, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Pak Sudjadi, silakan, Pak, silakan.

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

Terminal tipe A sudah dianggarkan Pak 2023, *enggih*, Pak, selesai Pak, 2023, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Mantap. Jadi, *Insy Allah* 2024 Pak Sudjadi terpilih kembali.

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

Dan, kami menginformasikan, selesai, Pak.

Dan, kami mohon maaf menginformasikan tadi yang masalah terminal *kok* banyak sekali yang mangkrak begini. Ya, itu terminalnya limpahan dari daerah tahun 2017, kalau *terminal* yang kita bangun bagus-bagus, Pak. Medan, Amplas, sudah oke, Cirebon kecil tapi bagus, Bandung kami bangun kecil

bagus, sekarang kami membangun di Solotigo, tengah-tengah kota itu tanahnya cuman 2 hektar, itu kami tidak akan membangun besar dan di bawahnya terminal, atasnya untuk aktivitas masyarakat. Ada gedung pertemuan ada *bla bla bla*, gitu. Yang di Medan satu gedung saya kelolakan pada kopi yang terkenal di Medan, siapa silakan, jadi walaupun terminal tutup tapi orang akan mau *ngomong* ayo kita ngopi di Amplas, itu terminal areanya, Pak. Kecil-kecil kita bangun tidak seperti yang sekarang itu gede-gede ya, Pak, yang gitu juga suka bingung. Sukabumi besar sekali kami sudah tawarkan kepada siapa mau mengelola sampai sekarang belum dapat.

Makasih, Pak.

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

Saya minta izin, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Silakan, Pak, ada penyerahan.

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

Izin, Ketua, saya serahkan ini.

**KETUA RAPAT:**

Silakan, silakan, Bapak. Pak Roberth Rouw setelah itu Pak Hamka. Foto Pak, batiknya udah batik warna kuning, Pak. Saya persilakan Pak Hamka.

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

Terima kasih, Pimpinan.

**Pak Dirjen yang saya hormati,**

Saya bisa memahami bahwa mengarah kepada si ODOL itu memang kompleks. Saya hanya mengingatkan ya kita tes *case* dulu pada persoalan ODOL masuk di pelabuhan ini. Apa yang harus kita lakukan, cukupkah dengan jembatan timbang yang ada, sehingga ASDP nanti menaikkan tidak lagi terjadi *over weight* atau *over dimension*. Saya paham saya hanya mengingatkan tadi landasan berpikir kita untuk menyelesaikan persoalan ODOL. Kalau Pak Dirjen mau menjawab pasti tidak bisa menjawab secara tuntas karena sangat kompleks tetapi bagi saya ada progres ya ada progres. Contoh penggunaan ETLE mungkin kita bisa nyantol dengan Kapolri eh Kepolisian oke. Kita tes *case* dulu kepada pelabuhan nih, bagaimana bisa terjadi *zero* ODOL ini semua truk yang naik di kapal feri itu kalau bisa *clear and clean* terhadap ODOL ini.

Apa langkah yang harus kita lakukan, cukupkah dengan jembatan timbang atau ada *law enforce* yang baru atau penekanan-penekanan khusus terhadap itu, ini dulu. Saya kira karena judul kita hari ini lah penyelenggaraan

jembatan timbang kaitannya dengan pelabuhan, tadi saya kemukakan itu konsep besarnya Pak Dirjen. Saya tidak mau bahwa kita bergeser dari konsep itu tetapi pelan tapi pasti harus kita mengarah ke sana kan seperti itu.

*Nah*, saya ingin nanti ada kesimpulan terhadap apa yang menjadi objek pembicaraan inti kita pada hari ini. Saya bisa paham itu tadi tetapi penyelenggaraan jembatan timbang mampukah menyelesaikan persoalan tidak terjadi *overload* dan *overdimension* kendaraan-kendaraan yang akan naik di kapal feri. Itu tes *case* dulu, *law enforce* apa yang harus kita lakukan.

Demikian, Pimpinan, terima kasih.

#### **KETUA RAPAT:**

Baik mungkin, Pak Dirjen, *nggak* cukup sampai di situ saja tanggapannya, kalau ada yang mau ditanggapi lagi tertulis aja *nggak* apa-apa ya. Boleh-boleh silakan, Pak. Ini asal ada gambar ada anggaran. Mana suaranya?

#### **DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT:**

Izin, Pak Pimpinan, izin, Pak Dirjen. Jadi, untuk Seba, Bapak, kami sudah berkolaborasi dengan ASDP juga ya di sana sudah kita *maintain* untuk *greating*-nya di sana yang rusak itu, Pak, dan sudah selesai dikerjakan, Pak.

Terima kasih. Bisa beroperasi, Pak.

#### **KETUA RAPAT:**

Baik, saya kira cukup ya Bapak-Ibu sekalian. Jadi, jawaban atau tanggapan dari Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan sudah selesai. Kita akan masuk pada pembacaan kesimpulan sesuai dengan tata tertib Pasal 283. Saya akan membacakan

Draf Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan. Selasa, 29 November 2022

1. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dan operator bidang Perhubungan Darat untuk meningkatkan kualitas pelayanan pada sarana dan prasarana transportasi darat dengan memperhatikan aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan masyarakat pengguna jasa transportasi darat.
2. Komisi V DPR RI mendesak Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk meningkatkan pengawasan dan koordinasi dengan Kementerian/Lembaga terkait dalam penerapan larangan kendaraan *over dimension overloading* atau ODOL sesuai dengan *road map zero ODOL 2023*.

3. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan antara lain untuk:
  - A. Mempercepat penyelesaian pembangunan terminal tipe A yang tengah berjalan dan memaksimalkan fungsi operasional terminal tipe A yang telah selesai dibangun.
  - B. Mempercepat evaluasi terhadap semua unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor atau UPPKB, baik yang dioperasikan, direlokasi, maupun yang akan ditutup dan hasilnya disampaikan kepada Komisi V DPR RI.
  - C. Meningkatkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi di daerah dengan memperhatikan saran dan masukan Komisi V DPR RI.

**Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang terhormat,**

Apakah dapat disetujui draf kesimpulan tersebut?

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

Pimpinan...Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

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

Kami minta saya minta persoalan Jambi masuk dalam kesimpulan ini.

**KETUA RAPAT:**

Oh begitu, coba bunyinya *gimana*, Pak Sudewo.

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

Mestinya tenaga ahli sudah menyusun itu menjadi topik menarik dari awal tapi kok *nggak* dimasukkan tuh, biar disusun TA dulu aja, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya coba *gimana*, poin, poin keempat ya. Sepertinya Pak Sudewo mau pindah Jambi bener *nih* kayaknya.

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

Karena tidak punya batubara di sana, Pimpinan.

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

Ide itu cemerlang.



**KETUA RAPAT:**

Silakan, Pakde

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

Ide itu cemerlang cuman ini tugasnya Pak Menteri bukan Pak Dirjen. Koordinasi itu tugasnya, Pak Menteri, komando kendalinya itu udah Pak Menteri tapi Pak Dirjen kan operasional. *Nggak* bisa lalu *ngundang*nya Gubernur, *ngundang* itu *nggak* bisa, ini pengalaman saya.

Terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

*Gimana*, Pak Sudewo?

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

Saya kira tidak jadi masalah, Pimpinan. Kementerian Perhubungan itu kan punya organ namanya Perhubungan Darat, ya saya paham apa yang disampaikan oleh Pak Sudjadi tapi karena pada saat ini kita rapatnya dengan Dirjen Perhubungan Darat tidak ada salahnya kalau diskresinya melalui Dirjen Perhubungan Darat. Saya katakan sekali lagi melalui Dirjen Perhubungan Darat dan Dirjen Perhubungan Darat mengambil langkah-langkah otomatis konsultasi dan saran pendapat dari Menteri, saya kira itu. Dan itu kata-katanya jangan dalam menangani permasalahan, mengatasi permasalahan, menangani diganti mengatasi.

**KETUA RAPAT:**

Cukup Pakde, *gimana*? Artinya Dirjen Perhubungan Darat melalui Dirjen Perhubungan Darat atau atau Komisi V DPR RI minta Kementerian Perhubungan melalui Dirjen Perhubungan Darat, mungkin begitu ya Pak. Agar supaya ini lewat Pak Menteri Perhubungan untuk lintas sektoral dengan Kementerian-kementerian yang lain. Jadi mungkin begitu ya, Pak?

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

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

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

Kalau soal Dirjen minta konsultasi dengan Menteri itu sifatnya teknislah internal tapi berkoordinasi dengan Kementerian itu kan Kementerian belum tentu Menteri gitu kan. Jadi, misalnya Dirjen Perhubungan Darat koordinasinya

dengan Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, gitu. Saya kira itu, Pimpinan, ini sudah bagus.

**KETUA RAPAT:**

Pak Dirjen ada masukan, Pak? Jangan iya aja, Bu, Coba di ini

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

Ya kita koordinasi dengan Kementerian, Pak, Kementerian tadi Kementerian kan, di bawahnya ada...ada Dirjen yang yang organ-organ lain yang satu eselon mungkin.

**KETUA RAPAT:**

Jadi, prinsip *oke* setuju dengan kesimpulan ini? Setuju ya Bapak-Ibu, ya?

**(RAPAT: SETUJU)**

Jangan lama-lama.

**Bapak-Ibu Anggota Komisi V dan para hadirin yang saya hormati,**

Dengan telah disepakatinya beberapa kesimpulan dan keputusan tersebut, maka rangkaian acara Rapat Dengar Pendapat pada hari ini kita selesaikan. Kami mohon maaf apabila ada kata-kata atau tindakan yang kurang berkenan, sebelum rangkaian acara rapat hari ini ditutup kami berikan kesempatan kepada Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk menyampaikan sambutan penutup.

Silakan, Pak Dirjen.

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

**Terima kasih Pimpinan yang terhormat dan Anggota Komisi V yang terhormat,**

Terima kasih pada hari ini kami dapat melakukan Rapat Dengar Pendapat dengan Komisi V dengan baik dan apa yang menjadi yang sudah disampaikan sudah kami catat Pak, *Insyah Allah* akan kami tindaklanjuti dan akan kami laporkan apa-apa langkah-langkah yang sudah kami kerjakan kepada Komisi V.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Demikian sambutan akhir atau kata penutup dari Pak Dirjen, dengan demikian Rapat Dengar Pendapat pada hari ini dapat kita tutup dengan ucapan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**(RAPAT DITUTUP PUKUL 13.00 WIB)**

**JAKARTA, 29 November 2022**

a.n. KETUA RAPAT  
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

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