



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH  
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI  
DENGAN DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI, DIRJEN  
PERHUBUNGAN DARAT KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI,  
GUBERNUR PROVINSI JAWA BARAT, GUBERNUR PROVINSI JAWA  
TENGAH, DAN GUBERNUR PROVINSI JAWA TIMUR**

- Tahun Sidang : 2022-2023  
Masa Persidangan : IV  
Rapat Ke- :  
Jenis Rapat : RDP  
Sifat Rapat : Terbuka  
Hari, Tanggal : Rabu, 12 April 2023  
Waktu : Pukul 10.00 s.d. 14.14 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 tentang preservasi dan pemanfaatan  
jalan pantura  
2. Lain-lain
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR  
RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:  
24 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)  
7 dari 12 orang Anggota
    1. Lasarus, S.Sos., M.Si.
    2. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
    3. Ir. Sudjadi
    4. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
    5. Sri Rahayu
    6. Harvey B. Malaihollo
    7. Djenri Alting Keintjem, SH., M.H.
  2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)  
1 dari 8 orang Anggota
    1. Drs. Hamka B Kady, M.S.
  3. FRAKSI PARTAI GERINDRA  
(F-GERINDRA)  
7 dari 7 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. Drs. H. Mulyadi, M.MA.
7. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M.

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)  
3 dari 6 orang Anggota

1. Drs. H. Tamanuri, M.M.
2. Drs. H. Soehartono, M.Si.
3. Sri Wahyuni

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN  
BANGSA (F-PKB)

- 2 dari 6 orang Anggota
1. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
  2. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

- 2 dari 5 orang Anggota
1. Willem Wandik
  2. Lasmi Indaryani, S.E.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN  
SEJAHTERA (F-PKS)

- 1 dari 5 orang Anggota
1. H. Suryadi Jaya Purnama, S.T.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL  
(F-PAN)

- 0 dari 4 orang Anggota

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN  
PEMBANGUNAN (F-PPP)

- 1 dari 2 orang Anggota
1. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

B. UNDANGAN:

1. Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR RI (Dr. Ir. Hedy Rahadian, M.Sc.)
2. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI (Drs. Hendro Sugiatno, M.M)
3. Kepala Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Jawa Barat (Bambang Tirtoyuliono)
4. Wakil Gubernur Jawa Tengah (Taj Yasin Maimoen)
5. Sekretaris Daerah Jawa Timur (Adhy Karyono)

**JALANNYA RAPAT:**

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

**Saudara-Saudara yang kami hormati,**

Demikianlah pengantar dari kami, selanjutnya kami berikan kesempatan kepada Gubernur Provinsi Jawa Barat, Gubernur Provinsi Jawa Tengah, Gubernur Provinsi Jawa Timur, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR dan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk menyampaikan penjelasannya.

Kami persilakan yang pertama Pak Wagub dulu *deh*, Provinsi Jawa Tengah.

**WAKIL GUBERNUR JAWA TENGAH (TAJ YASIN MAIMOEN):**

Izin, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Selamat pagi,  
Salam sejahtera buat semuanya,**

Sebelum mulai pemaparan tentang kondisi jalan di Jawa Tengah, saya mengucapkan selamat menjalankan ibadah puasa bagi yang menjalankan.

Yang pertama, perlu saya sampaikan bahwa memang ini kami ucapkan terima kasih telah diundang oleh Komisi V, Para Pimpinan, dan Para Anggota Komisi V yang terhormat. Terima kasih kami ucapkan, kami diundang untuk memaparkan perkembangan atau lingkup wilayah BPPJN Jateng DIY karena memang kami bergabung dengan DIY, untuk ruas jalan.

Yang pertama, perlu saya laporkan untuk Jawa Tengah sendiri, untuk ruas jalan milik nasional, itu memiliki 1.769 kilometer, di Jawa Tengah ada 1.522, dan di DIY ada 246 kilometer. Sementara ada jumlah jembatan nasional di Jawa Tengah dan di DIY itu ada 975 buah yang terdiri dari Jawa Tengah adalah 851 dan di DIY ada 122 buah, di Jawa Tengah sendiri itu ada satuan, ada satuan kerja satu, sekitar 457,43 kilometer, satuan kerja panjang jalan nasional kedua ada 417, 4,46 kilometer dan satuan kerja PJK 3 Jateng ada 556,74 kilometer, sementara satuan kerja SKPD Jawa Tengah ada 86,46 kilometer. Sehingga panjang Jalan Nasional Jateng ada 1.518,1 kilometer ini terbagi PJK 1, ada di daerah Semarang sampai ke kabupaten Brebes juga ke selatan sampai ke Banyumas dan di kabupaten Cilacap, sementara satuan kerja PJK 2, itu ada di daerah mungkin mulai dari Magelang sampai ke daerah Purwokerto melintasi dua jalur, ada jalur Wonosobo dan jalur Kebumen, sementara satuan kerja PJK 3, ada di Pantura mulai dari kabupaten Rembang perbatasan Jawa Timur, Jawa Tengah sampai ke Kabupaten Semarang hingga melebar ke daerah selatan yaitu ada di Kabupaten Sragen berbatasan Jawa Tengah dengan Jawa Timur sampai ke Kabupaten Klaten di mana perbatasan Jawa Tengah dengan DIY.

Sementara, yang perlu kita laporkan juga sejak Tahun 2018 hingga Tahun 2023. Ini kita bagi ada lintas pantai utara bagian barat dan lintas pantai utara bagian timur, sementara untuk Satker PJN 1, Provinsi Jawa Tengah yang mana targetnya pembangunan ada 280, pagunnya ada 282 dan keuangan ada 282. Ini di Tahun 2018, di Tahun 2019, sama, sampai Tahun 2023, target, kilometernya ada 247, pagunnya ada 269. Itu untuk Pantura Bagian Barat, sementara lintas Pantura, Pantai Utara Bagian Timur yang mana dikerjakan oleh Satker PJN 3, Provinsi Jawa Tengah, yang mana target pada Tahun 2023 ada 1.044 kilometer, pagunnya ada 304 miliar dan keuangannya 55.

Penanganan rutin belanja barang ada 1.030,3 kilometer dan penanganan efektif belanja modal 13,71 kilometer. Sementara penetapan Jalan Nasional Provinsi Jawa Tengah DIY, total panjang tadi saya sampaikan, sementara kondisi yang baik itu ada 845,43 kilometer, sementara kondisi sedang itu ada 822, ada rusak ringan 93 kilometer dan rusak berat ada 6,9 kilometer, yang mana kita bisa perinci di daerah jalan nasional Provinsi Jawa Tengah dan DIY, jalan yang mantap itu ada 1.668,3 kilometer dan kurang baik atau rusak ada 100 kilometer, kalau kita lihat prosentasi berarti jalan di Jawa Tengah dengan DIY itu 94,31% itu baik.

Kemantapan jalan nasional per lintas Tahun 2022 bahwa jalan lintas utara dalam kondisi baik, itu 89,05%, sementara jalan lintas selatan ada 92,10%, jalan lintas tengah 97,43%, jalan pantai selatan 95,83%, jalan lintas penghubung 95,31%, dan non lintas 95,40%, ini jalannya baik. Artinya pemeliharaan itu sangat rutin dan benar-benar periodik, sementara data kondisi kemantapan lintas di Pantura, total kemantapan lintas di Pantura sebesar 89,05% atau setara dengan 346,49 kilometer, ada Pantura Barat yaitu 88,34% sepanjang 202 kilometer dan Pantura Timur ada 90% dalam keadaan baik, ada 144 kilometer, sementara kemantapan jembatan nasional Provinsi Jawa Tengah dan DIY, kemantapan jembatan pada Tahun 2022 di Jawa Tengah itu 94,86%. Sementara masih ada perbaikan dan kerusakan, itu sekitar 5,14% sehingga total nilai kondisi jembatan PJN Jateng, DIY, ada 95,08% dan ada kerusakan atau perbaikan 4,92%, itu sudah mencakupi DIY dan Jawa Tengah. Kondisi jalan lintas utara bagian barat sejak Tahun 2018 sampai 2023 ini selalu ada kenaikan yang mana pada Tahun 2018 itu 47,57% kondisinya baik, lalu meningkat, menjadi 58,46% pada Tahun 2020, 2021 itu 50,07. 2022, 50,36 dan di Tahun 2023, ini 53,36.

Sementara sedang atau kurang baik itu di Tahun 2023 secara langsung, itu ada 149,40% rusak ringan, ada 25% dan rusak berat, di Jawa Tengah di bagian lintas utara bagian barat itu ada 1%. Sehingga kalau kita total pada Tahun 2023, itu 88,97% ini jalannya mantap dan tidak mantap 11,03%. Sementara untuk kondisi jalan lintas pantai utara bagian timur di Tahun 2023 kali ini jalannya yang baik itu 49,93, sementara jalan yang sedang itu 94,10 dan jalan rusak ringan 13,91 rusak berat ada 2,40 kilometer, sehingga kondisi jalan lintas utara bagian timur, Tahun 2018 sampai 2023, di Tahun 2018, 98,20 ini jalannya mantap dan di Tahun 2023, 89,90% itu mantap dan tidak mantap itu rusak ada 10,10%.

Sementara, kami laporkan di Jawa Tengah untuk perbaikan peta lokasi jembatan itu ada jembatan pedes, ada jembatan Pemali Brebes, Jembatan Kali Banger, Jembatan Wonokerto 2A, Jembatan Juana 1A, Jembatan Pang 1, Jembatan Jurug B, Jembatan Tajum Karang Bawang, Jembatan Tajum Marga Sana. Ini yang saat ini ada perbaikan, ada pekerjaan jembatan dengan pola KPBU, ada enam paket penggantian jembatan dan dua paket duplikasi jembatan, ada satu paket penggantian dengan jembatan, sementara perlu saya laporkan bahwa beberapa bulan yang lalu, atau beberapa minggu yang lalu, kita di Jawa Tengah sempat banyak yang komentar atau mungkin di media sering mendengarkan jalannya tidak baik, jalannya macet.

Ini memang karena perbaikan dua jembatan. Yang pertama, adalah Jembatan Wonokerto 2A di Kabupaten Demak yang *alhamdulillah* saat ini sudah selesai perbaikannya dan sudah lancar untuk melakukan perjalanan.

Yang kedua, kemarin sempat viral itu juga ada di Jembatan Juana 1A, *alhamdulillah* beberapa hari yang lalu itu sudah diresmikan dan sudah bisa dilewati, sehingga ini karena jalur saya sendiri, karena saya ada di kabupaten Rembang ketika mau ke Semarang juga merasakan itu, *alhamdulillah* 2 hari kemarin saya mencoba kegiatan-kegiatan di Rembang *alhamdulillah* sudah lancar hanya ada beberapa memang ruas jalan yang masih dalam perbaikan, akan tetapi masih bisa di atasi oleh Kepolisian diatur lalu lintasnya sehingga kemacetan tidak separah seperti beberapa minggu yang lalu.

### **Bapak, Ibu Anggota Dewan yang terhormat,**

Sementara ini perlu juga saya laporkan rekapitulasi pekerjaan jembatan. Jembatan ada 9 tadi di Jembatan Tajum Marga Sana ada panjang penanganan yaitu 441,087 meter, konfigurasi 50 plus 50 plus 50 FDG, lokasi di Jawa Tengah awal konstruksi 24 bulan 10 Tahun 2022, akhir konstruksi 13-09-2023. Artinya progres fisik itu baru 45,22%. Sementara, di wonokerto ada sepanjang 158,36 meter, konfigurasi 60 meter yaitu 36 meter, SIG plus 2,5 meter SIG, lokasi ada di Jawa Tengah, awal konstruksi 22 bulan 6 Tahun 2022 akhir konstruksi 15 bulan 4 Tahun 2023, progres fisik 86,83%, pekerjaan *finishing alhamdulillah* ini sudah dijalankan...dilintasi.

Sementara ada di Pamali Brebes sepanjang penanganan 265,91 meter dengan konfigurasi bentang 105 meter, lokasi ada di Jawa Tengah awal konstruksi Tahun 2022 bulan 6 tanggal 22 dan akhir konstruksi bulan 10 Tahun 2023, progres fisik 61,45%, pekerjaan persiapan pemancangan dan lainnya, sementara di Jembatan Tajum Karang Bawang, panjang penanganan 383,887 meter konfigurasi bentang 130 meter, awal konstruksi tanggal 7 bulan 8 Tahun 2022 dan akhir konstruksi bulan 11 Tahun 2023 bulan 10, sementara progres fisik ada 47,98% ada di kabupaten Juwana atau Jembatan Juwana, panjang penanganan 183,63 meter, konfigurasi bentang 80 meter, awal konstruksi tanggal 27 bulan 5-2022, akhir konstruksi tanggal 1 bulan 4-2023 yang saat ini progres fisik sudah 84,23% tinggal pekerjaan reling, trotoar, leningan pasangan batu artinya tinggal tidak mengganggu lalu lintas pengendara.

Ada di Jembatan Curug, perlu saya laporkan bahwa panjang penanganan 206,34 meter, konfigurasi bentang 152 meter, mulai konstruksi tanggal 3 bulan 7 Tahun 2022 dan akhir konstruksi tanggal 2 bulan 12 Tahun 2023 pekerjaan progres fisik 50,59% ada pekerjaan *acquirement*, pekerjaan galian struktur PIR 1 dan PIR 3 metode pekerjaan pondasi PIR 2. Di Jembatan Kalibangar ada 143,92 meter, panjang penanganan konfigurasi bentang 30 meter, mulai pengerjaan tanggal 8 bulan 8-2022 dan sudah selesai, pada tanggal 15 bulan 4-2023, 94,85% ada tinggal *finishing* saja.

Di Jembatan Empang, panjang penanganan 164,71 meter, konfigurasi bentang 50 meter, awal konstruksi 22 bulan 5-2022 dan akhir konstruksi bulan 9 Tahun 2023 ini progres fisik masih 46,14%. Sementara, di jembatan pedes itu ada 116,712 meter, bentang ada 62 meter, awal pekerjaan tanggal 12 bulan 8 Tahun 2022 dan akhir konstruksi 21 bulan 6-2023, saat ini pekerjaan progres fisik 87,47%. Mungkin ini yang bisa saya laporkan untuk sementara.

Untuk kesiapan kami untuk menyambut Tahun 2023..., Lebaran Tahun 2023 bahwa memang perlu saya laporkan juga para Anggota Dewan dan Pimpinan bahwa peta lokasi rawan bencana Provinsi Jawa Tengah, artinya ini kita punya beberapa pengalaman yang pertama adalah di Tahun 2019 yang menyebabkan kemacetan panjang sampai ada juga yang harus dibawa ke rumah sakit dan sebagainya. Tahun 2019 itu di ruas tol Kabupaten Brebes *nah* ini sudah kita antisipasi dan *alhamdulillah* untuk uraian *Insya Allah* kami sudah siapkan dan pos-pos juga sudah kita siapkan.

Kita memperkirakan untuk para pejalan mudik di Jawa Tengah, karena Jawa Tengah ini adalah provinsi di tengah-tengah antara Jawa Timur dan Jawa Barat juga ada DIY sehingga perlintasan bukan hanya dilakukan kepada masyarakat yang mudik ke Jawa Tengah saja, akan tetapi juga melintasi di Jawa Tengah, kami memperkirakan ada 13 juta pemudik atau pengguna jalan untuk Lebaran Tahun 2023 dan ini ada kenaikan dibanding pada Tahun 2022 yang mana hanya 11 juta dan sebelum pandemi di tahun 2019 itu para pemudik 8 juta, sehingga peningkatannya ini sangat signifikan.

Yang kita sudah antisipasi bahwa kenyamanan dan keselamatan para pemudik dan para wisatawan yang datang ke Jawa Tengah ini kami sudah menginstruksikan kepada seluruh pariwisata untuk benar-benar dicek lagi karena kemarin, ada sempat pandemi Covid-19 sehingga banyak pariwisata yang menutup tempat-tempat wisatanya khususnya tempat-tempat yang biasanya untuk swafoto, ini memang yang mana biasanya tempat-tempat swafoto ini terbuat ada dari bambu, ada dari berbagai macam jenis bahannya ini perlu kita waspadai dan kita perlu antisipasi sehingga keselamatan para pemudik maupun pelintas ini benar-benar kita..., apa..., beri kenyamanan dan keamanan untuk di Jawa Tengah.

Untuk peta lokasi rawan kemacetan di Provinsi Jawa Tengah ada beberapa ruas utamanya memang yang sampai saat ini itu ada di Kabupaten Brebes yang menuju Kabupaten Banyumas, yang tujuannya biasanya di sekitar Kabupaten Purbalingga ada di Kabupaten Purworejo, Purbalingga dan sekitarnya maka memang saat ini juga kita antisipasi karena rata-rata para

pemudik itu melintasnya keluar tol dari Kabupaten Brebes di Pejagan menuju ke selatan, *nah* ini perlu juga nanti kita berikan informasi-informasi ketika masuk ke Jawa Tengah untuk melintasi berbagai *exit* tol bukan hanya di Pejagan saja ada di Kabupaten Tegal dan di Kabupaten Pemalang sehingga penumpukan kemacetan yang ada di ruas tersebut bisa kita hindari sehingga *Insyah Allah* kami juga sudah mengantisipasi itu semua.

*Nah*, memang yang perlu kita kejar, saat ini target sudah mendekati ini adalah di Kabupaten Pati, Kabupaten Rembang yang saat ini masih ada pekerjaan ruas jalan karena di sana tidak ada tol dari Jawa Timur menuju ke Jawa Tengah bagian utara, timur ini karena tol nya baru sampai ke Kabupaten Demak sehingga memang ini yang perlu kita antisipasi dan kami kejar untuk pekerjaan-pekerjaan dan *Insyah Allah* beberapa minggu...beberapa hari ke depan untuk pekerjaan yang masih menyisakan sekitar kemarin itu sekitar 100 meter ya, itu *Insyah Allah* sudah bisa diselesaikan sehingga rawan kemacetan di jalur pantura bagian timur *Insyah Allah* bisa terurai dan untuk keselamatan para pemudik utamanya adalah pelintas pemakai motor, ini yang memang perlu kita antisipasi sehingga kita cek lagi jalan-jalan yang masih berlubang untuk segera kita koordinasikan dengan pemerintah atau BPJPN pengurus nasional.

Mungkin ini, Bapak-Ibu yang bisa saya laporkan sementara, kurang lebihnya saya mohon maaf dan mohon maaf Pak Gubernur tidak bisa hadir secara langsung nitip salam kepada *panjenengan* semua, saya akhiri.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Selanjutnya, kami persilakan ke Jawa Timur, Pak, silakan Pak Adhy Karyono, Sekda Provinsi Jawa Timur.

**SEKRETARIS DAERAH PROVINSI JAWA TIMUR (ADHY KARYONO):**

*Bismillahirrahmanirrahim.*

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang terhormat Pimpinan Komisi IV DPR RI dan yang terhormat seluruh Anggota yang hadir,**

Izin salam hangat dari Ibu Gubernur, Beliau ada empat agenda salah satunya dengan BPK, dengan DPRD, LKPJ, jadi tidak bisa hadir dan Pak Wagub saat ini mungkin terakhir yang kena covid masih positif dan izin diwakilkan oleh kami, Pak.

Baik, terkait dengan bagaimana prevensi dari jalan nasional kami ingin sampaikan bahwa jalan nasional yang melintas sepanjang wilayah Jawa Timur itu sepanjang 440,17 kilometer itu dari mulai dari perbatasan Jawa Tengah, ada Demak dengan Tuban itu dibagi menjadi sembilan koridor pantura, yang

pertama, yang perbatasan Jawa Tengah itu koridor hulu tuban sepanjang 51 kilometer. Kemudian yang kedua, Tuban Babat Lamongan Bunder 78,7 kilometer kemudian juga Bunder ke Gresik 6,5 kilometer, Gresik ke Surabaya 4 kilometer dan kilometer 5, Bunder ke Gresik, Gresik ke Surabaya, Surabaya ke Sidoarjo, Sidoarjo ke Gempol, Gempol Pasuruan Probolinggo. Kalau di Pantura sana, Probolinggo Paiton Situbondo dan terakhir Situbondo Ketapang melewati Banyuwangi. Dari sepanjang itu sebetulnya kita punya sirip jalan untuk menopang jalan nasional, ada 6 sirip jalan provinsi yang kita pelihara betul yaitu yang pertama, kalau di Tuban ada sirip jalan Pakah Ponco Bojonegoro, kemudian yang kedua di Babat Kloso Jombang dan di Lamongan Mojokerto dan ada di Pasuruan Kejayan Purwosari Situbondo, Bondowoso, Jember dan Bunduan Bondowoso ini jalan yang menopang supaya arus di jalur nasional ini bisa berkurang untuk jalur alternatif lain, demikian nanti juga digunakan untuk mudik.

Kemudian, dari tingkat kemantapan jalan nasional cukup bagus yaitu 97,2% hanya tersisa sedikit saja. Kemudian, kalau dilihat dari jalan semua di sini memang arusnya banyak yang tersendat karena persoalan satu, masih melewati misalnya di Tuban itu titik dengan masuk kota dan ini ada hubungannya dengan Perpres 80, ya, untuk bisa mengatasi persoalan tersebut.

Kemudian juga ada Sidoarjo, Gresik juga sama itu kemudian ada di Bunder masih ada proses pembangunan untuk pembetonan jalan, *nah* ini masih dalam proses sehingga kita sudah siapakan untuk Lebaran ini kita hentikan dan ada jalur yang bisa digunakan. Kemudian, selain itu sebenarnya di topan dengan tol yang sudah masuk ke Probolinggo dan nanti kita *ground breaking* sudah masuk Probolinggo ke Besuki.

Namun, kalau kita lihat jumlah panjang jalan ini memang tanggung jawab dari nasional sudah bagus, Pak, mungkin yang jadi persoalan adalah penopangnya, kami dengan jumlah jalan provinsi yang menjadi kewenangan kami sepanjang 1.421 kilometer kemudian dengan jumlah ruas koridor yang sangat banyak dan dengan kemantapan sekarang 85,1% dan hanya bisa mungkin dengan kecepatan rata-rata mobil 60 kilometer per jam dan ini lebih dikarenakan pertama jumlah ruasnya sangat panjang kemudian tingkat pelebaran jalan yang masih kurang. Kemudian, kami ingin melaporkan terkait dengan ruas jalan tadi yang bisa untuk ada menopang ini sebenarnya sesuai dengan Perpres No. 80. Kami punya yang betul-betul kalau ini dijalankan sebenarnya akan mengurangi beban dari jalan nasional, yang pertama adalah pembangunan Jalan Lingkar Tuban yaitu menghindari kota tuban, mungkin *next slide* ya, pembangunan Jalan Lingkar Tuban di situ akan memotong, melewati, melingkari Kota Tuban yang memang ini pusat kemacetannya dan sekarang posisinya dengan 15,19 kilometer itu baru dilaksanakan 7,12 kilometer dengan 4 *line* dan 7,98 kilometer 2 *line* masih tersisa 2 *line* lagi 7,9 kilometer kalau sudah selesai Tahun 2024 maka kemacetan dan beban jalan nasional akan berkurang.



