



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH RAPAT KERJA DAN RAPAT DENGAR PENDAPAT
KOMISI V DPR RI
DENGAN MENTERI PERHUBUNGAN RI, MENTERI PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT RI, KEPALA BADAN METEOROLOGI,
KLIMATOLOGI DAN GEOFISIKA RI, KEPALA BADAN NASIONAL
PENCARIAN DAN PERTOLONGAN (BASARNAS) RI, DAN KEPALA
KORPS LALU LINTAS POLRI**

- Tahun Sidang : 2023-2024
Masa Persidangan : V
Rapat Ke- : 4
Jenis Rapat : Rapat Kerja dan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI Dengan Menteri Perhubungan RI, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI, Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika RI, Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS) RI, dan Kepala Korps Lalu Lintas POLRI
- Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 5 Juni 2024
Waktu : Pukul 14.59 s.d. 18.14 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V) Gedung Nusantara DPR RI-Jakarta
- Ketua Rapat : Lasarus, S.Sos., M.Si.
(Ketua Komisi V DPR RI/F-PDI Perjuangan)
- Acara : 1. Membahas Mengenai Evaluasi Pelaksanaan Infrastruktur dan Transportasi Pada Arus Mudik dan Arus Balik Lebaran Tahun 2024
2. Lain-lain
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H.,
(Kepala Bagian Sekretariat Komisi V DPR RI)
- Hadir : 30 dari 54 orang Anggota dengan rincian:
- A. Pimpinan
1. Lasarus, S.Sos., M.Si. (Ketua Komisi V DPR RI/F-PDI Perjuangan)
 2. Ir. Ridwan Bae (Wakil Ketua Komisi V DPR RI/F-PG)
 3. Robert Rouw (Wakil Ketua Komisi V DPR RI/F-Nasdem)

h

B. Anggota DPR RI:

FRAKSI PARTAI DEMOKRASI INDONESIA
PERJUANGAN (PDI-PERJUANGAN)

4. Mochamad Herviano
5. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
6. Sri Rahayu
7. Harvey B. Malaihollo
8. Irine Yusiana Roba Putri, S.Sos.,
MCOMN&MEDIAS

FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)

9. Drs. Hamka B Kady, M.S.
10. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
11. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.

FRAKSI PARTAI GERINDRA (F-GERINDRA)

12. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
13. Drs. H. Mulyadi, M.MA.

FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)

14. Drs. H. Tamanuri, M.M.
15. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.
16. Hj. Sri Wahyuni, S.Sos.

FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-
PKB)

17. H. Ruslan M. Daud, S.E., M.A.P.
18. H. Irmawan, S.Sos., M.M.
19. H. Dedi Wahidi, S.Pd.
20. H. An'im Falachudin Mahrus
21. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
22. H. Syafiuddin, S.Sos.

FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)

23. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
24. Willem Wandik
25. Drs. H. Anwar Hafid, M.Si.

FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-
PKS)

26. Dr. H. Syahrul Aidi Maazat, Lc., M.A.

FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)

27. H. Boyman Harun, S.H.
28. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
29. Mesakh Mirin, SKM.

FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)
30. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

- Izin : 1. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA. (F-PDI Perjuangan)
2. Hj. Novita Wijayanti, S.E., M.M. (F-Gerindra)
3. Drs. H. Soehartono, M.Si. (F-Nasdem)
4. Drs. Fadoli, M. Ikom (F-Nasdem)
5. Lasmi Indaryani, S.E. (F-PD)
6. Ir. H. Sigit Sosiantomo (F-PKS)
7. Drs. Hamid Noor Yasin, M.M. (F-PKS)
- Undangan : 1. Menteri Perhubungan RI (Ir. Budi Karya Sumadi) dan jajaran.
2. Sekretaris Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat RI (Ir. Mohammad Zainal Fatah) dan jajaran.
3. Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi dan Geofisika (Prof. Ir. Dwikorita Karnawati, M.Sc., Ph.D.) dan jajaran.
4. Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan/Basarnas (Marsekal Madya TNI Kusworo, S.E., M.M.) dan jajaran.
5. Kepala Korps Lalu Lintas POLRI (Irjen. Pol. Dr. Drs. Aan Suhanan, M.Si.) dan jajaran.