Yang kedua, jalan lingkaran utara Lamongan, ini prosesnya sudah kontrak dan ini akan bisa menyelesaikan bagaimana kemacetan di Lamongan di jalur nasional, itu baru dari 7,15 kilometer dibagi dan ini akan selesai di 2024.

Kemudian yang berikutnya, masuk di Sidoarjo itu adalah pembangunan flyover Aloha yang sedang proses itu bagaimana membuat *flyover* untuk menghindari jalan kereta dari Sidoarjo menuju Juanda, demikian juga Juanda bisa langsung ke Surabaya melalui di atas dan ini sedang dikerjakan, diperkirakan bulan Juni 2024, ini ada penutupan jalan, jadi memang akan terjadi kemacetan pengalihan-pengalihan jalan untuk Lebaran ini.

Kemudian, yang berikutnya pelebaran jalan nasional batas Kota Situbondo dan Ketapang ini masih belum berjalan baru 2 kilometer dan ini yang sumber dari kemacetan karena jalan yang masih sempit. Kemudian yang berikutnya, pelebaran jalan nasional Bulu Tuban, ini sebenarnya bukan proyek prioritas nasional tetapi kami memandang penting dan sudah mengusulkan untuk bisa dilakukan pelebaran jalan di mana untuk mendukung kawasan di logistik kilang minyak di RR Tuban dan ini menjadi prioritas kami karena investasi di sini tentu perlu didukung dengan jalan.

Kemudian, berikutnya ada Jalan Inpres, jalan daerah ini menjadi penting bagi kami karena di antara 10 yang kami usulkan juga berhubungan dengan jalan nasional yaitu yang pertama, di jalan Kabupaten Tuban rekonstruksi dan pelebaran jalan Pakah Ponco. Kemudian yang kedua, di Pasuruan, rekonstruksi dan pelebaran ruas batas Kota Pasuruan Kejayan, ini yang kita sudah usulkan masuk dalam *invest* di luar dari usulan dari Kabupaten, ini yang dari jalan provinsi.

Kemudian, selebihnya kami melaporkan terkait dengan bagaimana potensi dari pergerakan perjalanan untuk mudik karena tentu masih bertumpu ke tol sampai Probolinggo kemudian lebih banyak nanti untuk jalur nasional, kalau kita lihat untuk di Jawa Timur sendiri kami punya perhatian ekstra untuk ketika Lebaran dan H plus satunya itu daerah-daerah wisata yang terjadi sering kemacetan dan kecelakaan, kalau dilihat dari potensi pergerakan nanti untuk mudik yang melalui jalan nasional adalah kalau Tahun 2022 itu 85,31% nya, maka di Jawa Timur itu Tahun 2022 adalah 17,1% ada 14,6 juta yang mudik dan diperkirakan dengan jadwal mudik sekarang dan kelancaran arus maka diperkirakan naik tahun 2023 arus mudik itu akan 21,2 juta orang yang akan mudik atau 17,1% tadi.

Maka, kalau kita lihat kami sudah memprediksi bagaimana penggunaan moda, ada moda jalan, ada 2,8 juta penumpang yang akan menggunakan jalan yang perlu diantisipasi, kemudian moda udara 600 ribu penumpang dan moda kereta 3,4 ribu penumpang dan laut ada 1.590 ribu penumpang dengan penyebrangan 1,2 juta dan diperkirakan kendaraan juga akan diangkut dengan kapal dan 148 ribu kendaraan roda dua dan 177.937 roda empat, terkait dengan ini maka kembali ke bagaimana beban jalan nasional bahwa kemampuan tentu di hari-hari biasa pun masih terdapat kemacetan dengan titik ruas yang kami sebutkan tadi maka Lebaran perlu ada alternatif-alternatif jalur yang sudah kita siapkan.

Kemudian, kalau kita lihat dari kami juga untuk mempermudah bagaimana warga masyarakat Jawa Timur itu bisa mudik gratis kami juga menyiapkan dari Jakarta supaya tertib ada 17 bis yang mungkin berangkat tanggal 18 dan kembali di tanggal 29 dan juga mempersiapkan mudik gratis untuk dari Surabaya ke seluruh kabupaten kota di luar Surabaya dan juga yang menggunakan kapal angkut untuk bisa mengangkut penumpang maupun motornya, ini untuk bisa mengurangi termasuk juga bagaimana kami sudah melakukan perbaikan-perbaikan jalan percepatan untuk jalur-jalur yang menopang jalur nasional termasuk jembatan dan juga pelebaran jalan, namun masih ada keterbatasan karena dari sisi kemampuan PAD kami untuk mengalokasikan dengan total tadi jalan 1.400 kilometer ini kami baru bisa mungkin 30% nya alokasi dan dibantu oleh DAK sebesar 26 miliar itu belum cukup untuk menyelesaikan pemeliharaan kami untuk meningkatkan kemantapannya, maka tadi kemantapannya di 85,1%.

Itu mungkin yang bisa kami sampaikan terkait dengan di forum ini karena kewenangan jalan nasional ada di pusat maka tentu kami mengikuti, kami lebih *concern* bagaimana prioritas provinsi yang sudah diusulkan dalam Inpres untuk perbaikan jalan pemantapannya itu sudah dipenuhi kemudian juga kami sedang menyusun untuk tahun 2024 bagaimana bisa mendukung percepatan dari kenaikan kemantapan tersebut.

Demikian yang bisa kami sampaikan dari Jawa Timur.

*Wabilahi taufik wal hidayah,  
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, dari Pemerintah Daerah Jawa Timur, selanjutnya kami persilakan Jawa Barat, Pak, silakan.

**KEPALA DINAS BINA MARGA DAN PENATAAN RUANG JAWA BARAT  
(BAMBANG TIRTOYULIONO):**

Baik, izin Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang saya hormati Pimpinan serta Anggota Komisi V DPR RI,  
Pak Dirjen Bina Marga,  
Pak Dirjen Perhubungan,  
Pak Wagub,  
Pak Sekda Kabupate, maaf, Jawa Timur,**

Izin, Pak Pimpinan, Pak Gubernur, Pak Wagub, dan Pak Sekda tidak bisa hadir secara pribadi, Beliau punya tugas bersamaan begitu dan sekarang kepada kami berdua, Pak, jadi saya Kepala Dinas Bina Marga Jawa Barat dan juga dengan rekan saya Pak Koswara Kepala Dinas Perhubungan Jawa Barat.

Yang perlu disampaikan, Pimpinan dan Anggota yang saya hormati bahwa di Jawa Barat ini ada lebih kurang 1.782,65 kilometer, panjang jalan punya nasional. nah, sedangkan yang punya kewenangan provinsi ada sebanyak atau sepanjang 2.362,18 kilometer. Khusus untuk di area Pantura yang punya jalan nasional panjangnya sepanjang 266,57 kilometer dan dalam kondisi baik, sedangkan ada jalan provinsi yang merupakan kewenangan provinsi ada 12 ruas jalan, mulai dari area Bekasi sampai dengan Cirebon, ya, dengan kondisi kemantapan jalan secara akumulatif yang ada di Jawa Barat yaitu 82,79%, sedangkan yang 12 ruas jalan sebagai penopang jalur Pantura yang ada di Jawa Barat antara kisarannya 77 sampai dengan 92% artinya bahwa masih Jawa Barat terus meningkatkan supaya kemantapan jalan yang menopang di Pantura ini bisa memenuhi para pengguna jalan yang akan menuju ke arah selatan maupun ke arah tengah maupun selatan Jawa Barat, dilaporkan kembali, Pimpinan, bahwa kami di Jawa Barat Tahun 2023 ini lebih kurang sekitar 364 kilometer dari 297 ruas jalan yang kita tangani di tahun 2023. Dan kami mengupayakan mudah-mudahan dalam waktu H-9 H-7 ini sudah bisa mampu melayani sehingga bisa dimitigasi, diminimalisir kemungkinan adanya kemacetan akibat dari, apa namanya, pekerjaan jalan yang kami tangani.

Itu mungkin, Pimpinan, yang bisa kami laporkan sementara.

Terima kasih.

*Wabilahi taufik wal hidayah,  
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih.

Selanjutnya, kami persilakan Pak Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR.

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc):**

Terima kasih, Pimpinan.

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

**Yang kami hormati, Bapak Pimpinan Komisi V DPR RI,  
Yang kami hormati keseluruhan Bapak, Ibu Anggota Komisi V DPR RI,  
Bapak Dirjen Perhubungan Darat,**

Kemarin kami baru jalan-jalan Pak ke Merak meninjau kesiapan Lebaran, kemudian juga,

**Yang kami hormati yang mewakili Bapak-Ibu Gubernur Jawa Timur, Jawa Tengah dan Jawa Barat,**

Kami laporkan juga bahwa hadir juga bersama kami ini, para Kepala Balai Pantura mulai dari Banten sampai ke Jawa Timur. Izinkan kami menyampaikan beberapa hal terkait dengan apa yang kita bahas pada hari ini yaitu penanganan jalan nasional di Pantura. Jadi, kami laporkan pertama bahwa yang dimaksud jalan Pantura itu di Bina Marga adalah jalan mulai dari Merak sampai ke Banyuwangi, itu panjangnya 1.716 kilometer ini terdapat, kita tahu bahwa ini adalah bagian dari 4 lintas di Pantura, lintas Pantura sendiri secara keseluruhan kami laporkan pemantapannya adalah 96,15 kilometer, jadi kami kembali sampaikan bahwa makna dari pemantapan 96,15% ini adalah bahwa ada sekitar hampir 4% jalan di Pantura yang rusak, jadi kalau 4% saya kira dari 1.700 kilometer sekitar 60-70 kilometer jalan yang bermasalah.

Kami laporkan juga, kalau kita bagi-bagi ini per provinsi kami sampaikan untuk bisa dilihat ini di gambar naik turunnya, yang Pantura Banten saat ini kemantapannya 96,91% itu masih di bawah puncak pemantapan yang pernah kita capai di tahun 2019 yaitu 98,99%. Kemudian untuk Jawa Barat pemantapan cukup baik 99,4%. Kemudian Jawa Tengah ini pemantapannya memang *drop* dari terbaiknya di 97% saat ini adalah 89%. Kemudian Jawa Timur secara konsisten meningkat saat ini posisi 97,66%.

Ini kalau kita lihat dari alokasi anggaran ini kita lihat di Banten tahun ini tahun 2023 kita alokasikan 137 miliar ini anggaran nominal terbesar yang pernah dialokasikan sejak Tahun 2018, kemudian Jawa Barat tahun ini dialokasikan 302 miliar tidak begitu tinggi karena memang ini pemantapan sudah cukup baik, jadi bagian dari optimasi kita.

Kemudian, Jawa Tengah yang agak *drop* memang kita tingkatkan 543 miliar di tahun ini, di banding tahun-tahun sebelumnya ini juga adalah alokasi yang tertinggi di 6 tahun terakhir, kemudian, Pantura Jawa Timur 348 miliar di tahun ini, ini saya kira mengikuti dari pencapaian atau tingkat kerusakan yang ada.

Ini kami sampaikan, Pak, bahwa Pantura ini kita memiliki dua koridor dua jalur utama, yaitu jalur tol dan jalur non tol, jalur tol saat ini sudah berjalan sampai ke Probolinggo Timur dan kita akan selesaikan sampai ke Basuki dan kita sedang dalam taraf perhitungan untuk bisa sampai paling tidak ke Situbondo, karena untuk menyelesaikan sampai ke Banyuwangi itu kita butuh dukungan pemerintah sebesar hampir 30 triliun dan ini kelihatannya belum ada keputusan apakah negara akan melakukan itu.

*Nah*, kemudian kita juga tahu bahwa Pantura ini agak ke tengah ini kalau kita lihat ini di petanya, tol ini yaitu Semarang turun ke arah Solo kemudian baru berangkat ke timur ya, ini juga kita dalam *masterplan* kita sudah merencanakan untuk jalan tol yang memang menyusuri pantai utara ya dan saat ini kita sudah menyelesaikan Sayungan Demak yang merupakan bagian dari jalan tol Semarang Demak, ini Semarang Sayungannya sudah kita kontrakan dan kita sekarang ini dalam taraf penyelesaian permasalahan tanah yang sedikit rumit

di sana karena ada masalah tanah musnah, kita rencanakan awalnya 2024 mungkin Semarang Sayungan itu baru bisa kita selesaikan di 2025.

Baik, mungkin saya agak sedikit ke permasalahan Jawa Tengah ini memang *drop* dan kalau kita lihat permasalahan-permasalahan Jawa Tengah atau Pantura secara umum itu kerusakan-kerusakan yang sering terjadi dan mudah berulang itu adalah daerah yang sering kena banjir ya, umpamanya di Jawa Tengah fokus kita saat ini adalah Lelen, Lelen itu juga daerahnya sering kena banjir yang sifatnya lokal, kemudian Pantura, Semarang, Demak itu *legend* saya kira karena itu daerah rob, ya, demikian juga yang sekarang kita sedang kerjakan adalah Pantura di daerah batangan, daerah Kudus, lingkaran Kudus, Pati ya itu juga daerah yang langganan banjir dan itu jadi *problem* karena itu *problem*-nya tidak selesai dan kita tahu bahwa jalan itu sangat sensitif terhadap kondisi yang basah dan untuk lingkaran Kudus kita memang sudah programkan terus dilakukan *rising* ke arah lingkaran Kudus, dulu kita pernah *rising* ke arah lurus, ke arah kota dan dengan harapan bahwa yang lingkaran Kudus nya bisa ditangani banjirnya ternyata sampai sekarang belum tertangani sehingga kita memutuskan untuk di *rising*.

Baik, saya lanjutkan kemudian dalam 6 tahun terakhir kami laporkan bahwa anggaran kita di Pantura itu sekitar 6,5 triliun, ya, kemudian untuk tahun 2023 tadi kami sampaikan 1,3 triliun. Jadi, kita sejauh ini optimasinya berada di angka-angka sekitar 1,1 sampai 1,3 triliun.

Oke, lanjutkan. Ini mungkin kami laporkan informasi-informasi lain bahwa kita tadi sampaikan bahwa ada kendaraan yang lewat tol dan ada kendaraan yang lewat non tol, *nah* kalau kita lihat proporsinya kita lihat bahwa untuk kendaraan pribadi kalau kita bandingkan secara rata-rata, *head to head*, itu 80% lewat non tol yang nasional, jadi yang lewat tol itu adalah sekitar, *sorry* untuk total kendaraan itu sekitar 20% yang lewat tol dan 20% ini hampir keseluruhannya adalah lalu lintas yang sifatnya jarak jauh.

*Nah*, adapun yang truk kita lihat bahwa truk ini sampai saat ini proporsi yang lewat tol itu masih sangat sedikit dibanding yang lewat Pantura, ini menjadi *problem* karena dulu kita berharap bahwa truk ini akan banyak menggunakan jalan tol tetapi ternyata jalan favorit truk itu adalah masih jalan non tol ya, itu sebabnya kita tetap mengeluarkan biaya perservasi yang cukup besar yang mencapai 1,3 triliun ya. Saya kira *problem*-nya juga di samping masalah-masalah, saya kira masalah-masalah yang sifatnya dengan tarif kita sudah dulu pernah melakukan pemotongan besar-besaran sesuai dengan perintah Presiden Jokowi sampai Rp1.000,00 per kilometer tetapi rupanya ada faktor-faktor lain di samping masalah tarif saya kira yang terkait dengan truk.

Kemudian yang tol Demak, kita akan lanjutan dari Demak itu adalah Demak Tuban dan Tuban Gresik ya, Tuban Gresik sebenarnya sudah ada prakarsanya dari Jasa Marga tetapi itu masih butuh dukungan pemerintah yang saat ini kita belum mendapatkan konfirmasi dari pemerintah khususnya Kementerian Keuangan, mengenai apakah itu akan didukung atau tidak. Kemudian yang Demak Tuban sekarang ini dalam taraf finalisasi studi kelayakan dan mungkin September kita lihat apakah hasil studi kelayakannya

butuh dukungan atau bisa apa namanya kalau bisa dilakukan dengan *unsolicited* itu akan lebih cepat. Lanjut.

Ini secara ringkas mungkin banyak yang bertanya-tanya bagaimana kita melakukan optimasi anggaran di jalan khususnya di Pantura tetapi secara umum di jalan bahwa kita menggunakan sistem yang kita sebut IRMS (Indonesian Road Management System). IRMS ini didasarkan kepada data-data survei kondisi jalan terutama survey kondisi jalan semester kedua tahun sebelumnya, ini nanti masuk ya, data-data itu salah satunya adalah data *roughness* ya kemudian juga data *falling weight deflectometer (FWD)* untuk menunjukkan kekuatan struktur jalan, kemudian dari situ kemudian di *running* hingga keluarlah kebutuhan penanganan keseluruhan jalan yang sifatnya preservasi ya, cuman belum diterapkan *budget constraint*, jadi kebutuhannya ini pasti akan *unconstraint budget*, ini *unconstraint budget* ini pasti akan selalu lebih besar dari anggaran yang diberikan oleh negara begitu kan, bisa dua kali lipat, karena adanya anggaran negara jadi kalau kita lihat, Pak, apa namanya postur anggaran bina marga ini, kita bagi-bagi ke dalam yang pertama adalah kebutuhan pembangunan, kebutuhan preservasi jalan dan jembatan, jadi kapasitas *expansion* dan preservasi.

Sebenarnya, hitung-hitungan kasar kita untuk keseluruhan preservasi itu idealnya berada di atas 35 triliun tetapi ini anggaran sekarang saja saat ini kita reguler 39 triliun termasuk biaya-biaya dukungan manajemen, jadi kalau kita *spending* semua ke preservasi pasti tidak ada pembangunan jalan, *nah* kalau tidak ada pembangunan jalan, ini belum kita masukkan di situ adalah dukungan jalan tol, jadi akibatnya kita harus melakukan optimasi ya dengan anggaran preservasi per tahun sekitar 19,20 triliun bagaimana kita melakukan istilahnya prioritas mana yang perlu ditangani, itu sebabnya sampai saat ini kita tidak bisa mencapai kemantapan 100%.

Lanjut silakan, ini saya kira beberapa foto mungkin untuk gambaran saja, ini adalah di Lohbener di Indramayu Cirebon, jadi secara umum kondisinya cukup baik dan tahun ini kita ada penanganan karena jalannya sudah mengalami beberapa kerusakan struktural seperti *rating*.

Lanjut, kemudian ini tadi disampaikan saya kira oleh Bapak Sekda Jawa Timur mengenai *flyover* Aloha, ini adalah *capacity expansion*, bagaimana kita meningkatkan kapasitas, kemudian juga perbaikan jalan di Buduan Panarukan, kemudian perbaikan-perbaikan jembatan dan juga perbaikan jalan di Probolinggo Paiton.

Lanjut, ini adalah rekonstruksi di Jabar ke arah, batas Jabar ke arah Pematang, jadi ada beberapa yang kita lakukan yang sifatnya memang istilahnya rehabilitasi, rekonstruksi, ada juga yang sifatnya adalah pemeliharaan yaitu dengan penambalan, lanjut.

Oke, saya kira itu yang bisa kami sampaikan dan kami mohon nanti arahan dari Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Terima kasih Pak Dirjen.

Selanjutnya yang terakhir dari Pak Hendro Sugiarno, Dirjen Perhubungan Darat, saya persilakan, Pak.

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

Terima kasih Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*  
Salam sejahtera bagi kita semuanya,

**Yang terhormat Ketua,  
Para Wakil Ketua dan Anggota Komisi V DPR RI,  
Yang saya hormati Dirjen Bina Marga,  
Gubernur Provinsi Jawa Timur atau yang mewakili,  
Gubernur Provinsi Jawa Tengah atau yang mewakili, dan  
Gubernur Provinsi Jawa Barat atau yang mewakili,  
Hadirin peserta rapat yang berbahagia,**

Pertama-tama, kita panjatkan puji syukur kepada Allah SWT, Tuhan yang Maha Besar atas rahmat dan hidayah-Nya kita dapat hadir untuk Rapat tentang preservasi jalan. Kami akan menyampaikan, karena tugas dari Kementerian Perhubungan berdasarkan Undang-Undang No. 2 Tahun 2009 dan PP No. 32 yaitu melakukan pengadaan, pemasangan, perbaikan dan pemeliharaan, perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan, ini khusus di jalan nasional seperti alat lalu lintas, rambu lalu lintas, marka jalan, alat penerangan jalan, alat pengendalian pemakai jalan, alat pengamanan pemakai jalan, fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan maupun di luar badan jalan dan fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Langsung *slide* nomer sembilan, untuk slide nomor sembilan, ya terima kasih.

Kami laporkan kepada Pimpinan, pembangunan fasilitas perlengkapan jalan oleh Dirjen Perhubungan Darat, di jalur Pantura tahun 2020 sampai dengan tahun 2023, untuk rambu udah 1.214, untuk APJ 2.581 unit, *warning light* 661 unit, delinator 40 buah marka, 1.384.772 meter, paku jalan 8.500 buah, Apil 10 paket yang *guardrailnya* belum dilaksanakan. Kalau kita melihat kebutuhan dan realisasi pembangunan fasilitas perlengkapan jalan, untuk marka jalan kebutuhannya adalah 14.539.959 meter, yang belum terbangun

12.067.664 meter, ini terlalu jauh sekali Pak, baru yang terbangun baru 2 jutaan.