h

Jalannya Rapat:

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Pak Sekjen sudah *nyampe* belum?
Ya, sembari kita menunggu Pak Menteri.
Dari Kementerian PU?
Pak Sekjen belum *nyampe* ya?
Surat dari Menteri PU-nya mana?
Di mana? ini ya?

Baik.
Bapak-Ibu sekalian,

Kita mulai rapat kita pada siang hari ini, dengan agenda evaluasi mudik dan balik lebaran tahun 2024.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat siang, dan
Salam sejahtera bagi kita semua.

Yang terhormat Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Saudara Menteri Perhubungan,
Yang terhormat dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat,

Dalam hal ini Pak Menteri mengirim surat kepada kita di Komisi V bahwa beliau hari ini masih mendampingi Presiden di IKN, dan mohon kiranya Komisi V berkenan untuk menerima Sekjen Kementerian PUPR untuk mewakili Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Yang kami hormati Saudara Kepala BMKG,
Yang juga, Pak Kepala BMKG posisi di mana? *OTW* ya, Kepala BMKG-nya *OTW*, sekarang di sementara diwakili oleh Pak Sestama.

Yang kami hormati Saudara Badan Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan atau Basarnas,
Yang terhormat Kepala Korlantas Polri,

Terima kasih Pak Aan sudah hadir, beserta jajarannya.

Yang terhormat direksi dari perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang transportasi,

Sesuai data tadi kami hadir di undangan ini Direksi Perum LPPNPI, ada dari LPPNPI? terima kasih Bu Polana ya, makasih Bu, beliau ini dulu

h

mantan Dirjen Udara iya. Kemudian Plt. Direktur Utama PT Garuda Indonesia, terima kasih Pak Rahmat Hanafi ya, baik kemudian Direktur *Human Capital Corporate Service* PT Garuda Indonesia juga hadir, kemudian Direktur Finansial PT Citilink, Pak Pandu Fajar, betul Pak? wisuda, kemudian Dirut PT Sriwijaya Air, Pak Antoni, terima kasih Pak. Kemudian dari AirAsia hadir Mahesa Aditya Rahman, ada AirAsia? tidak ada, kemudian Sriwijaya, Sriwijaya sudah Pak Antoni, kemudian dari Lion Air Pak Captain Daniel Putut, ada dari Lion Air atau ada yang mewakili? Oh baik, sedang menuju kemari. Kemudian Direktur PT AP Indonesia, Angkasa Pura Indonesia Pak Faiq Fahmi, terima kasih, Pak. Kemudian Direktur Operasi PT AP Indonesia Pak Wendo Asrul, terima kasih Pak Wendo, kemudian Direktur Utama PT Pelindo, Pak Arif, saya lihat di belakang tadi ya, kalau Pak Arif ini kita sekilas saja sudah tahu ini.

Baik, kemudian dari Perum Damri, Setia Milatia Mu'min, Ibu Setia Milania ada? oh sorry, baik Bu, terima kasih. Kemudian dari PT ASDP, Ira Puspita Dewi, Bu Ira Puspita Dewi, terima kasih, Bu. Kemudian dari Peln, di Peln ini mohon izin tadinya katanya Peln ada acara ya Bu ya, Bu Dirutnya hari ini dihadiri oleh Direktur Usahanya, Bu Nuraini Desi, baik. Dari PT KAI Direktur Niaga Hadis Surya Palapa, terima kasih. Saya rasa demikian, tidak saya sebutkan semua.

Bapak-Ibu hadirin yang berbahagia,
Yang saya hormati,

Dan tidak dapat yang saya sebutkan satu persatu hadirin yang hadir pada rapat evaluasi mudik dan balik lebaran tahun 2024.