Untuk rambu kebutuhannya adalah 113.867 ini juga perlu *backlog*-nya masih 105.375, ini sangat sedikit, untuk APJ kebutuhannya 133.552 ini juga sedikit Pak, masih *backlog*-nya 127.664, untuk APJ ini yang menjadi masih dalam proses pemikiran bagaimana untuk APJ, kemarin saya dapat kiriman video dari Dapilnya Bu Novi berkaitan masalah APJ, 80% APJ nya mati, ini agak susah Pak, APJ kemarin kalau lampu konvensional permasalahannya Pemda kesulitan membayar, Pak. Ketika kita ganti pakai *solar cell* yang di daerah selatan itu baterainya pada hilang, pada rajin untuk menimbun baterai tetapi ada teknologi, kami sekarang menggunakan teknologi yang baru baterainya, nempel langsung di lampu di ujungnya, jadi kalau ada yang *nyolong* biar gantung di tiangnya di ujungnya, biar tambah susah itu, karena banyak yang hilang baterainya dan ini perlu konsep, Pak, perlu pemikiran apakah memakai sistem BTS atau bagaimana biar nanti kalau mati tanggung jawab di pemasang begitu, yang kita takutkan nanti banyak yang mati kemarin kami survei ke selatan itu baru-baru Pak, tiangnya tetapi pada mati, saya tanya kenapa pada mati? Baterainya hilang Pak, *nah* itu yang susah kita Pak

Karena Daerah-daerah tertentu yang kita tidak ada penduduknya itu kami pasang dengan *solar cell* Pak. Kalau untuk delinator kami 32 kebutuhannya, Pak, ini *backlog* nya masih banyak-banyak Pak, untuk paku jalan itu masih banyak *warning light* juga kebutuhan masih banyak dan APILL masih banyak juga, Pak, ini kebutuhan-kebutuhan, untuk kebutuhan di jalan nasional seperti Pantura masih banyak sekali kebutuhan yang harus menjadi tanggung jawab kami untuk bisa mengerjakan, Pak, untuk dokumentasinya ini yang ada, Pak, yang mudah-mudahan bisa awet, bisa berjalan dengan baik, ini yang sudah kami pasang.

Di samping itu juga di jalan Pantura kami sudah memasang *atrial transport management system* di Pantura, Bapak, ini merupakan khusus di jalan nasional, ini yang sudah kami kerjakan ada beberapa tempat yang sudah kami pasang ATMS ini gunanya untuk melihat volume lalu lintas, waktu tempuh, kinerja ruas dan simpang, analisa waktu, dan semuanya dengan kamera yang dapat kami pantau di kantor perhubungan.

Untuk di Pantura yang kami bangun ATMS itu baru 4 kabupaten, karawang ada 10, Indramayu, Cirebon, dan Brebes, ini jalur-jalur yang padat, yang perlu kami pasang, ini prioritas, Pak, karena makin ke timur jalur itu makin tidak padat, ini yang keluar-keluar, ini yang dapat bisa memantau pergerakan lalu lintas untuk mudik, besok juga kami bisa memantau tentang pergerakan lalu lintas keluar dari Jabodetabek ke arah timur. Untuk data pelanggaran di UPPKB memang masih cukup tinggi data-data pelanggaran di UPPKB maka dengan adanya jalan tol juga ini akan berpengaruh terhadap fungsi UPPKB karena truk juga sudah mulai tadi datanya dari Pak Dirjen Marga masih banyak menggunakan arteri tetapi yang kami lihat di UPPKB kami malah ada penurunan *nih*, Pak, karena kendaraan yang lewat UPPKB ini, saat kesadaran itu Pak, tidak ada penjagaan untuk harus mengarahkan tetapi kesadaran lebih daripada pengemudi masuk ke UPPKB



Maka untuk menanggulangi permasalahan itu ada teknologi yang sedang kami uji coba dengan WIM (*Weight In Machine*) ini yang sedang kami uji coba untuk Tahun 2020-2021 di tiga UPPKB, 2021 di Losarang, 2022 di Jawa Tengah, Jabar, dan Riau, nanti ini akan kami uji coba dan kami sudah berkoordinasi dengan Korlantas nanti ETL-nya nanti bisa menggunakan sarana korlantas yang sudah tersebar di masing-masing provinsi dan kabuapten, ini salah satu teknologi yang akan ke depan akan kami kembangkan karena lebih efisien, di samping apabila kita menggunakan UPPKB yang manual, yang sekarang kita kerjakan.

Saya kira itu, Bapak Ketua, yang kami sampaikan pada pagi hari ini. Terima kasih dan mohon untuk masukkannya.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Dirjen.

Demikian penjelasan yang telah disampaikan oleh para Gubernur dan para Dirjen. Selanjutnya, kami persilakan kepada Anggota Komisi V DPR RI untuk menyampaikan pertanyaan ataupun pendalaman dimulai dari Bapak Suryadi Jaya Purnama, dan siap-siap Pak Soehartono.

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

Terima kasih, Pak Ketua.

*Bissmillahirrahmanirrahim.*

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang saya hormati Pak Ketua dan Rekan-rekan Anggota Komisi V DPR RI,  
Bapak Dirjen Bina Marga,  
Dirjen Perhubungan Darat,  
Bapak Gubernur Jawa Tengah atau Wakil Gubernur,  
Pak Sekda Jawa Timur, dan  
Pak Gubernur Jawa Barat atau yang mewakili,**

Saya pendalaman ada beberapa poin, pertama tadi sudah dipaparkan ada penurunan kemantapan jalan yang signifikan itu di Jawa Tengah, ya, dari 90% menjadi 86 kalau tidak salah ya, di sini angkanya cukup besar, *gitu* ya, dibanding dengan Pantura di Provinsi lain dan itu kalau kita telusuri ternyata disebabkan oleh anggaran yang merosot di Tahun 2021, kecil sekali ya 2022 anggarannya itu, baru Tahun 2023 ada kenaikan, hampir dua kali lipat ya, maksud saya begitu turunnya tinggi baru kita tidak konsisten penambahannya, anggarannya turun kemudian tingkat kemantapannya turun baru kita intervensi, ini kan secara ekonomi sangat merugikan, ya, *nunggu* rusak dulu baru kita perbaiki, *nah* ini mungkin jadi atensi, Pak Dirjen, supaya ada semacam

konsistensi dalam perencanaan, kemudian juga dalam penganggaran sehingga tidak menunggu satu ruas tertentu rusaknya begitu parah baru kita intervensi untuk pemeliharaan atau perbaikan, ini yang pertama mungkin sebagai catatan karena saya lihat dibanding dengan di Banten kemudian Jawa Barat, Jawa Timur, ini Jawa Tengah penurunannya cukup kecil karena memang anggarannya juga kecil, *nah* sekarang anggarannya paling besar begitu, karena saya khawatir nanti logika berpikirnya ya sudah kira rusak saja jalan kita supaya anggarannya tambah besar begitu ya, karena sering misalnya dalam kasus-kasus bantuan sosial untuk kemiskinan, *gitu*, Pemda itu ya ketika mereka buat laporan kemiskinan mereka rata-rata miskin supaya dapat anggaran begitu ya, padahal kan prestasinya akhirnya jadi, karena ingin dapat anggaran lalu data-data itu kemudian tidak valid, saya kira ini yang pertama.

Kemudian yang kedua, ada peningkatan jumlah kendaraan yang berdimensi besar ya, sampai 30% di 2022...apa, tahun 2021 ke 2023, padahal di satu sisi jumlah panjang jalan tol kita di Pantura ini kan bertambah, tetapi yang melewati jalan nasional kendaraan besarnya juga bertambah, gitu, yang harusnya berkurang karena sudah ada jalan tol, *nah* harapannya kan tujuan pembangunan jalan tol ini ya supaya kendaraan-kendaraan bisnis yang memang bukan kebutuhan dasar itu melewati jalan tol tetapi kenyataannya mereka lebih banyak melewati jalan nasional.

*Nah*, kira-kira ini apakah sudah ada penelitiannya, apa faktornya, apakah kemampuan membayar atau ketidakmampuan membayar jalan tol ini begitu, karena di satu sisi jalan nasional kita atau jalan daerah ini kan prioritasnya adalah untuk pelayanan dasar, infrastruktur dasar, ya, bukan infrastruktur bisnis, jalan tol baru infrastruktur bisnis karena memang orang bayar, karena akan ada keuntungan tetapi kalau untuk pelayanan dasar memenuhi akses ya kebutuhan sehari-hari yang tanpa aktivitas ekonomi ya kan rugi kalau lewat jalan tol.

*Nah*, ini ada anomali dari data yang kami terima ya, jadi kecenderungannya justru kendaraan-kendaraan bisnis ya, truk-truk angkut besar itu melewati jalan nasional, ini mungkin perlu diberikan, apa namanya, semacam pendalaman kira-kira apa faktor penyebabnya, supaya tujuan dibuatnya jalan tol ini kan memang untuk infrastruktur bisnis dan juga untuk mengurangi *cost* logistik kita begitu tetapi jangan-jangan begitu jalan tol bayar biaya logistik kita jadi lebih mahal, terpaksa walaupun terlambat lewat jalan umum yang tidak berbayar.

*Nah* berikutnya, terakhir ini mungkin terkait dengan kebijakan ya, kalau kita lihat grafik penambahan panjang jalan kita, jalan nasional, jalan umum ini kecil sekali pertambahannya tetapi jalan tol ini naiknya begitu di paparan BPJT kemarin bahkan ditargetkan di 2024 sudah sampai hampir 3.000 kilometer jalan tol kita, sementara problem utama kita sekali lagi adalah jalan umum, karena jalan ini diharapkan bagian dari pelayanan dasar pemerintah kepada masyarakatnya, saya sering sampaikan ini Pak Ketua, karena kita membayar pajak waktu beli mobil, kita membayar pajak waktu beli bahan bakar, itu harapannya kita disediakan jalan begitu, tetapi kenyataannya di beberapa ruas orang tidak punya pilihan, harus melalui jalan tol padahal itu bukan untuk

berbisnis, akhirnya kita sudah bayar pajak, bayar mobil, bayar pajak dan lain-lain tetapi begitu kita pakai mobil kita bayar lagi di tol, karena tidak ada alternatif jalan yang tidak berbayar.

*Nah*, mungkin perlu semacam perencanaan yang lebih tepat begitu ya agar hak-hak masyarakat, hak dasar, pelayanan dasar akses ini kemudian kita ganti dengan jalan tol yang berbayar begitu, ini penting, karena kalau diserahkan ke bisnis ya sudah di mana jalan *rame*, di situ dibutuhkan orang, saya mau investasi di situ padahal sebenarnya di situ dibutuhkan adalah masyarakat yang untuk memenuhi kebutuhan pelayanan dasarnya yaitu akses yang tidak perlu bayar, karena kompensasinya sudah melalui pembayaran pajak-pajak yang lain.

Saya kira ini catatan saya, Pak Dirjen, supaya apa namanya, kita jangan kemudian memberi solusi kepada masyarakat yang memberatkan mereka, kita buat jalan tol yang memang *rute-rute* bisnis begitu ya, orang dapat untung siap bayar, itu lebih *fair* daripada jalan tol kita buat di kebutuhan dasar masyarakat begitu, ini mungkin jadi catatan saya. Mungkin itu beberapa poin, Pak Ketua.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Suryadi.

Selanjutnya, Pak Soehartono, siap-siap Bapak Eddy Santana.

**F-P. NASDEM (Drs. H. SOEHARTONO):**

Terima kasih, Ketua.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*  
Salam sejahtera untuk Bapak dan Ibu semuanya,

**Yang saya hormati Ketua Komisi V DPR RI dan Anggota,  
Yang saya hormati Pak Dirjen Bina Marga,  
Dirjen Perhubungan,  
Bapak yang mewakili Gubernur Jawa Tengah, Jawa Timur dan Jawa Barat,**

Saya ingin dalam pendalaman ini, spesial, membahas tentang evaluasi penyelenggaraan proses tender dan membahas pemberdayaan penyedia jasa konstruksi di daerah untuk proyek-proyek infrastruktur. Saat ini kan ada proyek Inpres Pak, Inpres ini kan waktunya sangat mepet menurut saya, karena kalau bulan ini mulai dilaksanakan, Desember nanti mesti harus 100% artinya waktunya itu sangat sedikit, oleh karena itu sesuai dengan susunan acara ini, evaluasi penyelenggaraan proses tender, saya sarankan untuk Pak Dirjen Bina Marga untuk memakai e-katalog, biar cepat dan menurut pendapat saya e-katalog itu lebih menguntungkan penyedia jasa daripada *tender*, kemarin kita

rapat dengan Bina Konstruksi agak ramai begitu bahkan sekarang baru Dirjen Bina Konstruksi mengusulkan penawaran di bawah 80% tidak dievaluasi, mudah-mudahan itu nanti akan menjadi apa sisi perbaikan di dalam pelaksanaan jasa konstruksi, karena pengalaman ya katakan tiga tahun terakhir ini kualitas jasa konstruksi itu merosot, kualitasnya jelek, bahkan banyak kontraktor yang putus kontrak, mengapa seperti begini? Kemarin saya juga mengusulkan kepada apa Bina Konstruksi untuk industri konstruksi yang bersifat khusus.

Jadi, saya terangkan di situ katakan kalau industri konstruksi itu berwujud besi beton itu tidak apa-apa, konstruksi sebanyak-banyak tidak laku tidak apa-apa, 2 tahun, 1 tahun bahkan tidak apa-apa, tetapi yang bersifat khusus *bagging plan* dan *asphalt mixing plant*, itu harus disyaratkan di dalam tender, karena biang keladinya putus kontrak karena pemenang tender itu tidak punya alat yang spesifik tadi, namanya spesifik, jadi itu tidak dijual bebas dan waktunya terbatas kayak *cor rigid* atau IMB itu waktunya tidak sampai sehari, hitungannya jam harus sudah tergelar itu Pak, oleh karena itu untuk menyiasati Inpres baik di kabupaten maupun kota maupun provinsi tadi saya baca juga ada itu ya, itu pakai e-katalog, Pak, cuman kita tidak tahu batasan e-katalog itu ada atau tidak, mudah-mudahan tidak ada, jadi lebih dari 50 miliar pakai e-katalog juga tidak masalah, karena itu akan mendongkrak semuanya baik penyedia jasa maupun kualitas pasti akan lebih baik.

Kemudian, saya ingin ke, Pak, atau yang mewakili Jawa Timur, saya orang Madiun Pak, jadi Bojonegoro, Nganjuk, Madiun itu merupakan satu, tiga daerah yang berhimpitan, jaraknya sangat dekat tetapi kalau itu dibiarkan seperti begitu daerah seputar itu akan menjadi desa tertinggal. Sebenarnya Bojonegoro sampai *rest area* tol, itu tidak ada ya kurang lebih 15 kilo saja, jadi segitiga itu perlu dipikirkan oleh Jawa Timur yang saat ini menurut pengamatan saya Jawa Timur itu jalannya artinya jalan provinsinya tinggal sedikit ya, Pak, ya, kan sudah banyak diambil jalan negara misalnya Bojonegoro, Magetan sudah banyaklah, Trenggalek, maksud saya, Pak, agar Jawa Timur itu mengambil alih porsi yang menjadi tanggung jawabnya Kabupaten Bojonegoro, Nganjuk dan Madiun sehingga interval itu, konektivitas itu menjadi daya ekonomi yang sangat baik karena daerah itu adalah lintasan ekonomi, Pak.

Kemudian untuk Pak Dirjen ya, Tuban, Bojonegoro, Ngawi itu menjadi jalur yang sangat padat, menjadi jalur industri apa saja di situ lewat, apakah semen, apa lagi nanti lagi ada apa namanya kilang minyak itu pasti akan menjadi pintu gerbang untuk wilayah Jawa Timur bagian tengah, jadi itu penting diperhatikan Pak, karena saya lihat juga Bojonegoro, Ngawi, itu jalannya sudah jelek itu, nanti akan iri karena di daerah sebelahnya preservasinya sudah turun, jadi Madiun, Mantingan sudah turun, jadi nanti bisa *jeglek*, Pak, ya, jadi oleh karena itu Bojonegoro, Ngawi perlu perhatian.

Kemudian, untuk Pak Dirjen Darat, saya minta manajemen PJU itu diperhatikan, menurut saya sampai sekarang PJU itu tidak di-*manage* secara betul, buktinya banyak sekali tiang-tiang PJU itu yang tidak ada lampunya, itu sudah bertahun-tahun bayangkan Bapak, kita sendiri saat kurang konstruksi Komisi V DPR RI yang mengusulkan ikut malu di mana manajemennya,

jangan *kok* ganti lampu, *lah* itu dibiarkan tidak ada lampunya, ini menurut saya manajemen ini harus ditegasi, Pak, kan sebenarnya kita *tiru* saja di kabupaten atau kota itu sudah beli apa ya namanya, itu kayak terali *gitu* kalau pasang lampu gampang, ya kayak begitulah saya kira Perhubungan ini harus punya, kalau tidak punya seperti sekarang ini Pak dan saya usul ini sudah yang berkali-kali, Pak, saya malu di daerah saya itu kalau saya keluar tol madiun sampai kota itu yang mati, yang *nyangur* itu banyak sekali, terus *gimana* itu, itu kan risih kita itu, *gimana* manajemennya ini, saya pikir apa ya *eman-eman gitu* berapa harganya lampu yang seperti itu, kan pasti mahal, tiangnya daripada lampunya tetapi itu luput dari perhatian. Saya kira itu, Pak, dari saya.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Ini Pak Soehartono jarang-jarang panjang Pak, makanya saya *biarin* saja dulu, ini urusan Pantura, urusan jalan kencang beliau. Selanjutnya Pak Eddy Santana, siap-siap Sudewo, kalau saya tidak ada dilanjut langsung, Pak, izin ke toilet.

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

*Bissmilahirrahmanirrahim,  
Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

*Nah*, tidak ada Pimpinannya ini, melarikan diri ini.

**Yang terhormat Pimpinan, ya kita teruskan sajalah.  
Pimpinan dan seluruh Teman-teman Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,**

Terima kasih, Pak Hamka.

Mewakili Pimpinan Pak Hamka serta Teman-teman Komisi V DPR RI,

**Yang saya hormati Dirjen Bina Marga,  
Dirjen Perhubungan Darat, dan  
Para Gubernur atau yang mewakili dari Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur,**

Saya sebenarnya ingin menanyakan rapat ini untuk agenda rapat ini, untuk permasalahan apa yang ke depan ini, apakah untuk kita di jalan Pantura menyambut Idul Fitri, Lebaran ini, artinya arus mudik dan arus balik, rapat ini telat, Pak, diadakan kalau begitu, sudah seminggu lagi *gimana* kita mau melakukan perbaikan-perbaikan atau persiapan-persiapan tetapi inilah kita, yang tidak apa-apa, apa yang bisa kita lakukan ya kita lakukan sekarang ini,

artinya bukan tidak mungkin rapat kita hari ini, agenda kita ini ya sebagai cikal bakal untuk selanjutnya ada kordinasi, koordinasi Lebaran ini sampai tahun depan Nataru atau apa itu, kalau istilah saya, saya tidak mau lagi *nyebut* itu jalan ini jalan Lebaran begitu, jalan Nataru artinya kita ini sepanjang tahun, sepanjang bulan harusnya bagus jalan ini begitu untuk dilewati, tinggal kita kejar kapan ya dari sekarang terus.

Tadi disampaikan oleh Dirjen Bina Marga kalau kita lihat presentasi kecil 5% itu tetapi kalau dari 1.500 banyak itu 80 kilo kalau 1.500, 80 kilo kalau rusak, rusak berat, *nah* ini terjadinya di mana-mana random begitu, ini terjadinya akan menyulitkan lalu lintas, kemacetan ada di mana-mana, saya contohkan Pak Hedy, di tempat saya ya di Lingkar Barat, saya dari Sumatera Selatan, namanya Eddy Santana, itu jalan lingkar barat itu macetnya minta ampun dulu.

Tetapi sekarang, karena apa macet itu, bukan karena volume lalu lintasnya padat tetapi karena jalan rusak, kalau jalan rusak, jalan rusak kan ngerem gitu, ada lubang satu saja ngerem dan semua ngerem lama-lama macet berkilo-kilo begitu tetapi sekarang Pak sudah bagus Pak terima kasih, lancar tidak ada yang macet walaupun jalannya tidak terlalu lebar seperti di Jawa, saya kira hal ini jadi perhatian kita artinya inilah yang kita kejar, saya prihatin, Pak, kalau anggarannya hanya berapa ratus miliar tadi ya, itu yang Bapak sampaikan 6,5 triliun dari Tahun 2018 sampai sekarang, kalau Tahun 2023 ini hanya berapa ratus miliar begitu, padahal untuk jalan itu hal yang kecil sekali, sedikit sekali anggaran tersebut.

Inilah tugas kita juga mungkin kami-kami Komisi V DPR RI mendorong itu, untuk preservasi ini terutama jalan nasional non tol itu yang kita kejar Pak, masih lumayan Jawa begitu, kalau saya, Pak, ada yang berlumpur itu jalan-jalannya, kita bicara ini saja Palembang, Betung-Betung, Sekayu-Sekayu, Mangun Jaya-Mangun Jaya, Beliti-Beliti Lubuk Linggau sampai sekarang belum bagus, Pak, itu ditimpa banjir lagi kemarin itu, Pak, *nah* ini masalah-masalah kita itu, di Jawa saja begitu apalagi di Sumatera masih lebih jauh jeleknya begitu, Kalimantan dan Sulawesi saya kira, Jawa ya, di depan mata kita semua.

*Nah*, Bapak-Bapak sekalian mungkin kita juga berbesar hati, bangga karena adanya perubahan *gitu* Undang-Undang tentang Jalan, jadi sekarang kita pakai Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan, perubahan kedua atas Undang-Undang Nomor 38, *nah* ini daerah sebenarnya menyambut baik karena APBN itu bisa, istilah saya APBN itu kesejahteraan rakyat, tetapi tidak hanya jalan nasional, bisa masuk jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota begitu, *nah* tetapi turunannya Inpres yang baru ditandatangani Pak Presiden Jokowi, itu tentunya masih kita melihat itu seperti kalau saya lihat seperti DAK, sekian begitu, jadi kita belum, kita belum optimal menjalankan undang-undang ini, *nah* menurut saya kita ke depan tidak usah lihat itu wah pembagiannya berapa 10 miliar, 100 miliar tetapi lihat kebutuhan mana kebutuhan provinsi, kabupaten tentu tidak semua kita akomodir, tidak bisa dengan keterbatasan anggaran, *nah* ini kesempatan daerah untuk mengusulkan, Pak, jalan-jalan yang prioritas, super prioritas mungkin di provinsi dan kabupaten.

Yang selanjutnya, mungkin ya, kalau PU tidak ada yang lain, jalan duluan kita rasanya itu, untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi kita ya ini, *nah* sekarang *alhamdulillah* kita ada semakin panjang jalan tol kita, nanti sebelum Lebaran ada jalan tol fungsional istilahnya, jadi dibuka tetapi belum dioperasikan sebetulnya, hanya untuk waktu tertentu saja Lebaran.

*Nah*, yang saya cermati ini Pak Dirjen tadi disampaikan kenapa truk-truk barang, logistik ini sedikit sekali masuk jalan tol, kalau tidak salah 20%, *nah* ini masalah kita, tol nya sudah selesai tetapi tidak dilewati oleh mobil-mobil barang, mobil besar itu, mobil truk, apakah tidak ada kita, upaya kita ke depan ini ada simulasi Pak Eddy, tidak apa-apa kita kurang di situ, kan kalau dari Jawa Barat sampai Jawa Timur ratusan ribu itu tarif tolnya, apakah tidak lebih baik kita kurangkan? Tidak apa-apa rugi sedikit, 50% dari situ, sehingga orang lewat situ tetapi kan duitnya masuk, duit masuk bisa untuk pemeliharaan dan sebagainya, daripada harganya mahal, tarifnya mahal tetapi tidak ada yang masuk, *nah* ini mungkin bisa dihitunglah dengan hitungan keekonomian simulasi-simulasi walaupun memang ada konsekuensinya umur rencana jalan itu akan berkurang tetapi ya mungkin masih berimbang, masih berimbang dengan masuknya uang, walaupun itu hanya 50% dari tarif ini. Ada subsidi silanglah, mobil kecil, mobil pribadi tetap tetapi mobil barang logistik kita murahkan begitu, saya kira ini perlu dipertimbangkan.

*Nah*, mungkin yang terakhir untuk Dirjen Perhubungan Darat Pak, tadi saya prihatin juga banyak lampu-lampu begitu ya, tempat saya juga itu Pak lampu jalan yang hilang, baterainya apa, malah ada sama tiang-tiangnya Pak, karena itu kalau solar *cell* hidup itu taruh di kebun hidup, di mana saja hidup, tetapi yang saya cermati begini Pak kita yang dekat-dekat Jakarta sajalah ini Jawa Barat, memang bukan saya tinggal di situ Pak, tetapi risih rasanya keluar tol Jagorawi pada mati itu Pak sampai Simpang Gadog itu ramai sekali lalu lintasnya dan itu andalan kita juga, wisata andalan *gitu* ya tetapi gelap begitu ya.

*Nah*, ini perlu perhatian, perlu pemeliharaan dan juga tambahan, Pak, mungkin, tambahan lampu penerangan jalan, saya pernah mengusulkan juga mungkin Dirjen sudah ada manajemen artinya pelaporan, sistem pelaporan dari jajarannya di bawah itu, kalau yang mati di situ, dilaporkan apa atau belum punya itu, *nah* kalau belum mari kita karena tidak dihidup-hidupkan Pak, kadang-kadang berbulan-bulan, *nah* saya pikir belum ada manajemen pelaporan yang baik karena saya pernah melakukan itu Pak di kota Palembang, tiap hari saya jalan, Pak, malam-malam, jadi satu pun yang mati, saya sudah ributkan itu, jadi kota ini jadi terang begitu.

Termasuk juga APILL Pak, APILL ini juga saya mengusulkan ada teleponlah di situ, di tiangnya itu, kalau mati telepon di situ, kalau tidak ya tidak tau juga Bapak, kalau tidak ada laporan dari bawah, ya didiamkan saja di situ yang pernah saya ceritakan sampai saya WA Menteri, itu *kok* sudah lama sekali dua minggu tetapi lampu lalu lintasnya tidak hidup-hidup itu, sehingga kacau lalu lintas di sana, lima menit saya telepon, Pak, hitungan menit diberesin, istilah saya *oh* itu hidupkan lampu dari Senayan.

*Nah*, ini Pak, jadi kita yang sudah mohon lampu jalan, lampu lalu lintas kita pelihara dengan baik dan yang kurang atau belum, yang tempat-tempat strategis kita adakan penambahan-penambahan, *nah*, ini kita mungkin tahun ini banyak penambahannya, kira-kira ada 10 ribu, kalau lihat di situ hitungan 3 ribu apa itu, nanti 10 ribu lebih itu, Pak, *nah* ini mohon juga mungkin teman-teman juga yang di Dapilnya cari dulu tempat-tempat strategi itu untuk dipasangkan di sana.

Terima kasih, saya kira ini Bapak dan Ibu sekalian, mohon maaf apabila ada kekurangan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

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

Terima kasih, Pak Eddy. Selanjutnya, Pak Tamanuri atau Pak Sudewo, mohon maaf Pak Sudewo. Sebelum Pak Sudewo saya ingin menyampaikan bahwa Pak Wagub tadi tinggalkan ruangan karena ada keperluan, diwakilkan oleh Kepala Dinas PU.

Terima kasih.

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

Terima kasih, Pimpinan, Pimpinan ini sangat pantas sekali dan mantap untuk menjadi Pimpinan definitif ini, saya minta tepuknya jangan ragu-ragu itu.

**Para Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,  
Dirjen Perhubungan Darat,  
Dirjen Bina Marga,  
Dari Jawa Tengah Kepala Dinas Bina Marga,  
Sekda Provinsi Jawa Barat,  
Sekda Provinsi Jawa Timur, dan  
Seluruh jajaran yang berkesempatan hadir,**

Pertama, saya ingin menyampaikan soal data yang dipakai pegangan dalam menyusun perencanaan persiapan mudik, ini apakah data yang dipakai oleh Dirjen Perhubungan Darat, Bina Marga dan masing-masing Provinsi itu satu sumber data ataukah masing-masing provinsi ini memiliki data yang bersumber dari hasil survei nya masing-masing dan ini disampaikan oleh Wakil Gubernur Jawa Tengah bahwa lalu lintas yang melewati jalan tol Brebes pada mudik Tahun 2022 sebesar 8 juta dan diperkirakan Tahun 2023 ini 13 juta, apakah ini data yang benar sesuai yang dipegang oleh Perhubungan Darat dan Bina Marga ataukah data yang di-*release* berdasarkan survei oleh Pemerintah Provinsi Jawa Tengah sendiri.

Begitu juga yang Jawa Barat dan Jawa Timur, karena kalau memiliki data masing-masing akan menjadi satu kekacauan dalam perencanaan, maka perlu mendapatkan satu penegasan, ya, dari Perhubungan Darat atau Bina Marga, data yang dipakai selama ini oleh pusat maupun oleh daerah itu



darimana, apakah satu sumber? Dan kalau satu sumber itu data tersebut apakah dilakukan oleh satu Lembaga Survei ataukah 2 atau 3 lembaga survei setidaknya ada semacam perbandingan, karena namanya survei begitu ya, jadi ada semacam perbandingan, karena dalam Rapat Pendapat beberapa hari yang lalu disampaikan bahwa data yang akan mudik maupun yang arus balik di Tahun 2023 itu kurang lebih 124 juta orang, 124 juta orang kalau kita komparatifkan dengan jumlah penduduk sebesar 270 juta ini jumlah yang sangat signifikan hampir sebesar sekitar 40%, pertanyaannya apakah iya 40% jumlah penduduk Indonesia ini melakukan mudik dan arus balik, apakah iya, dengan pertanyaan ini mestinya menjawabnya mudah, apa? Dengan survei pembandingan, dengan survei pembandingan, yang meragukan juga dari data kemarin bahwa dari jumlah pemudik sebanyak itu dari DKI sebanyak 14,5 juta apakah iya 14,5 juta, ini kita bicara DKI berdasarkan data yang disampaikan oleh Pemerintah bukan Jabodetabek, itu DKI.

Sementara, penduduk DKI sendiri itu kan sekitar 11 juta, bagaimana dia melakukan mudik sebesar 14,5 juta, sesuatu yang tidak masuk akal begitu kan, tetapi karena ini survei yang saya yakini dilakukan oleh lembaga yang profesional tanpa ada motivasi tertentu ya kan itu bisa kita anggap sebagai sesuatu yang benar tetapi akan lebih akurat apabila ada pembandingan terhadap survei yang lain, karena kejanggalan-kejanggalan itu muncul berdasarkan data tersebut.

Kalau berdasarkan data saja ya, itu tidak benar, tidak bisa dijadikan pedoman tentu semua perencanaan dalam persiapan mudik arus balik itu menjadi sesuatu yang tidak tepat dan akan banyak sekali hal-hal yang terjadi di lapangan itu nanti, itu tidak sesuai dengan yang kita prediksi, apa yang kita siapkan tidak sesuai dengan apa yang terjadi di lapangan, sehingga bukan sebuah solusi tetapi menjadi sebuah kekacauan apalagi Menteri Perhubungan dalam mudik dan balik Lebaran 2023 ini ambil *tagline* aman dan berkesan, tentu yang diinginkan adalah kesan baik bukan kesan jelek, kesan baik, karena *tagline* itu pasti ada sesuatu yang menggembirakan, membanggakan, memuaskan itu, tidak mungkin itu harapannya baik.

Karena pakai kalimat berkesan ini mestinya ada sesuatu persiapan yang ekstra untuk membuat betul-betul kegiatan mudik dan balik ini betul-betul menjadi sesuatu kesan yang indah, kalau esensi daripada transportasi itu kan adalah aman, nyaman, selamat, aman dan nyaman, itu esensi itu dasar yang memang harus dipakai, tetapi karena ini harus berkesan maka ada satu kegiatan-kegiatan yang membuat para pemudik dan arus balik ini menjadi...menjadi terkesan indah, apakah ada kegiatan-kegiatan yang memang dipersiapkan untuk membuat sesuatu yang indah menjadi berkesan sekali atau tidak, ini tolong dijawab, itu yang pertama.

Yang kedua, dalam konteks koordinasi kalau saya melihat rapat kali ini dari pemaparan masing-masing itu kesannya, saya tidak mengatakan, saya tidak menilai tetapi memberikan satu kesan, ya, bahwa kordinasinya tidak berjalan, mengapa? Karena terlihat dari masing-masing provinsi menyampaikan situasi dan kondisi, dari Direktorat Bina Marga menyampaikan kondisinya di institusinya begitu juga darat, tidak ada irisannya, tidak ada

senggolannya, ya, yang membuat ini menjadi cair begitu, apa yang ada di Jawa Tengah, apa yang ada di Jawa Barat, apa yang ada di Jawa Timur itu sudah sejauh mana terakomodir atau terespon oleh pusat, ya, itu seolah-olah memberikan satu gambaran bahwa kordinasi ini belum berjalan.

Maka kawan saya tadi Pak Eddy Santana, memberikan satu kritikan bahwa rapat kali ini mestinya tidak sekarang, mestinya beberapa bulan yang lalu tetapi kami dari DPR RI membenarkan bahwa rapat kali ini adalah *timing* yang tepat, kalau untuk DPR RI rapatnya di penghujung ini sesuatu yang benar, sesuatu yang lumrah karena kami hanya ingin mendapatkan satu laporan dari pemerintah, sudah sejauh mana Pemerintah Pusat dan Provinsi ini melakukan persiapannya dalam rangka menghadapi mudik dan balik Lebaran Tahun 2023, kami hanya ingin mendapatkan laporan soal kordinasi antara pusat dan daerah silakan dilakukan beberapa minggu yang lalu, berapa bulan yang lalu atau beberapa hari yang lalu itu internal pemerintah yang lebih *tau* dalam perencanaan untuk *manage* waktu ini adalah pemerintah sendiri tetapi sayangnya saya mungkin salah, saya ya, kalau saya menilai dari rapat kali ini masih menggambarkan bahwa kordinasi ini belum berjalan, apakah benar bahwa semua institusi yang hadir kali ini beberapa tempo yang lalu belum pernah duduk bersama, mungkin iya kalau dilihat dari pemaparan-pemaparannya, tetapi mudah-mudahan asumsi saya salah, yang saya harapkan adalah koordinasi sudah berjalan dan nanti pada saat pelaksanaan mudik baik pusat maupun daerah sudah siap untuk menghadapinya.

Yang berikutnya, saya memberikan masukan kepada Dirjen Bina Marga, tidak masalah Dirjen Bina Marga memberikan satu predikat status jalan itu berdasarkan presentase, tidak ada masalah tetapi berdasarkan satu prosentase ini kalau kita lihat dengan realita di lapangan dan segala efek yang ditimbulkan itu ternyata predikat presentase, berdasarkan presentase ini ternyata tidak tepat, mengapa? Karena kalau kita lihat berdasarkan presentase seolah-olah kondisi jalan nasional di negara kita ini tidak ada sesuatu persoalan, mengapa? Capaiannya di atas 95%, capaiannya bahkan 98%, 97%, ini seolah-olah tidak ada satu persoalan, yang 4%, yang 3% itu kesannya terabaikan, padahal yang 4%, 3% ini pengaruhnya juga luar biasa terhadap kondisi lalu lintas terlebih di Pantura atau jalan nasional di Jawa Tengah, kondisinya *drop* menjadi sekitar 88% atau 87%, 3% atau 4% terhadap 1.700 kilometer jalan itu sudah berapa, sudah menjadi sekitar 50 kilometer jalan, kalau itu terjadi penyebaran di beberapa titik berarti terlalu banyak juga titik-titik kemacetan yang ditimbulkan.

Maka, saya meminta kepada Dirjen Bina Marga supaya acuan, supaya predikat dengan presentase ini di koreksi lebih tepat pakai sekian kilometer, karena satu kilometer pun, ya harusnya tidak terjadi adanya kerusakan apalagi kerusakan sedang dan kerusakan berat, ya. Jadi, ini memberikan satu semangat kepada Bina Marga untuk membenahi kinerjanya.

Saya mendapatkan titipan pemikiran dari senior saya Pak Sujadi, Pak Sujadi tadi menyampaikan kepada saya bahwa mengapa jalan nasional, jalan Pantura di Jawa Tengah itu relatif lebih cepat rusak daripada yang ada di Jawa Barat maupun yang ada di Jawa Timur, karena Jawa Tengah ini menjadi

lintasan, lalu lintas yang ada di Jawa Timur dan juga menjadi lintasan lalu lintas yang ada di Jawa Barat, saya *nambah* juga dari pemikirannya Pak Sudjadi, Pantura yang ada di Jawa Barat dari Brebes sampai Jakarta itu juga relatif lebih cepat rusak, kenapa? Karena lalu lintas yang lewat di situ terutama kendaraan berat itu kumulatif dari Jawa Tengah dan Jawa Timur, ya, dan itu realita Jawa Tengah cepat rusak, di wilayah Jawa Barat cepat rusak tetapi yang disayangkan adalah dalam kondisi yang berbeda penanganannya sama, penanganannya di Pantura wilayah Jawa Tengah dan di wilayah Jawa Barat mestinya berbeda dengan jalan nasional yang lain.

Perbedaannya di mana, perbedaannya masalah penganggaran, anggarannya harus lebih, harus ekstra, perbedaannya di mana, perbedaannya masalah manajemen penanganan, jangan sampai penanganannya dalam kondisi rusak ringan, kondisi rusak sedang itu disamakan dengan jalan nasional yang lain, kondisi rusak ringan itu mestinya harus cepat dilakukan penanganan, cepat dan cepat sekali, bagaimana supaya bisa cepat sekali ditangani? Ya, tentu secara teknisnya harus berbeda, tenaga yang bekerja untuk itu mesti index produktivitasnya tidak sama dengan tenaga kerja yang bekerja di konstruksi yang lain yang biasa, misalnya 3 kali lipatnya atau 4 kali lipatnya, mungkin jam kerjanya, waktu kerjanya mungkin dipersingkat supaya produksinya lebih, mungkin waktunya dalam 24 jam, mungkin karena teknologi alatnya harus prima, harus baru, tidak boleh alat-alat yang jadul, yang lama, yang dalam kondisi harus fit.

Jadi tidak boleh ada *trouble* alat misalnya seperti itu, model penganggarannya mungkin beda, tidak sama dengan di tempat yang lain dengan kerusakan sedang dan kerusakan berat yaitu misalnya apa, bukan dalam kategori belanja barang, bukan kategori belanja modal tetapi kategori belanja barang, sehingga penanganannya itu cepat begitu.

Ini masukan saja kepada Dirjen Bina Marga, karena ini 2023 tidak mungkin melakukan sesuatu untuk merubah kondisi dalam menghadapi mudik, saya masukkan ini mudah-mudahan bisa direspon dalam rangka persiapan tahun 2024 akan lebih baik.

Berikutnya, masalah truk, sudah ada jalan tol mengapa truk berada di jalan arteri nasional, tidak berpindah ke jalan tol, kalau boleh saya katakan, Pak, sebagai orang yang awam terhadap soal data, kita wajib bersyukur terhadap kondisi ini, mengapa bersyukur? Ini mungkin kayaknya paradoks sekali ya, tetapi meskipun paradoks yang saya sampaikan ini mendasar, Bapak bisa bayangkan jalan arteri nasional ya, truk masih ada di jalan arteri nasional dari Jakarta sampai Semarang, andai kata sekarang ini banyak yang pindah melalui jalan tol, jalan tol akan terjadi kemacetan total, mengapa? Yang sekarang ini, Pak, saya sering lewat jalan tol Jakarta-Semarang dengan sedikit kendaraan truk itu saja sudah membuat kemacetan, artinya kapasitas jalan tol ini memang tidak akan memadai, tidak akan mampu mengakomodir bila truk itu masuk ke jalan tol, satu itu dan kecepatan truk itu sangat lambat itu juga membuat kemacetan, jadi kita wajib bersyukur.

Apa yang harus kita lakukan? Jangan kambing hitamkan truk itu, kita siapkan saja jalan arteri nasional Pantura itu dalam kondisi yang mantap dengan kapasitas yang memadai, sehingga arteri nasional masih berfungsi sebagaimana mestinya, jalan tol juga berfungsi untuk memberikan kelancaran lalu lintas, dua-duanya berfungsi dalam kondisi yang baik ya, jadi jangan dikambinghitamkan truk-truk ini, apalagi dikambingkan supir yang tidak mau pindah ke jalan tol karena banyak warung remang-remang, belum tentu supir-supir itu bagus, sekarang ini juga ibadahnya bagus barangkali kan begitu, jadi memang perlu duduk bersama ini empat mata dengan Pak Dirjen Bina Marga untuk satu bahasa dengan hal ini.

Jadi, kita bersyukur ya, saya juga ingin sebenarnya mendapatkan dukungan dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan ingin mendapatkan dukungan dari Pemerintah Jawa Tengah tetapi sayang pemaparan tadi dua provinsi ini tidak memberikan dukungan secara eksplisit dengan minta direalisasinya jalan tol Demak-Tuban. Saya berkali-kali, Pak, teriak soal ini, bahkan rapat dengan BPJT kemarin dengan BUJT kemarin saya sempat dengan nada tinggi, mengapa? Karena jalan perencanaan jalan tol Demak-Tuban sama sekali tidak disenggol, maka saya meragukan profesionalismenya BPJT, saya meragukan profesionalisme, yang itu adalah *backbone* perekonomian nasional, Bapak sekarang ini saja berbicara dominannya adalah Pantura tetapi di situ tidak dibangun jalan tol, ruas-ruas yang lain jalan tol, bahkan perencanaan ke depan sampai Tahun 2024 muncul ruas-ruas baru tetapi di situ tidak disenggol sama sekali, padahal itu *backbone* perekonomian di Pulau Jawa, bagaimana cara berpikirnya? Kalau tidak profesional yang dirugikan adalah rakyat, mengapa? Jalan tol itu meskipun skema pembiayaannya dari investor, investasi murni, pembebasan lahannya pakai uang negara, apalagi yang itu dilakukan berdasarkan skema pembiayaan APBN maupun *soft loan G to G*, itu murni uang negara tetapi dia tidak profesional, bagaimana? Maka saya dalam rapat kali ini minta *dong* Pemerintah Provinsi Jawa Timur dan Jawa Tengah ikut teriakan itu tol Demak-Tuban ya, jangan biarkan saya sendiri berjuang tetapi kalau sudah terealisasi semua ikut menikmati.

Saya juga memberikan masukan kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur, betul bahwa kondisi jalan baik provinsi kabupaten kota di Jawa Timur relatif lebih baik daripada Jawa Tengah, ini kondisi riil, ini kenyataan, saya tidak mau menyalahkan siapa pun tetapi kondisi riil. Tetapi manfaatkanlah Inpres yang baru lahir ini itu untuk jalan daerahnya Jawa Timur baik provinsi maupun kabupaten ataupun jalan strategis desa, jangan jalan nasional diusulkan lagi, Pak, buat apa jalan nasional diusulkan dengan momentum Inpres ini, jalan nasional ya minta saja kepada Pak Dirjen Bina Marga, sampaikan saja kepada kami yang di Komisi V utamanya Kawan-kawan dari daerah pemilihan Jawa Timur ini untuk membangun jalan nasional, jangan Pak, jangan diusulkan melalui Inpres, yang usulkan Inpres yang provinsi, kabupaten dan poros desa saja, ya jangan.

*Nah*, ini memang kelihatan kaku, masing-masing provinsi dengan Bina Marga ini masih kelihatan kaku, masing-masing provinsi dengan Bina Marga ini masih kelihatan kaku ya, kakunya di mana? Kakunya adalah bahwa jalan

provinsi, kabupaten itu seolah-olah memang itu kewenangan sepenuhnya provinsi tetapi dengan lahirnya Inpres ini cair Pak, cair, ini fleksibel, maka dengan lahirnya Inpres ini jadikan momentum koordinasi antara pemerintah provinsi dengan Direktorat Jenderal Bina Marga ya untuk saling mendukung dan memenuhi kondisi yang berat di jalan, di daerahnya provinsi maupun kabupaten dalam rangka memberikan daya dukung.

Titip yang terakhir, saya kepada Pemerintah Provinsi dan juga Perhubungan Darat. Ini satu fenomena memang Pimpinan, jalan tol di Surabaya dan sekitarnya ini memang fenomena ini, berbeda dengan lalu lintas di jalan tol-jalan tol yang lain, jalan lalu lintas di kota Surabaya dan sekitarnya ini sama sekali tidak ada kepatuhan dalam menggunakan aturan berlalu lintas di jalan tol, yang lain apakah ada? Ada, sama tetapi kalau di kota Surabaya ini pelanggarannya cukup signifikan, Pak, sehingga asensi jalan tol itu sendiri untuk membuat tol jalan tanpa hambatan dan dengan kecepatan yang tinggi itu tidak terpenuhi.

Oleh karena apa, Pak, truk yang berada di jalan, yang di sebelah kanan dan ditengah, begitu hanya satu, dua, kayaknya sudah terbiasa bertahun-tahun seperti itu, tidak hanya truk, kendaraan kecil yang dengan kecepatan sedang atau rendah berada di tengah, ini tantangan ya, Pak, ini sudah puluhan tahun sejak tol itu lahir sampai sekarang masih seperti itu, bagaimana mau merubah budaya ini sudah saya katakan atau tradisi mereka itu menjadi patuh terhadap aturan-aturan lalu lintas jalan tol supaya lebih lancar, saya kira itu, Pimpinan.

Terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Ini panjangnya bisa tembus Jawa Tengah, Jawa Timur panjangnya bicara, Pak

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

Sesuai perintah, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Oh siap. Selanjutnya, kami persilakan ke Pak Tamanuri, siap-siap, Pak Fadholi.

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

Terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati rekan-rekan Anggota Dewan,**

**Yang saya banggakan Pak Dirjen Bina Marga,  
Pak Dirjen Perhubungan Darat,  
Bapak-Bapak yang mewakili para kepala daerah Jawa Timur, Jawa  
Tengah, Jawa Barat,  
Hadirin yang berbahagia,**

*Alhamdulillah* bersyukur pada hari ini kita sudah sekian kalinya membicarakan masalah-masalah yang kita bicarakan. Sebenarnya hal-hal serupa ini setiap tahun kita laksanakan dan sudah merupakan satu tradisi bagi kita yang setiap akan ada hari natal dan tahun baru kita rapat. Kemudian, setiap menjelang Idul Fitri kita rapat, ini perlunya rapat ini kita ada evaluasi, apa kelemahan-kelemahan kita yang lalu kemudian kita akan perbaiki di masa yang akan datang, ini semua baik, rapat awal semestinya 5, 6 bulan, 7, 8 bulan yang lalu supaya bisa dianggarkan baik di anggaran APBD maupun APBN atau pun rapat seperti sekarang ini, rapat sekarang ini adalah sebagai pegangan kita melihat perkembangan yang akan terjadi nanti pada waktu hari H, sekarang ini khusus adalah di Jawa yang katanya ada kemerosotan, ada juga kemantapan dan itu semua sebenarnya juga dari dulu sudah terjadi, akan tetapi langkah-langkah kita amankan yang kita lakukan selalu terbentur dengan kondisi keuangan yang ada.

Oleh karena itu, harapan saya adalah setiap pertemuan itu tentu tidak mungkin *mubazir*, ada hasilnya, setidaknya-tidaknya kami dari Dewan dengan fungsi pengawasan mengetahui secara jernih apa-apa yang akan kita hadapi ini akan kita hadapi loh 80% ada penurunan dari 90 turun ke 80% tadi Jawa Tengah, *nah*, itu sudah gambaran kita *nah*, itu awas itu hati-hati tuh, Pak Eddy awas di situ, Pak Hendro hati-hati itu akan kemacetan yang luar biasa. Sebabnya ini, ini teorinya satu mobil truk atau satu mobil kecil yang *nongkrong* di situ setiap detik, setiap menit, setiap jam berapa kilo yang akan antri di belakang itu. *Nah*, inilah makanya dari Jakarta tadi kalau sudah dekat-dekat itu sering helikopter keliling melihat kondisi ini untuk pencairannya itu.

*Nah*, oleh karena itu harapan saya adalah saya tidak banyak teknisnya karena kawan-kawan sudah utarakan, bahwa rapat ini tidak mubazir ada manfaatnya, tidak ada yang tidak ada manfaat, walaupun Bapak-Bapak sudah pergi ke Jawa Timur segala macam prediksi ini, itu menyampaikan sebenarnya semua data yang ada itu ada sama Pak Dirjen Bina Marga, ada sama Pak Dirjen Perhubungan Darat, tetapi tidak apa-apa supaya secara jelas dan kami pun nanti enak *oh* betul, betul-betul, ya seperti sekarang di ujung kalau ini kita bicarakan masalah Pulau Jawa, jadi seperti Merak juga itu Pulau Jawa, ujung Pulau Jawa sama Gilimanuk itu.

*Nah*, jadi ini jangan sampai terjadi lagi Pak Hendro, yang mobil dua jatuh itu, jangan sampai terjadi lagi ini, kalau ini terjadi lagi tidak ada arti kita rapat-rapat ini, tidak ada evaluasi, itu hikmahnya. Itu juga Pak Hedy...Pak Hedy, setiap kerusakan di jalan tol itu atau di jalan negara itu, kalau dia masih sekitar 10 meter atau 5 meterlah, ini jangan ditunggu lama-lama, ini cepat sekali, saya herannya *hotmik* ini tiga hari dia tergenang air habis, makanya saya *alhamdulillah* saya telepon Kepala Balai dia jamin bahwa 7 min hari menjelang hari raya dia jamin jalan di Lampung bisa bagus-bagus (*suara kurang jelas*).

Kemudian, ini lain tetapi ada hubungannya juga Pak Hendro, saya itu ada aspirasi 100 lampu jalan, anak buah Bapak sudah turun Tahun 2022 sampai sekarang belum ada kenyataan ditagih orang saya Pak, itu tolong dicatat itu, 100 lampu jalan untuk jatah tahun 2022, ini sudah turun tetapi belum ada pelaksanaan, tolong itu Pak Hendro, Pak Hendro itu orang dari Lampung, tolong itu.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Ujung-ujungnya aspirasi, ternyata. Pak Fadholi tidak ada ya, Pak? Kita lanjutkan dulu ke Bu Neng Eem.

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

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*  
Salam sejahtera untuk kita semuanya,  
Om swastiastu,

**Pimpinan beserta Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati dan saya banggakan,  
Mitra kerja dari Kementerian PUPR beserta KaBalai dan jajarannya,  
Dari Kementerian Perhubungan beserta jajarannya, dan  
Dari Provinsi Banten Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur yang saya hormati dan saya banggakan,**

Pertama, dengan waktu yang amat sangat singkat ya seminggu lagi menjelang bahkan mungkin kurang dari seminggu kalau untuk menjelang mudik, sedangkan kita bicaranya adalah penanganan jalan nasional di Pantura, ini sebenarnya kurang relevan kalau kita bicara terkait penanganan jalan, sedangkan waktu mudik hanya menghitung tinggal tiga hari, kalau dipaksakan oke bisa tetapi mungkin kurang komprehensif, karena kita hari ini ya tidak mungkin kan kalau kemudian harus dipaksa kayak ceritanya Roro Jongrang atau tangkuban perahu yang bisa satu malam untuk bis menikahi...untuk membangun apa dan lain sebagainya, karena ya mereka juga Bapak-Bapak, Ibu-Ibu semua yang kerja ini kan juga manusia butuh waktu istirahat tetapi saya kira kita mungkin menjalankan apa adanya, mempercepat semaksimal mungkin apabila tercapai *alhamdulillah*, kalau pun tidak mungkin minimal di arus baliknya itu bisa terpenuhi.

Tetapi saya mungkin pertama ketika bicara tentang jalan nasional, otomatis juga jaringan jalannya, apalagi ini kan yang di undang tidak hanya mitra yang di nasional dalam hal ini kementerian tetapi ada provinsi-provinsi juga, saya berharap dari Jawa Tengah itu tadi juga ada penjelasan terkait apa jaringan jalan provinsi yang menunjang jalan nasional, karena sebenarnya kan domainnya kalau untuk provinsi itu ada jalan provinsi itu, sedangkan jalan nasional ada dari Kementerian PUPR dan itu tentu sudah dianggarkan setiap

tahun dan sebagainya dan itu adalah di bawah pengawasan kita dalam setiap rapat-rapat.

Tadi juga sudah disinggung terkait Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 yang akhirnya kemudian melahirkan Inpres dan itu tentu harus kita apresiasi, karena tentu saja dengan adanya Inpres ini jalan-jalan provinsi, kabupaten yang itu statusnya bukan jalan nasional bisa diintervensi pembangunannya oleh pusat dan saya kira akan dimulai di tahun ini, tahun 2023.

Saya berharap tadinya ini bisa disinergikan ketika misalnya hari ini jalan nasional yang arus mudik itu akan sangat padat dan tentu saja ini apa, inikan mudiknya itu lebih banyak ketimbang mudik-mudik yang sebelumnya, sebelumnya 80 jutaan, sekarang sudah 123 juta lebih, hampir mayoritas penduduk Indonesia begitu kan. *Nah*, ini kita harus antisipasinya itu luar biasa, tentunya jaringan-jaringan jalan penunjang jalan nasional itu juga harus kita pikirkan dan saya berharap mulai Inpres ini harusnya bisa fungsional termasuk juga misalkan walaupun kita bicara ini adalah jalan Pantura tetapi saya sedikit berbicara tentang jalan puncak yang itu saya kira hampir satu bulan ya, sekarang juga sudah macet itu jalur puncak, jalur puncak itu mungkin Bapak-bapak yang pernah kunjungan ke Cianjur, ke daerah puncak kalau pulang kunjungan itu bagaimana macetnya dan apalagi kalau pas mudik, pas Lebaran itu *stuck* dari pagi sampai malam itu *stuck*.

*Nah*, beberapa jalur alternatif itulah saya berharap seperti yang rusak-rusak kayak misalkan Jalur Puncak II itu kan sebenarnya bisa diintervensi dengan Inpres begitu kan, itu kan untuk membantu kelancaran, terus kemudian jalan tol yang rencananya misalkan dari Caringin bisa ke gunung mas itu kan belum bisa dieksekusi di tahun ini, belum bisa digunakan, *nah* itu beberapa jalur-jalur alternatif itu ada di Bogor yang biasanya itu menjadi jalur hidup ketika dari Bogor keluarnya itu At'awun itu ada jalan yang rusak, itu juga harusnya diintervensi oleh Inpres.

Saya berharap justru jalan-jalan yang seperti itulah yang kemudian jadi perhatian, di samping tentu saja yang prioritas utama adalah jalan tol, karena penggunannya pasti banyak ke sana, jalan tol, terus kemudian jalur-jalur nasional Pantura, tetapi jalan-jalan alternatif itu pun baik itu provinsi maupun kabupaten itu juga harus menjadi perhatian, tentu saja disamping beberapa *rest area* juga mungkin ini antar Kementerian Perhubungan sama PUPR diperbanyak di titik-titik yang banyak terjadi kemacetan.

Mungkin untuk sementara itu saja *gitu* kan, tadi saya hanya melihat, membaca papan ini dari Jawa Barat, saya lihat tidak ada bahan ya, tetapi tadi saya baca yang dari Jawa Timur itu ada sirip jalan provinsi ya itu saya sebenarnya dengan adanya informasi itu cukup membantu sehingga kita bisa melihat skema jalan nasional mana, kemudian alur luar dan lain sebagainya dan mana yang kemudian akhirnya dampak-dampak kemacetan yang keluaran dari mudik-mudik yang pasti kan dari jalan nasional itu pasti dibuangnya ke jalan provinsi, kabupaten, dan lain sebagainya, jadi jaringan-jaringan jalan itulah yang harusnya kita *capture* bersama kemudian kita akan melakukan apa



untuk mengurai itu, itu yang tadinya saya ikut rapat itu, yang ingin saya dapatkan itu tetapi ternyata belum sepenuhnya kita dapatkan *capture* itu, baru hanya sebatas jalan nasional dan sedikit mungkin tadi dari Jawa Timur ada bahannya saya bisa lihat, walaupun dari segi penjelasan mungkin belum maksimal. Mungkin itu saja.

Terima kasih, Pimpinan.

*Wallahul muwaffiq ila aqwamit tharieq,  
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Selanjutnya, Pak Muhammad Aras, kita lanjutkan ke Pak Willem Wandik silakan.

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

Baik, Pak Ketua.

**Bapak, Ibu Anggota Komisi V DPR RI dan Dirjen Bina Marga,  
Dirjen Perhubungan Darat serta seluruh jajarannya,  
Gubernur Jawa Timur atau yang diwakili,  
Gubernur Jawa Tengah atau yang diwakili, dan  
Gubernur Jawa Barat atau yang diwakili serta seluruh jajarannya,**

Dari kami mungkin memberikan pendalaman sedikit dari apa yang telah disampaikan oleh teman-teman tadi bahwa memang jalan Pantura ini cukup unik sekaligus rumit karena terhubung dari baratnya ujung Pulau Jawa dan timurnya ujung Pulau Jawa, kalau diperhatikan kondisi jalannya selalu ramai dan cenderung meningkat jumlah kendaraan yang memanfaatkannya meskipun sudah ada jalur selatan.

Namun, dari tahun ke tahun kalau kita perhatikan itu selalu klasik penyebab kerusakan jalan Pantura ini yaitu keberadaan kendaraan ODOL yang menyebabkan kerusakan jalan ini pada perkerasan jalan dan membutuhkan biaya pemeliharaan yang begitu besar, artinya apa yang sudah dilaksanakan solusinya oleh Kementerian PUPera maupun Kementerian Perhubungan dengan keberadaan kendaraan ODOL ini karena sebenarnya ODOL ini sudah dapat diidentifikasi keberadaannya atau siapa pemiliknya, namun yang menggunakan jalan tol ini tidak saja kendaraan ODOL tetapi juga seringkali justru negara yang harus menanggungnya.

Oleh karena itu, yang perlu diperhatikan sekarang ini karena sebentar lagi kita akan menghadapi mudik Lebaran, karena itu perlu ada sinergitas bersama antara Pemerintah Pusat dan Daerah dalam rangka mengantisipasi meningkatnya arus mudik Lebaran, karena kami melihat berdasarkan berbagai informasi di media *online*, masih banyak ruas jalan Pantura yang rusak

menjelang mudik Lebaran ini, karena itu perlu diperhatikan bersama oleh Pemerintah Pusat dan Daerah ini bukan hanya menjadi tanggung jawab provinsi dan juga pusat tetapi juga pemerintah kabupaten dan kota. Itu yang mungkin bisa kami sampaikan pada kesempatan ini.

Sekian, terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Kakak, ini Pak Willem ini setengah Jawa jadi paham.

Berikutnya Pak Sudjadi, Pakde tidak ada? Kita lanjutkan ke Ibu Sri Wahyuni, katanya tadi terakhir.

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

Saya mau izin abis ini, Ketua.

*Bissmillahirrahmanirrahim.*

Terima kasih, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi V DPR RI dan juga seluruh Anggota Komisi V DPR RI yang hadir pada hari ini,  
Yang saya hormati Pak Dirjen Bina Marga dan Perhubungan serta jajaran,  
dan  
Juga tiga Provinsi dari Jawa Barat, Jawa Tengah, dan Jawa Timur serta seluruh jajaran,**

Banten ada ya? Tidak ada, ya, Banten.

Saya sedikit saja menyampaikan, tadi Teman-teman sudah menyampaikan panjang lebar terkait jalur Pantura, karena jalur Pantura ini adalah jalur yang paling padat di Jawa karena di dalamnya itu ada tiga Provinsi besar yaitu Jawa Barat, Jawa Timur dan Jawa Tengah dan ini merupakan jalur yang saya lewati kalau saya mudik, karena saya berasal dari Jawa Timur, walaupun saya lebih banyak melewati tol, Pak, karena saya lebih banyak lewat tol saya ingin menyampaikan permasalahan yang ada di jalan tol yaitu terkait fasilitas umum, yaitu *rest area*, yang mana permasalahan *rest area* ini sudah pernah saya sampaikan satu tahun atau dua tahun yang lalu, itu *rest area* yang ada dari Jawa Barat, Jawa Tengah terutama, *plus* Jawa Timur, saya biasanya berhentinya di Madiun, keluar tol Madiun, itu seperti kubangan, *ya nggak sih?* Bapak-Bapak lewat sana *nggak?*

*Nah*, saya mendapatkan informasi katanya sekarang ini sudah diperbaiki namun tidak 100% sehingga kalau perbaikan tidak 100% kan tidak memenuhi standar kenyamanan pelayanan masyarakat, Pak, saya ingin bertanya kapan ini diperbaiki 100% begitu, karena dalam waktu dekat ini kan kita akan

menghadapi masa arus mudik ya dan arus mudik tahun ini diperkirakan itu membludak karena sudah dua tahun kita dihantam pandemi covid, semua orang ingin mudik dan itu tidak bisa dilarang.

Jadi saya ingin menanyakan kepada Pak Dirjen *nih*, kapan *nih*, Pak, sebenarnya rapat kali ini ingin mendengarkan laporan terkait usulan kita yang tahun lalu, dilaporkan hari ini, sudah dikerjakan apa saja, kalau saya lebih fokus ke *rest area*, Pak, *rest area*-nya itu sangat-sangat tidak, jalannya itu *loh* Pak rusak banget lubangnya *gede-gede*, saya selama covid saya lewat jalan darat terus, karena saya takut

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Kalau ada lokasi spesifiknya, Bu, nanti saya koordinasi dengan BPJT.

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

Itu yang di Brebes, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Japri ke Pak Dirjen.

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

Sekarang saja, nanti kalau yang kurang-kurang saya japri, tetapi diangkat ya, Pak, kalau saya telepon, *oh* siang? Harusnya tidak boleh seperti itu, siang, malam harus *on* terus, saya 24 jam ini, saya pernah WA soalnya tidak dibalas, malas saya, ya kalau boleh ke Ibu nanti saya dikasih nomer Ibu, lebih aman kalau begitu ya tidak? Jadi, tolong Pak, saya mau bertanya kapan ini diselesaikan begitu, kalau memang sudah perbaikan, kapan diselesaikan begitu, bagaimana?

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Nanti kita akan cek, Bu, ya karena mestinya

**KETUA RAPAT:**

Sebentar, Pak, harus lewat Pimpinan, Pak.

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Oh iya.

**KETUA RAPAT:**

Silakan, Pak Dirjen.

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Baik terima kasih. Bapak Pimpinan.

Ini memang kita targetkan fasilitas-fasilitas tol ini kita perbaiki sebelum Lebaran ini, tetapi mungkin secara spesifik, jadi nanti kita akan cek lagi Bu, nanti kita masih akan....

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

*Monggo* nanti di cek yang mana yang memang masih parah, memang ada beberapa yang sudah diperbaiki tetapi belum maksimal begitu.

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Nanti Ibu bisa WA ke saya, siang malam saya pasti akan balas.

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

*Nah*, begitu *dong*. Pak Hedy jangan saya saja, yang lain juga *dong* ya, terutama Pimpinan ini, jadi itu saja.

Satu lagi Pak, terkait CCTV ini Pak Dirjen Perhubungan Darat ya? CCTV di jalan tol dan lampu jalan itu tolong diperbanyak, Pak, ya jalan tol, di daerah mana saya lupa itu gelap banget, saya sudah satu tahun ini tidak lewat di situ ya, tolong CCTV dan teman-teman juga sudah menyampaikan tadi CCTV dan....

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Itu memang kalau jalan tol itu memang yang eksekusinya kan di BUJT, jadi kita informasikan.

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

Ya tolong diinformasikan ya.

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Siang malam silakan, Bu, diinformasikan.

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

Ya Pak. Satu lagi, Pak, saya sampai lupa, saya rasa itu saja. Nanti kalau rapat lagi saya sudah minta laporannya, yang baiklah, Pak, maksudnya sudah ditindaklanjuti, jangan nanti rapat lagi masih ada permasalahan di *rest area*, Pak ya, terutama di *rest area*-nya, semua *rest area* dari Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur.

Saya rasa itu yang bisa saya sampaikan. Terima kasih, Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Bu Sri.

Tadi satu lagi, satu lagi, saya hitung ada empat kayaknya.

Sekarang Pak Mulyadi, saya persilakan.

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

Baik, terima kasih, Pimpinan.

**Yang saya hormati dan saya banggakan Rekan-rekan Anggota,  
Yang saya hormati Pak Dirjen Bina Marga,  
Dirjen Perhubungan Darat,**

Dan, *alhamdulillah* sebenarnya doa saya terkabul ini yang di undangan itu kan para Gubernur, yang hadir malahan Para Kepala Dinas, ini justru harapan saya Pimpinan, karena penting sekali Bapak-Bapak yang Kepala Dinas khususnya Provinsi Jawa ini hadir ya dan terus terang saya apresiasi juga untuk rekan-rekan Sekretariat, bahwa saya kira agenda *meeting* Pak Dirjen Bina Marga dan Pak Dirjen Perhubungan Darat serta Bapak-bapak Kepala Dinas di Perhubungan dan Bina Marga di Jawa khususnya ini saya kira harus jadi agenda rutin ya, buat saya sangat penting dan sangat substansi, kenapa? Karena Jawa menjadi hal yang sangat *urgent* bukan tidak menghormati di luar Pulau Jawa tetapi mobilitas masyarakat yang luar biasa dengan segala dinamikanya saya kira rapat hari ini buat saya sangat fundamental ya, saya apresiasi itu.

**Bapak-Bapak,**

Kalau pun hari ini dikluster untuk pembahasan jalan nasional di Pantura tetapi di kesempatan ini pula saya kira harus di bahas dalam konteks *sharing* lah ya untuk pembahasan secara umum bahwa konteksnya Pak, konteks pembangunan kan saya selalu sampaikan, Pak, baik di ruang komisi maupun di Banggar bahwa semua orientasi alokasi pembangunan dan anggaran, orientasinya harus tepat sasaran, tepat waktu, dan tepat anggaran, melibatkan *stakeholder* di daerah dan mampu meningkatkan kualitas masyarakat.

Jadi, orientasi *project*, orientasi pembangunan dan anggaran yang digelontorkan itu betul-betul *ending*-nya betul-betul bisa meningkatkan kegiatan masyarakat, kalau hari ini di kluster hanya untuk pembangunan jalan

nasional di Pantura terkait preservasi maka saya kira mudah-mudahan ini juga menghilangkan stigma dari dulu, Pak, ya tentang *project* Pantura itu *project* abadi dari jaman Pak Dirjen sebelum, mungkin awal karir Pak Dirjen mendengar istilah itu, walaupun saya masih kuliah barangkali.

Tetapi saya pernah melintas di wilayah Pantura non tol itu memang betul Pak, bahwa harus ada perhatian luar biasa tetapi juga itu harus ada kajian, Pak, kenapa misalnya aduh saya selalu suka dengan *statement* Bapak bahwa misalnya tol menjadi *backbone* terhadap peningkatan efisiensi dan proses distribusi, *nah* tetapi kalau di jalur Pantura begitu banyak truk, Pak, ya yang *stuck* waktu kami kunjungan spesifik ke wilayah Kudus, Jepara, dan seterusnya itu luar biasa Pak ya.

*Nah*, itu harus dievaluasi dan dianalisa termasuk mungkin kualitas jalan dan seterusnya, *nah* ini ada Dirjen Perhubungan Darat, ini juga saya mengingatkan Pak tentang *law enforcement* terhadap aktivitas ODOL, Pak ya, ini *confirm* Pak, pada saat beban yang begitu besar sementara kepadatan begitu tinggi, berarti harus ada konsentrasi yang luar biasa terhadap penanganan itu termasuk mungkin analisa terkait *habit* pengemudi truk yang lebih memilih non tol dibandingkan tol, apakah karena harga, apakah karena fasilitas pendukung dan seterusnya saya pikir harus ada semacam stimuluslah supaya mereka bisa masuk tol sehingga *statement* Pak Dirjen Marga betul-betul terverifikasi di lapangan, walaupun banyak hal dengan kunjungan spesifik, non resmi dan seterusnya saya selalu keliling, Pak, Jatim, Jateng dan Jabar Pak dan saya makin menyadari kenapa Pak Dirjen rambutnya banyak yang putih begitu kan, karena memang rumit, Pak, saya lihat.

Kemudian Pak, saya berharap juga koordinasi dengan *stakeholder* di daerah, saya mau tanya langsung ini, Pak Koswara sebagai Kepala Dinas Jawa Barat *nih*, saya *ngomong* Jabar *nih* karena tadi teman-teman juga bicarakan wilayahnya masing-masing. Bapak anggaran per tahunnya berapa sih, Pak, sebagai Kepala Dinas di Jawa Barat Pak, sebagai Kepala Dinas Perhubungan Jawa Barat saya ingin dengar, Pak.

**KETUA RAPAT:**

Boleh dijawab, Pak.

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

Izin, Pimpinan, ya.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN JAWA BARAT (KOSWARA):**

Secara total itu 150 miliar, itu untuk belanja pembangunannya 40 miliaran.

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

40 miliar biaya pembangunan?

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN JAWA BARAT (KOSWARA):**

Ya, biaya pembangunan.

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

Ini kenapa saya tanya, Jawa Barat hampir 50 juta penduduk Pimpinan, 20 ribu kabupaten, begitu banyak area yang harus dimonitor, misalnya terverifikasi pada saat saya kebetulan Dapil Bogor, Pak, ya, saya tidak bicara Pantura dulu, ini terbukti bahwa misalnya ini ada Pak Bambang juga *alhamdulillah* bisa hadir, saya meninjau, Pak, bukan hanya utara, selatan, tengah bahkan komitmen Presiden untuk membangun antara utara-selatan begitu Pak ya itu juga belum *deliver, nah*, ini artinya apa? Penting sekali *roadmap* khusus Jawa Barat, Jateng, dan Jatim termasuk Banten supaya ada *action plan* yang *clear*, Pak, kami juga bisa menjelaskan dengan baik kepada masyarakat, supaya apa? Agendanya minimal tiga, pembenahan, optimalisasi dan pengembangan, Pak, supaya ada fokus kesana, kalau pun misalnya negara dalam konteks hari ini sedang fokus ke IKN dan seterusnya tetapi ini berapa persen penduduk Indonesia yang tinggal di Jawa begitu.

*Nah*, saya kira ada keadilan dalam konteks kebijakan dan pembangunan, apa yang ingin saya sampaikan? Saya ingin ada sinergitas antara kebijakan dan anggaran pusat dengan daerah, supaya apa? Supaya semua tertata dengan baik, Pak, saya kan sedih, Pak, kadang-kadang misalnya tadi yang disampaikan Bu Eem ya, saya perkuat lagi *confirm* Pak, sebenarnya ada jalan-jalan alternatif yang bisa di atasi segera untuk mengatasi kemacetan puncak misalnya saya sudah sampaikan berkali-kali, Hanjawa Bu Eem ya? Saya sudah ke sana berkali-kali pakai motor *cross*, Pak, ternyata saya salah motor, Pak, jalannya bagus untuk sisi Cianjur, sisi Bogor nya jelek, padahal itu kalau puncak tersumbat itu jalur jadi alternatif utama Pak dan jadi padat pula, *nah* kalau itu ditinjau bersama-sama dengan *stakeholder* di daerah saya kira upaya-upaya negara hadir itu betul-betul *deliver* Pak, terhadap komitmen pelayanan terhadap masyarakat.

Terakhir, Pak, saya berharap koordinasi dengan Dirjen Perhubungan Darat maksimal Pak, ya sebagai contoh saya agak melebar lagi ke pembangunan jalan pantai selatan itu saya bilang keren luar biasa, Pak, dan saya apresiasi kepada Dirjen Bina Marga tetapi ternyata dalam pelaksanaannya tidak dibarengi dengan kebijakan dan anggaran dari Dirjen Perhubungan Darat, kenapa? Sangat kurang, Pak, rambu-rambu dan seterusnya, saya sampai tidak berani untuk melanjutkan perjalanan, Pak, saya naik ke Ranca Buaya dan naik lagi ke Bandung Pak, saya berangkat dari arah Brebes Pak, Brebes, Pangandaran mulai sore, malam saya mulai was-was Pak, kenapa? Gelap, rambu lalu lintas terbatas dan masih ada titik-titiknya yang harus direvitalisasi atau di rehab ulang, saya waktu itu juga lapor langsung ke

Pak Dirjen terus saya coba lagi, Pak, siangnya untuk kembali masuk ke wilayah Cianjur melalui Cidaun kemudian ke arah Sukabumi itu luar biasa, Pak, itu kalau di *explore* untuk menjadi destinasi wisata baru dan katakanlah *project* industri perikanan itu maksimal masyarakat setempat bisa terangkat perekonomian. Maka, itulah yang saya sebut bagaimana pembangunan dan anggaran betul-betul bisa meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat.

Saya kira sebagai masukan dan *sharing* saja Bapak-bapak, mudah-mudahan Bapak-bapak dalam bertugas bisa senantiasa dimudahkan dan dilancarkan dan ini saya selalu bilang *project* apa pun yang sedang kita kerjakan menjadi *legacy* yang kita klarifikasi generasi yang akan datang, bukan prasasti, Pak, tanpa solusi. Saya kira itu.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih.

*Wa'alaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.*

Mungkin ini yang terakhir, ya, karena Pak Fadholi, Pak Aras, dan Sudjadi tidak ada di tempat. Terakhir, Ibu Novita Wijayanti, silakan, Bu.

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

Bosen, Pak, ya Brebes, Pejagan, sudah hafal.  
Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan yang saya hormati,  
Anggota semuanya,  
Pak Dirjen Bina Marga,  
kemudian Dirjen Darat, dan  
Pemprov Jateng, Jatim, Jabar, dan Semuanya,  
Banten tidak ada, Pak, ya.**

Tadi saya dengarkan memang yang jadi pikiran Pak Hedy pasti apa namanya PR nya banyak, Pak Hedy dan Pak Hendro, *ngurusin* se-Indonesia luasnya kayak begitu, anggarannya terbatas, semuanya mengusulkan begitu, dan kita Anggota Dewan memang tugasnya mengusulkan, jadi ya itu ritmenya, jadi jangan bosan-bosan kalau saya ngomong tentang Penjagan, *nah* yang lain sudah hafal, saya *ngomong* itu-itu tetapi itulah tugasnya kita.

Jadi, tadi saya melihat itu ada paparannya Pak Hedy yang pertama ada jalan-jalan yang halaman berapa itu tadi, jalan-jalan yang preservasi kotak-kotak itu, Pak, itu apa namanya saya *sih pengennya* itu betul-betul dikerjakan



yang rata, jangan sampai sudah preservasi lubang-lubang kemudian tidak rata, itu juga akan mengganggu.

Kemudian, yang jadi PR ini...apa namanya, yang seharusnya 10 tahun jadi cuman 4 tahun begitu kan Pak Hedy, ini Jawa Tengah penduduknya banyak, Jawa Timur tadi pasti yang dapilnya Jawa Timur bilang banyak juga, Jawa Barat juga begitu pasti saya yang orang Jawa Tengah juga pasti bilang Jawa Tengah tidak kalah banyak, *gitu* kan.

Yang pusing nanti Pak Hedy sama Pak Hendro, ini mana dulu yang prioritas, padahal semuanya prioritas dan semuanya minta dibangun, itulah PR nya semoga bisa dicari jalan keluarnya.

PR nya lagi Pak Hedy, apakah tidak ada, apa namanya, teknologi yang bisa dipelajari selain yang sekarang-sekarang ini, bagaimana caranya kualitas dari pembangunan jalan itu bisa maksimal begitu, contohnya tadi harusnya 10 tahun ya jangan *gimana* caranya jangan empat tahun, bahkan kalau saya melihat lubang-lubang ini tidak empat tahun Pak Hedy, tiap tahun begitu ya, jadi kalau bilang empat tahun juga bagaimana orang saya setiap lewat juga kayaknya tidak tiap tahun malah tiap saat lubang ditutup, lubang lagi, tadi alasannya yang pertama, ini bakalan kalah, lemah oleh air begitu, beberapa titik kan karena air, kemudian karena ODOL ,begitu, ODOL memang yang sangat lumayan menjadi sesuatu yang penting sekali, untuk Pak Hendro, ODOL nya ini bagaimana solusinya. Jadi, ini pasti akan dibahas setiap saat karena belum kelar-kelar ini kerjaan begitu.

*Nah*, PR yang pertama air, ini mengalahkan jalan yang sangat tergenang kemudian hujan, kemudian dataran rendah, ini solusinya bagaimana, harusnya cari teknologi *gimana sih* karena dulu saya sempat dapat informasi dari luar negeri ada itu teknologi yang bagaimana jalannya awet *gitu*, sudah dibawa ke Indonesia tetapi saya waktu itu lupa menyampaikan, sudah dibawa ke Indonesia, sudah presentasi, jalannya bagus, kualitas aspalnya begini-begini dengan teknologi begini tetapi tidak diterima, *nah*, ini saya tidak mengerti, tidak perlu *su'udzon* tetapi yang penting kita cari solusinya.

Kemudian, tadi PR nya, air dan ODOL, kemudian Jateng, Pak, Jateng tadi kemantapannya ya ini ODOLnya ODOL yang itu ya, bukan odol sikat gigi. Kemantapan Jawa Tengah, Pak, itu kan terendah sekarang, itu ya mohon karena saya orang Jawa Tengah, itu menjadi prioritas sekali, ya di antara semua provinsi ini penduduknya memang sangat padat begitu tetapi Jawa Tengah ini dengan penduduk yang padat juga, dengan kemantapan yang di bawah yang lain begitu menjadi ekstra untuk dipikirkan, karena nanti mudik ini tinggi, pasti harus ada cara-cara khusus bagaimana untuk menangani kemacetan-kemacetan dan jalan rusak ini.

Kemudian, apa namanya, Pak Hendro lampu tadi kan, ini dilema Pak Hendro, lampu jalan bukan lampu ruangan, ini Pak Hendro satu kampung tetapi rada-rada, ini *dilalah kok* hadap-hadapan, jadi lampu Pak Hendro, tadi Pak Hendro bilang juga bahwa di Dapil saya yaitu contoh dari sampel beberapa daerah dan kebetulan sampelnya adalah Cilacap mungkin apa Banyumas Dapil

saya, hampir 80% itu mati mungkin, mungkin 85 atau 90 itu riilnya, *gitu ya*, dan dilemanya kalau lampunya pakai listrik Pemdanya keberatan bayar tetapi kalau pakai solar *cell* hilang begitu, *nah* ini apa perlu di gembok apa *gimana* tidak *ngerti*, apa lampunya dikasih CCTV supaya yang *nyuri* ketauan, *nah* ini *gimana* coba, ini juga memang benar itu, nyata bahwa itu PR tetapi bahwa jalan itu butuh lampu itu juga fakta yang penting begitu *Ioh*, contoh di Jawa Tengah, Cilacap itu terluas di Jawa Tengah dari 35 kabupaten kota, jadi kalau saya minta lampunya lebih banyak itu sangat wajar karena terluas, ini *kok* jadi aspirasi, tidak.

Itu, Pak Hendr,o tentang lampu dan ini saya mau tanya itu CCTV di jalan nasional memang ada? Apa hanya di jalan tol, boleh ya, Pak Ketua, saya bertanya, kalau di jalan nasional ada CCTV tidak? *Nah*, itu baru empat dan jangan sampai mati begitu ya, karena kebanyakan, sudah cuman sedikit mati pula begitu, pada saat sesuatu terjadi tidak bisa dilihat karena apa? Pada saat itu mati begitu, jadi mohon dicek betul-betul ini berfungsi apa *nggak*, jangan sampai sudah ada, sudah ada sedikit tidak berfungsi.

Kemudian, Pak Hendro *guardrail* berharap tengah dan pinggir diperbanyak kayak anggarannya darat kan lumayan banyak, Pak, jadi dimaksimalkan, terus *call center* dan telepon-telepon itu apakah sudah terpasang, saya waktu sama Pak Menteri juga menyampaikan itu penting. *Lah* ini *nggak* dengerin.

*Call center* atau nomer telepon untuk salah satu solusi pada saat orang-orang itu ada yang kecelakaan begitu, ya ini memang kerja sama dengan Bina Marga, *call center-call center* yang bisa di telepon, bisa berhubungan dengan Kepolisian atau beberapa titik-titik apalagi kalau gelap dan rawan.

Kemudian, WIM, Pak, ini sudah terpasang di mana saja WIM nya, Pak, dan itu sudah berfungsi belum, ini bedanya apa sama jembatan timbang, bukan jembatan gantungnya Pak Hedy ya, saya kadang-kadang suka, jembatan timbang yang sudah ada itu kan juga kurang maksimal karena pada saat menurunkan barang gudangnya tidak ada, SDMnya kurang, walaupun ini undang-undang sudah dari Tahun 2009, No. 22 Tahun 2009 tentang jembatan timbang, sekarang ada WIM-WIM ini di jalan tol saja atau di jalan apa begitu saya ingin tau konkritnya dan sudah terpasang belum dan di mana saja, bedanya apa, karena ini kan juga lewat terus *nimbang* otomatis, jembatan timbang kan ada juga alat untuk yang langsung otomatis walaupun kadang-kadang dulu disalahgunakan pakai pungli-pungli, itu, Pak, karena ini kaitannya sama mudik begitu, ada beberapa provinsi-provinsi yang penting.

Kalau Pak Hedy, nitip, Pak, yang jalan saya waktu itu *ngomong* yang Pejagan untungnya ya, karena saya dari Pejagan rusak jalan nasionalnya malah halus, jadi nitip saja Pejagan sama Palembang-Lampung itu yang paling parah jalannya tetapi anggaran untuk Jawa Tengah kalau bisa diperbanyak karena kemantapannya masih di bawah yang lain.

Itu Pimpinan, terima kasih. Saya kalau kurang nanti japri, karena semuanya kalau saya japri jam berapa pun dibalas.

Terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Ini yang begini-begini tolong di-cut ya ini tolong diedit, ya makasih.

**KETUA RAPAT:**

*Waduh*, Pak Dirjen pilih kasih kayaknya, ke Bu Novi jam berapa saja.

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

Kabalainya juga baik-baik *kok*.

**KETUA RAPAT:**

Tadi Pak Fadholi, Pak Aras, dan Pak Sudjadi izin ke toilet tetapi tidak *tau* toiletnya di mana, tidak balik-balik.

Ternyata masih ada yang terakhir Pak Sumail, silakan, Bapak ini tidak terlingkari tetapi tadi *confirm*, Bapak mau tanya, boleh 1,5 menit.

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

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

*Alhamdulillah* sudah mendekati Idul Fitri ini, Pak, kurang dari 9 hari lagi kata Pak Dewo tadi, hilal sudah kelihatan, Pak.

**Pimpinan dan Anggota yang saya hormati,  
Mitra kerja Pak Dirjen Perhubungan Darat,  
Pak Dirjen Bina Marga,  
Bapak-Bapak Gubernur atau yang mewakili,  
Para Kabalai, ada di tengah kita juga Kabalai Jawa Timur,**

**KETUA RAPAT:**

Setengah menit, Pak.

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

Setengah menit, ya. Pada intinya langsung, Ketua, saya kalau Ketua yang *ngomong* saya langsung tegak lurus, daripada pindah ke Komisi XI kan, *eh* Komisi XIII.

Kaitan dengan kemantapan jalan, kendati tadi sudah disinggung oleh beberapa pembicara kawan-kawan saya yang terhormat, namun saya ingin menekankan sekali lagi bahwa kita langsung melihatnya kaitannya dengan keberadaan ODOL, Pak, memang kalau kita lihat di halaman 3 ini, bahwa

kemantapan jalan yang paling rendah ada di Jawa Tengah, kebetulan di sini ada Pemda Provinsi Jawa Tengahnya, saya kira perlu juga ada *political will* yang sangat kuat, Pak, karena peran Pemda ini kan besar perannya kaitannya dengan ODOL ya, terlepas bahwa intensitas kendaraan yang lalu lintas di situ lebih padat daripada tiga provinsi yang ada.

Masih saya, apa namanya, teringat dengan jelas ketika Pak Gubernur pada saat itu sempat marah-marah di jembatan timbang kalau tidak salah, Pak, sempat ada penurunan dari ODOL dan kemudian ketertibanlah di jalur-jalur situ, *nah* kenapa ini tidak dipertahankan, bukan hanya dari sisi pertumbuhan ekonomi saja tetapi bagaimana kemantapan yang menyebabkan kenyamanan, keselamatan baik barang maupun orang, juga terdapat di Jawa Tengah. Dari sisi anggaran tentu sudah wajar, Pak, bila secara proposional itu anggaran preservasi di Jawa Tengah itu lebih, tidak itu, ini karena menyangkut banyaknya kendaraan yang hilir mudik yang ada di sana.

Yang kedua, menjadi ironis memang bahwa tujuan pembangunan jalan tol agar ada kelancaran logistik, harga-harga murah terus terkoneksi dengan baik, namun kendaraan-kendaraan yang melewati di situ masih sangat rendah, kisarannya 20%, bahkan ada kecenderungan menurun, *nah*, kiranya ini perlu dicarikan skema atau, apa namanya, cara yang baguslah sehingga para pengguna-pengguna jalan bukan hanya bisnis, tentu yang armada-armada berat guna mengurangi beban yang ada di Pantura, sehingga bisa masuk jalan tol, sayang, infrastruktur yang sudah kita bangun akan tetapi tidak terpakai secara optimal.

Yang berikutnya, catatan saya, Pak Dirjen, ini di halaman, tadi sempat saya tandai, Pak, yang ada pekerjaan soal kelola itu Pak, itu kan dari sisi tampilan saja sudah tidak elok, Pak, tentu ini akan mengganggu kenyamanan di dalam menggunakan jalan tersebut yang diperbaiki secara swakelola, padahal itu di jalan nasional, apakah tidak bisa, Pak, perbaikannya sama dengan misalnya ruas jalan BTS Kota Kendal seperti itu, walaupun itu dikelola secara, dikerjakan suka kelola, jadi tampal-tampal begitu saja kan tentu permukaannya tidak rata Pak Dirjen, apa memang harus kalau dikerjakan swakelola dikerjakan seperti itu agar berbeda dengan yang dikerjakan sebagaimana yang biasa kan begitu.

Izin interaktif, Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Bapak sudah lewat 1,5 menit, Pak.

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

Kan biasanya ada bonus, Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Silakan satu pertanyaan saja.

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

Langsung saja ke Pak Hedy, saya, Pak, apakah memang harus yang dikerjakan secara swakelola nampak begitu, Pak, *ngeblok-ngeblok* begitu dan tidak rata?

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Jadi, memang ini ada beberapa, Pak, penanganan preservasi itu mulai dari yang sifatnya pemeliharaan rutin, pemeliharaan rutin artinya apa, itu artinya ada beberapa spot-spot yang rusak, sehingga penanganannya pun spot, itu yang kita lakukan dengan tambalan-tambalan seperti ini, *nah*, kalau kerusakannya sudah meluas, tentu kita harus akan melakukan *overlay* Pak, satu lapis atau dua lapis. Jadi, ini kalau di *overlay* sangat tidak efisien, Pak, karena apa namanya, kerusakannya sifatnya masih spot, ada kerusakan-kerusakan cukup meluas meski kita tangani darurat secara tambalan itu biasanya memang duitnya tidak ada, Pak, jadi terpaksa kita lakukan sifatnya adalah *holding* kita sebut, jalannya tidak akan nyaman tetapi kita usahakan itu masih bisa berfungsi untuk *traffic*, tidak sampai jalan putus.

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

Artinya itu juga kalau melalui kendaraan berat maupun dengan kecepatan tinggi masih relatif aman, Pak, ya?

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Ya, mungkin untuk yang sebelah kanan misalnya mungkin ini sudah cukup meluas, Pak, tetapi program penanganannya belum masuk karena *budget constraint*, jadi memang kita sifatnya ini *holding*, jadi kita memastikan kalau nyaman saya pastikan tidak, tetapi itu jalan masih bisa dilewati, kesannya begitu. Karena sifatnya *holding* dan ini memang kita banyak pekerjaan-pekerjaan yang sifatnya *holding* karena *budget constraint*, jadi kalau memang kita, dulu kita pernah hitung, Pak, kalau kita ingin normalkan jalan kita, kita itu harus mengeluarkan 20 triliun untuk normalisasi dan 35 triliun per tahun untuk preservasi, tetapi anggaran kita tidak pernah sampai segitu, jadi kita hadapi kasus-kasus seperti ini bukan karena kita *nggak* mau tetapi karena memang *budget constraint* nya memaksa kita untuk melakukan tindakan-tindakan yang sifatnya *holding* seperti itu.

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

Baik, cukup jelas, Pak Dirjen.

Saya minta, Pak, dalam, meskipun ini sangat mepet sekali paling tidak sebenarnya tanggal 15, tanggal 12 kita punya masa tinggal 3 hari lagi, Pak, mana jalan-jalan yang *lobang*, saya kemarin barusan juga dari Palembang, dari Palembang menuju Betung dan sekalian lewat darat itu cukup bergelombang juga, Pak, itu lebih parah kondisinya kalau misalnya dianggap sebagai apa

namanya titik keparahanlah, tetapi masih bisa dilalui dan pekerjaan alat berat juga masih berlangsung di situ, antara Sekayu dengan, bukan Sekayu, Palembang dengan Betung, ya, Betung-Palembang yang dari Betung mau menuju Sekayu ada beberapa titik-titik juga, karena kampung saya di Sekayu Pak, jadi saya habis....

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc):**

Semuanya sudah ada penanganan, Pak, Palembang, Betung, Sekayu, memang itu tiga tahun *projectnya*, jadi mungkin apa namanya tidak akan sekaligus selesai, mungkin Bapak juga sepanjang jalan lihat penanganan-penanganan itu dilakukan.

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

Kemudian yang berikutnya, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Cukup, cukup.

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

Menyapa, Pak Dirjen Perhubungan Darat.

**KETUA RAPAT:**

Bapak tadi mintanya hanya satu setengah menit saja.

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

Biasanya bonus dari, Pak Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Untung pakai songkok haji, kalau tidak saya tidak kasih, silakan, Pak.

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

Baik, Pak Dirjen Perhubungan Darat, dapil saya melewati namanya Hutan Balurat Banyuwangi, tiang-tiang ada memang tetapi lampunya sudah pada mati, Pak, jadi tolong itu segera apa namanya kalau mau sibuk-sibuknya aktivitas perjalanan di darat, orang banyak mau pulang kampung sehingga kalau lampunya juga terang benderang dan mudah-mudahan tiga hari ini bisa selesai. Saya kira itu, Pimpinan, yang baik hati dan tidak sombong.

Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

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

Saya usul sebentar saja

**KETUA RAPAT:**

Silakan, Pakde.

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

Pak Dirjen, jadi Bapak kan punya lampu dua, yang satu regular, yang satu aspirasi, tolong anjurkan kalau mau pakai lampu yang lampu listrik saja, kalau itu mahal, Pak, jadi nanti dapatnya tiang itu sedikit. Memang *problem*-nya kadang-kadang bentrok dengan PU atau kabupaten tidak membayari, tetapi kalau dijelaskan mereka sanggup membiayai, jadi perbedaan antara solar *cell* sama lampu itu jauh sekali, jadi terserah Bapak-Bapak kalau mau pakai solar *cell* ya mudah-mudahan dapat bantuan 40 atau 30 titik, kalau pakai itu bisa 100, 120.

Terima kasih. Info saja, Pak, info kebagian.

**KETUA RAPAT:**

Iya, ini yang menyaingi Pak Haji Sumail hari ini, agak bersinar hanya Pak Dirjen Darat saja, semuanya masalah cahaya, semua masalah lampu. Bu Novita, mau tambah?

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

Tambah sedikit saja, tadi kelupaan satu untuk....

**KETUA RAPAT:**

Tidak pakai *whatsapp* saja, Bu?

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

*Nggak*, kalau Pak Hendro kadang mati *handphone*-nya soalnya. Pak Hendro, saya mau tanya itu ada penandatanganan kesepakatan tiga menteri yang mengenai mudik, ada tiga Dirjen, ya, untuk mudik ya, itu ada poin yang mengatakan air galon itu yang tidak boleh menggunakan mobil sumbu tiga atau bagaimana tuh, untuk logistik tetapi yang lain boleh, itu kenapa alasannya *kok* dibedakan dengan logistik lainnya, itu saja, Pimpinan.

Terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Baik, ada lagi selesai dari teman-teman Anggota? Cukup? Yang duanya *nggak* balik-balik Pak Fadholi dan Pak Aras.

Selanjutnya, mungkin saya menambahkan sedikit Pak Dirjen, kalau saya lebih fokus ke wilayah keselamatan, ya memang dengan adanya jalur-jalur jalan kita yang tidak baik atau rusak sekitar 4% yang kalau dihitung kurang lebih 60 sampai 70 kilometer, ini kalau jalan ini spot-spot, Pak, itu justru sangat berbahaya, kalau dia lajunya panjang, itu mungkin ada peringatan atau kalau tidak, kalau hal ini tidak tertangani sampai pada hari H nanti, waktu mudik kita harapkan mungkin ada rambu-rambu yang Bapak perlu siapkan di wilayah-wilayah jalan yang kira-kira tidak tertangani sampai pada saat kita menghadapi mudik Lebaran ini, karena betul waktunya sudah sangat minim tetapi kemudian ini banyak sekali Pak, saya *nggak* bicara Pantura di wilayah saya itu banyak sekali kecelakaan-kecelakaan terutama motor, Pak, roda dua, begitu masuk lubang sedikit atau sedikit ada gundukan mereka bisa ke mana-mana, masuk ke bawah mobil dan atau bahkan jatuh ke jurang.

Kedua, mungkin terkait dengan pemeliharaan memang benar Pak masalah ODOL Pak Dirjen Darat ini memang jadi PR benar bahwa umur konstruksi yang dari 10 tahun menjadi 4 tahun bahkan mungkin lebih ini lagi, saya pikir ini harus ada langkah-langkah dalam proses perizinan, mungkin ada koordinasi antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi kalau misalkan perizinan dalam ODOL ini bisa lebih diperketat supaya kemudian ODOL ini tidak lagi menjadi hal yang sepertinya dianggap biasa begitu, karena memang kalau kita bisa lebih tegas di wilayah itu saya kira ini bisa segera tertangani dengan baik, kemarin kita ada masalah dengan poros jalan Jambi, Pak, Jalan Jambi itu yang dipakai oleh jalan truk-truk tambang, yang ODOL-ODOL itu semua itukan, saya tidak tahu kalau orang jambi mudik bagaimana urus sana juga Pak, itu juga perlu mendapat perhatian yang maksimal.

Selain itu, untuk truk-truk yang masuk ke wilayah tol saya kira mereka semua sebelum beroperasi ada kelayakan jalan ya, mereka harus di KIR dan lain sebagainya atau tidak, baik dari sisi, apa namanya, keamanannya masalah rem dan sebagainya, ini kita mau menghimbau, Pak, kalau misalkan truk-truk yang kecepatannya tidak bisa melebihi 40 kilometer per jam itu jangan masuk tol begitu karena kadang-kadang ada juga truk-truk kita lihat masuk jalan tol itu kecepatannya hanya 30 kilometer per jam, 40 kilometer per jam, ini berbahaya Pak, karena namanya jalan tol itu jalur cepat begitu, walaupun dia di sebelah kiri sekali pun minimal kecepatannya harus 60 kilometer per jam, setahu saya di tol seperti itu.

Karena kalau dia 40 kilometer per jam lantas ada mobil dan kecepatannya 100kilometer atau 120kilometer per jam itu bisa seperti menabrak mobil singgah itu dengan kecepatan yang ada saat ini, jadi memang kalau tidak layak jalan jangan dibiarkan masuk ke jalan tol dan kemudian kalau perlu tidak diberikan izin untuk beroperasi.

Kemudian, untuk jalur Pantura yang di daerah Jawa Tengah, yang kemudian permasalahannya selain daripada jumlah volume kendaraan yang maksimal, kita harapkan juga daerah-daerah yang sering terkena banjir tentunya harus ada kordinasi dengan mungkin Dirjen Sumber Daya Air atau bagaimana penanganan jalan nasional kita yang terimpah, kerusakan yang



diakibatkan oleh banjir-banjir ini bisa segera terselesaikan, bukan hanya saya karena persoalan volume kendaraan yang maksimal.

Selain itu, Pak Dirjen Darat, kami harapkan juga untuk kendaraan-kendaraan penumpang agar supaya lebih memaksimalkan fungsi terminal, tidak menaikturunkan kendaraan-kendaraan, penumpang-penumpang ini di pinggir jalan, ini juga kadang-kadang kalau bisa stop di mana saja akibatnya akan membuat kemacetan yang cukup panjang, apalagi kita tahu, Pak, sebagian besar supir-supir kita ini dapat SIM-nya juga agak SIM nembak begitulah, jadi belum tahu persis aturan berkendara yang benar terutama di jalan tol.

Mungkin itu saja dari kami, yang lain-lainnya sudah disampaikan oleh teman-teman. Selanjutnya, kita akan menyerahkan kepada Pak Dirjen, baik Dirjen Darat maupun Dirjen Bina Marga beserta pemerintah daerah, pemerintah provinsi yang mungkin ada berkaitan dengan pertanyaan dari teman-teman tadi, dari teman-teman Komisi V DPR RI saya memberikan kesempatan untuk memberikan jawaban, mungkin dimulai oleh Pak Dirjen Bina Marga.

Silakan, Pak.

**DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR RI (Dr. Ir. HEDY RAHADIAN, M.Sc.):**

Baik, terima kasih, Pimpinan.

Pertama, saya ingin ucapkan terima kasih atas segala masukan, *feed back* nya dan kalau diizinkan saya akan mulai dari tanggapan saya ke Bu Novita, *nggak* apa-apa ya, Pimpinan?

Baik, terima kasih.

Mungkin mulai dari Ibu Novita, saya kira memang tadi, Bu, sebenarnya permasalahan air ini ada dua, pertama apakah itu sifatnya lokal akibat *drainase* jalan ataukah karena banjir regional, *nah*, sebenarnya kalau secara konsep program yang lokal ini kita sudah luncurkan kegiatan yang kita sebut revitalisasi *drainase*, tujuannya adalah untuk itu, dilakukan dengan swakelola, tetapi dalam beberapa hal kerusakan jalan yang sifatnya sistemik itu rata-rata karena banjir regional, misalnya lingkaran utara Semarang, Semarang-Demak, Pati, Lingkaran Kudus itu karena banjirnya regional termasuk Plalen, ya, yang sekarang juga jadi fokus kita.

Kemudian, teknologi jalan yang bagus ada, cuman masalahnya adalah kita ingin melihat teknologi itu sebanding dengan kenaikan biayanya, kalau biayanya naik dua kali lipat efektivitasnya hanya 1,4 misalnya, jadi kita tidak *cost* efektif begitu. *Nah*, ini kita memang ada beberapa kebijakan mengenai bagaimana agar membuat jalan kita lebih awet, pertama adalah kita banyak *switch* ke beton, karena beton itu lebih tidak sensitif terhadap lubang-lubang akibat air, bukan berarti tidak terkena dampak juga, dampak juga terkena tetapi

tidak sesensitif kalau aspal, kalau aspal itu memang di mana pun bukan saja di negara kita, kalau sudah musim hujan pasti ramai-ramai panen lubang, di mana-mana itu, apalagi kalau kemarin ini kita lihat seperti kasus kenapa Jawa Tengah *drop*, itu karena pada saat itu sampai tahun ini itu kita mengalami ekstrim basah yang sangat tinggi, jadi basahnya ekstrim, bukan hanya di jalan nasional, jalan tol pun sama hari ini bagus, besoknya pada berlubang, itu jalan tol, karena saya sering keliling juga di jalan tol, itu juga terjadi, *nah* teknologi jalannya itu sekarang kita sudah pakai teknologi yang disebut *performance grade*, jadi kita naikkan ke *performance grade*, pakai *modified*, rata-rata sekarang sudah pakai PC grade 70.

Jadi, saya mohon maaf saya agak teknis, tetapi itu sudah memiliki kekuatan dan keawetan yang lebih bagus, tentu harganya juga akan sedikit lebih tinggi. *Nah*, mengenai Jateng memang khusus, Bu, ini kita tahun ini kita agak tinggi, ya, jadi kenapa Jateng itu *drop* ya, kadang-kadang anggaran *drop* juga ada dinamikanya, pertama adalah pada tahun 2021-2022 itu adalah pada masa covid, di mana kita mengalami relaksasi dan kadang-kadang kalau kita sudah ditanya mana yang akan kita potong waktu itu, itu kita potong yang paling tidak siap, jadi bukan sentimen terhadap jalannya, oh Jawa Tengah ini lelangnya tidak beres-beres *cabut gitu*, kadang-kadang seperti itu sehingga tiba-tiba drop dia begitu, betul-betul karena masalah teknis saat itu, karena kita diminta untuk memotong anggaran atau merelaksasi. Tetapi tahun ini dengan kondisi seperti itu kita sudah naikkan Jawa Tengah termasuk yang paling tinggi, saya kira kalau Pejagan, saya kira sudah tuntas, Bu, ya, tinggal beberapa kilometer lagi Pak Cahyadi? Tinggal 11 kilo lagi nanti kita bereskan, mungkin Tahun 2024.

Kemudian, Pak, tadi Pak Sumail juga Pak, saya kira banyak rekan-rekan yang lain masalah ODOL, nanti mungkin Pak Dirjen Hendro akan melengkapi, ODOL ini memang masalah yang belum bisa kita selesaikan sejak kita merdeka ini mohon maaf, ya mohon maaf dan ini kenapa karena kita sebenarnya sudah *mendecclare* 2023 ini *zero* ODOL tetapi ini *stakeholder* ODOL ini banyak, mulai dari sistem logistiknya, mulai dari apa operatornya, pengusahanya, jadi *stakeholder*-nya yang banyak, jadi kita tetap *committed* walaupun kita tahu di lapangan kebijakan ini masih belum seperti yang kita harapkan ya dan ini memang berdampak ke sana kemari, termasuk kalau kita bicara ODOL meningkatnya, apa, maksud saya banyaknya fatalitas orang yang meninggal di jalan tol itu rata-rata terkait dengan truk, nabrak dari belakang dan sebagainya, karena mungkin Bapak dan Ibu tahu karena *spin gap* nya yang cukup tinggi ya, kita itu idealnya 30-40 kilometer per jam *spin gap* makanya kita set kecepatan bawah 60, kecepatan atas 100, beda hanya 40 tetapi kalau Ibu sekarang jalan belakang ODOL itu mungkin kecepatan 30 kalau lagi nanjak di Cipularang mungkin 20 ada.

Jadi, ini 30 kilometer per jam, ya, kemudian yang mobil biasanya walaupun dibatasi 100 kan terasa lambat kalau 100 kan, 110, 120, jadi 120 terhadap 40 beda 80 kilometer per jam, jadi respon pengemudi betul-betul sangat sedikit sekali, 80 kilometer per jam tiba-tiba melihat *loh* ternyata ada truk, karena mungkin lampunya sudah ketutup-tutup debu ya, tidak begitu kelihatan, *nah*, itu biasanya kayak gitu, apalagi kalau pengemudinya

mengalami *micro sleep* istilahnya ada tidur tetapi di bawah 1 detik tetapi itu sangat vital kalau beda kecepatannya cukup tinggi seperti tadi itu, itu salah satu yang menyebabkan terjadinya fatalitas.

*Nah*, ini juga yang ditengarai kenapa truk-truk yang ODOL itu memang menghindari tol, pertama karena kalau itu ODOL, Pak, itu rem cepat panas, jadi dia 30 kilometer, 40 kilometer dia harus berhenti, karena kalau tidak panas dia dan berhenti harus di tempat yang cocok untuk berhenti, kan ada warung supaya bisa istirahat, *nah*, di tol ini tidak semuanya tersedia, begitu, jadi itu juga tidak cocok dengan pola operasi kendaraannya, jadi memang ODOL kalau boleh dikatakan dampaknya memang ke mana-mana, ya kalau dari segi pengusaha tol, kalau saya pengusaha tol, kalau saya jadi pengusaha tol saya lebih senang kalau tidak ada truk ODOL, karena dibandingkan sekarang daya rusak kendaraan itu dibanding ODOL mungkin itu puluhan, ratusan kali, Pak, satu ODOL itu daya rusaknya dibanding mobil biasa mungkin ratusan kali, padahal bayarnya mungkin cuma 3 kali lipat, jadi ini rugi banget begitu.

Jadi, kalau orang itu *nggak* ada truk, untung sebenarnya BUJT itu, menguntungkan karena biaya pemeliharaan jalannya tidak akan tinggi tetapi kalau ada truk dan itu menjadi kesulitan kita untuk memaksa BUJT untuk memperbaiki *truck line* itu, saya mungkin Bapak, kalau Bapak pakai mobil pribadi jarang masuk *truck line* tetapi saya sengaja masuk ke *truck line* itu lajur satu, dua Pak, kalau dari pinggir kalau dari Cikampek atau kalau di dua lajur, lajur kirinya begitu kan, itu sama sekali tidak nyaman, kalau kita di situ tidak nyaman tetapi kita mau maksa itu dibagusin, kalau mereka bilang truknya ODOL *gimana*, ini kan kadang kita jadi ada kompromi di situ.

Jadi ini ke mana-mana masalah ODOL itu, jadi kita juga aduh ya, karena memang di dalam PPJT kita, Pak, itu ada klausul yang mengatakan mereka berhak melarang ODOL, tetapi tidak cukup kuat perangkat instrumen hukumnya melarang itu, karena yang berhak melarang itu adalah institusi lain bukan BUJT, gitu, jadi kita kasih hak yang tidak bisa dia eksekusi, jadi memang ODOL ini saya kira cukup berdampak betul-betul ke banyak hal mulai dari kepada biaya pemeliharaan jalan, kepada *safety*, kepada pola mengemudi dan sebagainya.

Kemudian, masalah jalur puncak ini, Bu Neng Eem, Pak, tadi Pak Hanjawa, ya? Bapak Hanjawa, usulkan saja kita bereskan pakai IJD nanti saya usulkan ke Pak Menteri, jadi kalau memang itu alternatif yang ini, saya kira ini sudah di cek juga sama Pak Wilan mungkin, ya.

*Oke*, nanti mungkin kalau sudah ada usulannya ke Pak Menteri, nanti kita kasih pertimbangan khusus Pak Menteri agar itu diutamakan tetapi kembali Pak Menteri berharap bahwa IJD itu tidak mengubah ketergantungan, Pak, ya kepada pusat, jadi kita ingin nanti ada kontribusi daerahnya seperti apa sih begitu dalam penanganan itu, kalau nanti apa-apa di ke pusatkan saya kira kurang sehat, Pak.

Kemudian mengenai, tadi dari Pak Dewo, saya kira saya sepakat perlu manajemen penanganan itu saya kira *improvement* yang selalu kita lakukan,

kemudian mengenai mungkin dari Pak Eddy Santana itu, Pak, saya kira tadi disampaikan kenapa truk sedikit yang lewat tol, saya kira memang pola pengemudiannya jadi agak berubah, mungkin tol itu tidak cocok untuk mereka, bukan masalah remang-remangnya seperti tadi, dia karena remnya sering panas, kalau di jalan nasional dia bisa banyak pilihan untuk berhenti, kalau di jalan tol repot, gitu, walaupun sekarang polisi kendur *nih*, kemarin saya cek di mana itu ya, itu banyak sekali truk-truk yang berhenti di bahu jalan dan dibiarkan, ini juga tidak bagus untuk *safety* jalan tol sebenarnya. Tetapi, kenapa mereka di situ karena mereka harus mendinginkan, Pak, ini jadi *problem* kita juga kemarin.

Kemudian, mungkin saya yang secara umum yang jalan daerah, Pak, ya, jalan daerah ini memang sifatnya kita berbeda dengan DAK bahwa ini akan lebih kental nuansa *top down* nya itu dalam Inpresnya, bunyi begitu. Yang kedua, ini memungkinkan *multiyears*, Pak, jadi nanti bisa saja ini agak panjang itu kita usulkan karena memang kita sudah jauh-jauh hari sebenarnya memintanya tetapi ini baru ditandatangani, kan kemarin-kemarin ini, jadi kita akan menyiapkannya mungkin agak mepet ke kwartal ketiga, gitu, tetapi itu ada klausul yang mungkin itu untuk *multiyears*, bisa lanjut ke Tahun 2024, kita harapkan Inpresnya bisa lanjut ke Tahun 2024, kalau tidak lanjut ke Tahun 2024 itu menjadi resiko dana regular APBN begitu saja.

Kemudian juga, yang mengenai Inpres itu saya kira yang ada berapa kriteria yang saya kira Bapak-Bapak sudah baca di Inpresnya yang mungkin akan menjadi bagian dari pertimbangan-pertimbangan yang sifatnya teknokratis kita, Pak. Kemudian, apakah Inpres dengan *e-catalog* ya, cuman memang Pak kami membatasi *e-catalog* belum kontrak yang besar, karena apa? Karena *e-catalog* ini memberikan kewenangan yang agak besar kepada PPK ini yang kami belum siapkan kontrol mitigasinya, menjadi agak rawan begitu tetapi intinya iya kita beberapa akan menggunakan *e-catalog* jadi yang tidak akan menggunakan *e-catalog* sudah kita instruksikan untuk melakukan lelang dari sekarang. Saya kira itu, Pak, yang bisa kami sampaikan.

Terima kasih, Pimpinan.

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih.

Selanjutnya Pak Dirjen Darat, Pak, silakan, Pak Hendro.

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

Terima kasih, Pimpinan.

Ada tiga catatan yang mungkin dari 12 yang dari Anggota yang menanyakan. Yang pertama, adalah untuk masalah ODOL dan BCU serta ada tambahan tadi dari Ibu Novita, Ibu Novita duduk dululah, aku *ngomong* pergi, sedih aku kalau Bu Novita pergi, *nggak* bergairah kalau Ibu Novita *nggak* duduk.

Terima kasih, Pimpinan.

Dan, untuk masalah ODOL tadi sudah di..., sedikit Pak Eddy menyampaikan, memang masalah ODOL sudah multi *stakeholder*, Pak, tetapi tetap kami komitmen untuk melaksanakan itu dan kami sudah menjalankan di Jawa Tengah itu memindahkan angkutannya, Pak, angkutannya, walaupun dari Asosiasi pada protes itu berkaitan dengan konsep kami coba memindahkan, kelebihan kami pindahkan kepada angkutan yang lain yang menjadi tanggung jawab pemilik barang, itu kami coba dan walaupun ada protes-protes tetapi nanti akan kita tindak lanjuti, akan kita evaluasi tetapi ODOL tetap menjadi perhatian kami dan komunikasi dengan *stakeholder* yang lainnya juga terus kami bangun, Pak, untuk masalah ODOL ini.

Kami juga menyarankan mungkin pemerintah daerah mungkin ada Jawa Timur, Jawa Tengah, Jawa Barat bisa mengeluarkan Perda untuk ODOL tidak boleh melewati jalan provinsi atau jalan Pemda, walaupun itu Perdanya sudah keluar mungkin bingung juga yang punya truk-truk ODOL itu, karena ODOL kan angkutan yang melebihi muatan itu pasti keluar dari pabrik, pabrik sekarang posisinya tidak ada jalan nasional semua di posisi di jalan provinsi paling banyak, dan ketika larangan itu ada mungkin juga akan berpengaruh juga itu kalau memang bisa dibuatkan. Tetapi akan menjadi perhatian ODOL kami kelola untuk bisa dikerjakan dengan baik.

Untuk PJU sudah dicatat, Pak, untuk PJU saya sama Dir lalu lintas sudah catat semua Pak, berkaitan dengan masalah PJU kami perhatikan betul, tentang manajemen kontrol tadi Pak Eddy kami sudah menemukan aplikasi ada yang bisa mengontrol itu, mengontrol dan membikin laporan untuk masalah PJU, Pak. Berkaitan dengan masalah PJU dan konvensional, memang *spek* yang ada di kami, Pak, memang *spek*-nya sangat tinggi, *gitu*. Jadi, kami sedang mempelajari dan berupa *spek* karena *spek*, dengan Bina Marga saja *spek* nya tinggi dari perhubungan.

*Nah*, kami sedang merubah *spek*nya karena kita terlalu tinggi dan terlalu tebal pipanya itu dan itu sedang kami coba merubah *spek* mudah-mudahan ke depan, memang diperlukan konvensional sama memang solar *cell* dua-duanya perlu, tinggal di mana posisi yang harus kita pasang, kalau memang di situ tidak ada jaringan listrik itu, seperti pansela ada titik-titik yang tidak bisa dengan konvensional, harus dengan solar *cell*, walaupun mungkin Bapak di Pansela tadi jalur ke arah Pangandaran sudah banyak terpasang, Pak, tetapi yang nyala mungkin separuh Pak, yang separuh tidak nyala, kami sudah cek kenapa tidak nyala ya itu tadi, Pak, dicolongi itu, Pak, makanya *spek* akan kami rubah bagaimana tidak hilang lagi akinya.

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

*Nunsewu*, Pak Ketua.

Kita memang *anu* minta menggunakan dari *anu* ke konvensional, harganya lebih murah dan kebetulan Bupati bisa terima kalau itu dipasang di Desa-Desa, yang aspirasi *loh*

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

Oh, yang aspirasi Pak, *monggo*, kalau aspirasi saya angkat tangan, Pak, *monggo* atur sendiri saja yang aspirasi.

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

Tetapi aspirasi itu ada yang..., kalau yang dari pusat pakai *anu* solar *shell*, kalau yang dari daerah bisa menggunakan itu, itu ditata saja.

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

Memang ada, Pak, ada yang dari aspirasi ada yang solar *cell*, ada yang konvensional, kalau konvensional Bapak, harus punya komitmen dengan Pemda, jangan sampai dipasang setahun kemudian tidak mau bayar nanti mati lagi juga begitu, Pak.

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

Cuman kita mengejar jumlahnya, pakai konvensional itu bisa dua kali jumlahnya.

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

Makin banyak jumlah, makin banyak bayarnya *loh*, Pak.

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

Iya, makin cari suara *kok*.

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

Karena di tempatnya Bu Novi itu terlalu banyak yang mati karena tahun 2018 pemasangannya, itu Pemda *nggak* bayar, Pak.

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

Bu Novi itu tidak usah pakai solar *cell* sudah bersinar sendiri.

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

Pengamatan yang jeli, Pak, luar biasa.

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

Pakde, terima kasih, GR banget.

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

Pertanyaan Bu Novi tadi, yang SKB pembatasan angkutan, pembatasan itu tidak membatasi tentang kegiatan usaha, air minum boleh tetapi kendaraannya harus kendaraan yang tidak boleh sumbu tiga, kalau kendaraan-kendaraan yang di luar itu ya silakan saja, bergerak, kita mengatur kenapa sumbu tiga tidak boleh, 14 tidak boleh, itu agar kecepatan minimal tercukupi begitu, kalau kecepatan minimal tidak tercukupi apa yang disampaikan Pak Eddy tadi dalam kondisi mudik seperti ini, kan menjadi sesuatu yang sangat berat bagi kita, gitu ya, dan kita *manage* pergerakan lalu lintas juga akan berat ketika tidak mencukupi batas minimal, kenapa yang lain dibolehkan, yang lain dibolehkan adalah bahan bakar minyak, kebutuhan pokok, ternak, itu kan semua kebutuhan-kebutuhan untuk hari raya.

Kalau kemarin saya ada membaca berita kenapa *kok* air minum disamakan dengan dua bahan pokok begitu, kalau saya tidak minum air kemasan, air sumur saya masih bisa saya minum itu kan bukan menjadi bahan pokok *gitu*, tidak bisa disamakan air minum, kalau mau menyamakan silakan ke Kementerian Perindustrian kali, tetapi saya yakin air minum bukan menjadi kebutuhan sembilan bahan pokok atau kebutuhan bahan pokok, karena masyarakat masih banyak yang tidak minum air itu juga kan.

Jadi, yang saya atur, yang saya perlukan itu kebutuhan pokok hari raya BBM, hantaran uang bank itu, ya, itu boleh, terus pupuk, hewan ternak itu saja, yang lainnya tidak boleh, *clear* itu ya.

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

Pak Ketua, boleh izin. Iya sebentar.

Izin...izin...izin. Jadi, Pak Hendro memang itu ada plus minusnya kalau saya melihat, kalau pakai yang besar mungkin untuk keselamatan mengurangi kecepatan tetapi kalau yang kecil jadi banyak itu menambah armada yang ini menjadi makin macet *nggak*. Sama satu lagi katanya di survei 2017 sempat ada krisis air atau bagaimana itu benar atau tidak, karena wartawan ini ke mana-mana tanya.

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

Begini maaf, untuk larangan pembatasan, pembatasan kan tiap tahun ada dan itu hanya kalau tidak salah yang tahun ini 3 hari, maksimal 4 harilah, kalau ini tiap tahun ada harusnya kan ada strategi dagang, ketika sebelum pelarangan ini harusnya ada suplai air yang cukup untuk masyarakat kita, seharusnya begitu ya, karena ini bukan hanya tahun ini ya, setiap tahun sudah ada seperti itu terus, gitu, dan saya SKB ini pun juga masukan dari petugas-

petugas yang di lapangan, sekarang ekspor impor pun tahun kemarin pun ada, sekarang tidak ada ekspor impor, kemarin masih boleh, barang ekspor impor masih boleh jalan, sekarang tidak boleh, karena aspirasi di lapangan yang sangat berat ketika barang ekspor impor, bagaimana cara pengecekannya ini ekspor atau ini impor, *nah*, itu akhirnya kontainer besar-besar tetap masih berjalan, gitu, makanya tahun ini kita larang ekspor impor dan *alhamdulillah* tidak ada protes, hanya air minum saja yang protes, Aqua saja. Bu Novi ada saran apa? Terima kasih.

Saya kira itu, untuk WIM perlu jawab *nggak*, Bu, *oh jawab*, ada *slide* nya Mas, tadi Mas, yang WIM tadi, ada *slidenya*, Bu Novi mungkin nanti yang paparan di halaman berapa ya, di halaman 16, ini Bu Novi ini yang sudah kita pasang jumlahnya itu di Tahun 2020, 2021 ada Losarang, 2022 ada penambahan, semua ini masih kita uji coba secara efisien atau tidak bagaimana itunya dan ini sudah saya kordinasikan dengan Korlantas nanti kita akan menggunakan ETLE nya yang di Korlantas dengan datanya. Alatnya banyak kalau yang itu, banyak versi, makanya kita coba, banyak vendor yang menawarkan dan semua ini saya yakin lain-lain merk, makanya kita cari yang paling presisi, presisi bagus dan murah, ini nanti dipasang di Cilacap juga saya pasang biar tidak rusak jalannya, kan ada di masuk, itu kan ada jembatan timbang, Bu, ya, ya ini sedang uji coba nanti tahun depan kalau sudah itu kita perbanyak untuk di tempat yang lain.

Tetapi, kalau sudah ketahuan ini kita tidak bisa menurunkan barangnya karena ini, berdasarkan kamera yang bisa melihat berapa muatannya dan sumbu kendaraannya dan ini kaitannya juga dengan apa namanya, KIR karena kan ada QR nya itu banyak yang harus kita siapkan untuk WIM ini, mudah-mudahan bisa berjalan ada hasilnya, maksimal dan bisa positif tahun depan kita coba anggarkan untuk yang lain.

Saya kira itu, Pimpinan, saya kembalikan.

#### **KETUA RAPAT:**

Ya, Bapak dari tadi balik ke sini tidak pernah ke sini, ke Bu Novi terus, lihatnya. Dari Pemprov, ada yang mau ditanggapi, Pak, silakan.

#### **SEKRETARIS DAERAH PROVINSI JAWA TIMUR (ADHY KARYONO):**

Terima kasih.

Tadi ada dari Dapil Jawa Timur soalnya, Pak Suhartono, Pak Suhartono tadi. Yang pertama terkait apakah bisa ambil dari jalan provinsi, jadi begini, Pak, kita ada penambahan jalan provinsi yang tadinya 1.421 kilometer ditambah ada yang unit 300, di apa..., masuknya di pelimpahan sekarang itu jadi 1.721 kilometer sekarang. Kemudian yang terkait dengan jalur Bojonegoro, Nganjuk, Madiun, Pak. Di Jawa Timur itu disparitasnya sangat tinggi, ada negara kaya dan negara yang sedang, yang miskin jauh sekali, Bojonegoro ini negara kaya, kemudian kemarin dengan PAD nya, SILPanya juga lebih dari 3 triliun dan kemarin sudah disetujui Bojonegoro malah meminta kepada



Gubernur untuk jalan provinsinya diperbaiki oleh kabupaten dan kita sudah disetujui, jadi diambil alih oleh Bojonegoro, terbalik ini Pak, tetapi yang lain, Nganjuk, Madiun itu juga kita balik, kita menggunakan mekanisme bantuan keuangan untuk jalan kabupaten kotanya seperti itu.

Jadi, walaupun anggaran kita memang terbatas hanya mungkin alokasi untuk belanja perbaikannya dengan berkala maupun rutin hanya 200 miliar tetapi sesungguhnya kami punya mekanisme lain beberapa kabupaten yang meminta bantuan untuk jalan kabupatennya itu diperbaiki, kami juga mengeluarkan bantuan keuangan untuk kabupaten kota, BKK, banyak sudah dari mulai, dari ada Lamongan, Pacitan, Banyuwangi, Magetan, Malang, Pasuruan kita berikan bantuan keuangan dan khusus untuk yang ada bencana karena jalan itu langsung kita, *alhamdulillah* kita BTT nya cukup, Pacitan, Trenggalek kemudian Malang, Probolinggo, Ponorogo itu langsung kita selesaikan dengan BTT, kami BTT nya *alhamdulillah* melebihi dari 500 miliar, sekarang sudah keluar 150 miliar untuk perbaikan, salah satunya yang paling banyak adalah jalan.

Jadi, *Insha Allah* untuk yang program-program yang memang masuk dalam jalan untuk Inpres, kita sudah mengajukan dan kami tidak mengajukan jalan nasional tetapi semua jalan daerah sesuai dengan investor yang kriterianya, total ada 10 ruas jalan, yang statusnya jalan provinsi dengan nilai sudah kami ajukan 437 miliar, sekarang tinggal tergantung Pak Dirjenya, otomatis kami dalam hal ini memohon kepada Bapak-Ibu sekalian, Anggota Dewan untuk bisa membantu kami juga bisa dengan Pak Dirjen untuk bisa merealisasikan usulan kami di Inpres jalan daerah, yang sebanyak 10 ruas jalan dimaksud sebesar 437 miliar. Saya kira itu penjelasannya.

Dan, untuk yang tadi Jalan Bojonegoro ada yang diajukan juga Inpres tetapi untuk yang Bojonegoro ke Nganjuk, Bojonegoro ke Pajeng sudah diambil oleh Bu Ana, Bupati, untuk jalan provinsinya diperbaiki oleh Bojonegoro, seperti itu. Terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Baik, dari Jawa Barat ada? Silakan.

**KEPALA DINAS BINA MARGA DAN PENATAAN RUANG JAWA BARAT  
(BAMBANG TIRTOYULIONO):**

Baik, terima kasih, Pimpinan.

Ada dua hal tadi yang berkaitan dengan daerah, Pak, yang pertama tentang data yang dipakai untuk rencana angkutan Lebaran, bahwa ini harus dibuatkan sandingannya begitu dengan data yang dibuat oleh daerah. Kemudian, kedua yang berkaitan dengan ODOL, ini juga ada kaitan dengan Pemerintah Daerah karena dampak ODOL itu juga bukan hanya di jalan nasional tetapi di jalan provinsi, jalan kabupaten.

Yang pertama, tentang data, selain kita menggunakan data dari Kementerian Perhubungan, Provinsi Jawa Barat juga melakukan survei sendiri untuk melihat potensi pergerakan yang ada di daerah, di Jawa Barat. Ini menjadi dasar kita melakukan perencanaan operasi angkutan Lebaran di Tahun 2023.

Kemudian, yang kedua berkaitan dengan ODOL kami saat ini sedang menyiapkan Perda Perhubungan, di mana salah satunya adalah Provinsi membuat pengaturan tentang angkutan barang, kalau melihat regulasi yang ada di angkutan barang ini sangat sedikit, Pak, regulasinya, yang lebih cenderung regulasi di angkutan barang ini pada spek angkutannya, yang lebih banyak di spek angkutan tetapi di dalam tata kelola distribusi angkutan barang ini masih sangat sedikit, sehingga kita membuat perencanaan untuk membuat pengaturan angkutan barang di dalam Perda di Jawa Barat ini. Beberapa hal yang menjadi pertimbangan di dalam pengaturannya, pertama bahwa pengaturan ini harus terintegrasi dari hulu ke hilir, dari asal sampai kepada tujuannya, sekarang yang ada itu pengaturan hanya di tengah, Pak, yang ada di jalan nasional saja, di jalan kabupaten provinsi maupun di tujuannya itu belum ada pengaturannya, ini akan kita masukkan sesuai kewenangan di jalan provinsi untuk mengendalikan juga angkutan barang.

Kemudian yang kedua, dari beberapa diskusi kami dengan berbagai *stakeholder*, ini yang harus diintervensi ini di tata kelola, Pak, tata kelola angkutan barang ini sangat minim aturannya, yang terjadi saat ini misalnya tarif Pak, ini menjadi cikal bakal terjadinya ODOL ini ditarik, sehingga karena tidak ada pengaturan, para penyedia angkutan barang ini berlomba-lomba membuat tarif rendah, untuk memperoleh *order* begitu, *nah*, akibatnya untuk mempunyai tarif rendah atau harga rendah angkutan mereka harus memperbesar, memperbesar dimensi, sehingga per kilonya menjadi rendah. Pengaturan tarif tidak ada, jadi terjadi persaingan bebas di dalam angkutan barang, tidak ada intervensi pemerintah di dalam pengaturan tarif. Kalau di angkutan penumpang itu ada, pemerintah punya kewenangan mengatur tarif, dari AKAB oleh Pemerintah Pusat, AKDP oleh provinsi, walaupun pada tarif ekonomi yang diaturnya.

Kemudian, kalau di angkutan barang di angkutan jalan, ini sangat longgar tentang manifes, Pak, dulu mungkin sudah pernah ada tetapi ini tidak dilakukan kembali. *Nah*, angkutan barang di laut dan udara sangat ketat tentang manifes ini, ini juga menjadi persoalan dalam logistik, angkutan barang tidak bisa menjadi instrumen untuk berperan sebagai pengendali inflasi. Kemudian, persoalan hubungan kontraktual antara penyedia angkutan dengan pemilik barang, ini juga sangat lemah, sehingga yang terjadi di lapangan apabila ada kecelakaan atau pelanggaran itu yang bertanggung jawab itu supir, bukan, tidak sampai kepada pemilik barang, ini mungkin yang harus diatur kembali hubungan antara pemilik barang dengan para penyedia angkutan barang ini, sehingga pengendalian di lapangan terhadap ODOL ini bisa komprehensif begitu, bukan hanya pada penyedia barangnya saja tetapi juga sampai kepada pemilik barang.

Ini beberapa hal yang akan kami buat di dalam Perda Perhubungan di Jawa Barat, sehingga peran pemerintah daerah itu bisa terlihat mengendalikan ODOL ini dan bisa membantu mewujudkan bebas ODOL ke depannya mungkin.

Demikian tambahan dari kami, Pak, terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih. Tim Jawa Tengah ada, Pak? Boleh silakan, Pak.

**PERWAKILAN GUBERNUR JAWA TENGAH:**

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Kami akan menyampaikan tambahan untuk kesiapan operasi Lebaran yaitu memang tadi data yang ada dan dari sumber Kemenhub yaitu 153,8 juta pemudik, yang nantinya memang di Provinsi Jawa Tengah akan paling banyak adalah 32,75 juta orang. Jadi, hari ini memang terjadwal dilakukan rapat kordinasi lintas sektoral, Pak, dari Bapak Gubernur tadi memimpin juga dengan Korkompinda terkait logistik, angkutan dan juga kesiapan dari teman-teman semuanya.

Jadi, untuk jalur siripnya memang kita sudah siapkan juga karena dari Pak Gubernur itu membentuk grup, jadi grup di sana ada kami, ada dinas kabupaten kota, Bina Marga, dan juga dari Balai Besar yang masuk di situ jadi memantau tentang kesiapan setiap lajur jalur Lebaran yang ada, jadi untuk jalur-jalur yang ada yaitu jalur tengah barat, Pejagan-Banyumas, tengah-tengah Pemalang Purbalingga, tengah timur Bawen Magelang, tengah timur ke timur juga, Karto Prambanan dan juga untuk jalur selatan yaitu Cilacap, Kebumen, Purworejo, Yogyakarta, Wonogiri kita juga sudah siapkan, terutama juga untuk DJLS ini juga Banyumas, Sumbiok, Rawagele, Ayah, Jatijajar, Klirong sampai dengan Grabag, Temon, Kulon Progo, Batas DI juga kita siapkan.

Jadi, harapannya adalah kesiapan dari semuanya ini bisa diantisipasi bila ada kendala di lapangan dan juga adalah nantinya juga ada *one way* nasional Bapak, jadi ini nanti dari Kepolisian akan mengambil langsung. Untuk piket Lebaran kita akan siapkan di tanggal 14 April sampai dengan 2 Mei, ini adalah piket untuk Lebaran ini di Provinsi Jawa Tengah dan juga di teman-teman semuanya ada juga posko-posko yang disiapkan.

Saya kira itu tambahan. Terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Bapak.  
Baik,

**Bapak dan Ibu sekalian,**

Demikian, tanggapan dari Para Dirjen dan Pemerintah Provinsi, selanjutnya saya akan bacakan draf kesimpulan rapat.

Draf kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Bina Marga PUPR, Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Gubernur Jawa Barat, Gubernur Jawa Tengah, dan Gubernur Jawa Timur. Rabu, 12 April 2023.

1. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR dan Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan bersama Pemerintah Provinsi Jawa Barat, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, dan Pemerintah Provinsi Jawa Timur untuk meningkatkan koordinasi dan saling bersinergi sesuai dengan wewenangnya dalam mendukung keselamatan dan kelancaran lalu lintas di Jalan Pantura.
2. Komisi V DPR RI, meminta Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR untuk cepat tanggap dalam melakukan jalan yang rusak di sepanjang jalan Pantura demi menjaga kondisi jalan agar tetap layak dan aman digunakan oleh pengguna jalan.
3. Komisi V DPR RI, meminta Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk melakukan percepatan pembangunan fasilitas perlengkapan dan penerangan jalan serta meningkatkan manajemen pemeliharaan terhadap fasilitas perlengkapan dan perlindungan jalan yang sudah terbangun di Jalan Pantura.

Mohon persetujuan, Anggota Komisi V DPR RI dan Pemerintah, dari Anggota Komisi V DPR RI silakan, Pak Eddy.

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

Yang nomor 1, saya kira kita harus lengkap juga, ya, terakhir untuk meningkatkan koordinasi dan saling bersinergi sesuai dengan wewenangnya dalam mendukung keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas.

**KETUA RAPAT:**

4K, tambahan itu, ada lagunya itu keamanan, keselamatan, kenyamanan, cinta. Keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas di Jalan Pantura.

Setuju Bapak-Ibu? Pak Eddy, sudah ya? Saya ketok ya.

**(RAPAT: SETUJU)**

*Waduh*, silakan Pakde, dicabut lagi ketoknya. Dari Pemerintah *gimana*, Pak? Oke.

**(RAPAT: SETUJU)**

**Bapak-Ibu yang saya hormati,**

Dengan disepakatinya beberapa kesimpulan dan keputusan tersebut, maka rangkaian acara Rapat pada hari ini telah kita selesaikan. Kami mohon maaf apabila ada kata-kata atau tindakan yang kurang berkenan selama berlangsungnya rapat pada hari ini. Sebelum rangkaian acara rapat hari ini ditutup, kami berikan kesempatan kepada, mungkin dari Pemerintah Daerah untuk menyampaikan kata penutup, kita persilakan ke Jawa Timur.

Silakan, Pak.

**SEKRETARIS DAERAH PROVINSI JAWA TIMUR (ADHY KARYONO):**

Baik, terima kasih, Pimpinan.

Tidak ada yang kami ucap selain terima kasih, penghargaan yang setinggi-tingginya dari undangan kami, Gubernur diundang dari Komisi V DPR RI karena pada akhirnya kami juga mengetahui bagaimana kebijakan dan program terkait dengan jalur Jalan Nasional Pantura ini dan juga menjadi kesiapan bagi kami untuk mempersiapkan, mendukung kelancaran, keamanan, kenyamanan tadi dari jalur nasional dengan mendukung jalur dari kewenangan dari Pemerintah daerah Provinsi maupun kabupaten, saya kira terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih, Pak Sekda.

Sebelumnya, Pak Dirjen baik Pak Dirjen Bina Marga dan Pak Dirjen Perhubungan Darat kami sampaikan bahwa tanggal 14 nanti kami dari Komisi V DPR RI akan melakukan kunjungan kerja reses, kami harap kehadiran dari Bapak Dirjen berdua.

Baik.

**Bapak-Ibu sekalian.**

Demikian, sambutan akhir dari Pemerintah Provinsi yang diwakili oleh Provinsi Jawa Timur, maka dengan ini rapat ini dapat kita tutup dengan ucapan terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**(RAPAT DITUTUP PUKUL 14.14 WIB)**

**JAKARTA, 12 April 2023**  
a.n. KETUA RAPAT  
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

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