Mengawali rapat ini marilah kita panjatkan puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa karena berkat dan karunia-Nya, kita diperkenankan untuk dapat hadir pada rapat siang hari ini dalam keadaan sehat *walafiat*.

Sesuai informasi dari sekretariat telah hadir menandatangani absen 30 orang Anggota dari 9 unsur fraksi yang berbeda, maka sesuai dengan ketentuan Peraturan DPR RI Pasal 281 tentang Tata Tertib ini sudah memenuhi kuorum dan izinkan saya membuka rapat hari ini sesuai dengan Pasal 276 Peraturan DPR RI, kami nyatakan rapat ini dibuka dan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 14.59 WIB)
(RAPAT DINYATAKAN TERBUKA UNTUK UMUM)
(KETOK PALU 1 KALI)

Kami ucapkan terima kasih kepada Menteri Perhubungan sebagai *leader* dari pemerintah, serta seluruh *stakeholder* yang tidak perlu kami sebutkan satu per satu yang hadir pada hari ini.

Komisi V DPR RI memberikan apresiasi dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan

h

Umum dan Perumahan Rakyat, Kepolisian Negara Republik Indonesia, BMKG, Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan atau Basarnas dan lembaga pemerintah lainan... lainnya, serta seluruh insan perhubungan baik seluruh perusahaan swasta yang bergerak di bidang angkutan darat maupun udara yang telah memberikan pelayanan maksimal kepada seluruh rakyat Indonesia yang melakukan balik dan mudik lebaran pada tahun 2024.

Berdasarkan informasi yang kami terima, arus mudik tahun ini mengalami lonjakan cukup signifikan dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya dengan mobilisasi masyarakat Indonesia sebesar 242,6 juta atau naik 28,92% dari prediksi Kementerian Perhubungan sebelumnya yaitu 193,6 juta. Tentunya hal ini menyebabkan meningkatnya kebutuhan transportasi darat, laut dan udara. Namun demikian arus mudik lebaran 2024 ini juga mencatat angka kecelakaan lalu lintas sebanyak 3.286 kasus atau turun 8% dari tahun 2023, hal ini menunjukkan bahwa koordinasi antar *stakeholder* terus berjalan dengan baik dan terjadi peningkatan dari tahun ke tahunnya.

Kemudian perlu kami sampaikan pula bahwa pada tanggal 2 April 2024, Komisi V DPR RI telah mengadakan Rapat Kerja dengan Menteri Perhubungan, Menteri PUPR, Kepala BMKG, Kepala Basarnas dan Kakorlantas Polri, serta para direksi perusahaan di bidang transportasi membahas mengenai kesiapan infrastruktur dan kesiapan infrastruktur dan transportasi mudik lebaran tahun 2024.

Salah satu hasil kesimpulan keputusan rapat tersebut adalah Komisi V DPR RI meminta Kementerian Perhubungan bersama dengan Kementerian PUPR, BMKG, Basarnas dan Korlantas Polri, serta operator transportasi dan badan usaha jalan tol untuk mengoptimalkan koordinasi dan sinergi lintas sektoral, termasuk dengan pemerintah daerah dalam mendukung kelancaran pelaksanaan mudik dan balik lebaran tahun 2024.

Oleh karena itu, maka pada kesempatan ini, Komisi V ingin melakukan evaluasi terhadap penanganan arus mudik dan balik lebaran tahun 2024 yang dilaksanakan bulan April yang lalu.

Selanjutnya, berdasarkan pelaksanaan fungsi pengawasan Komisi V DPR RI, terdapat beberapa isu strategis yang masih perlu mendapat perhatian antara lain:

1. Meningkatnya fungsi pengawasan, meningkatkan fungsi pengawasan, penegakan hukum dan melakukan peningkatan ketersediaan sarana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan termasuk ketersediaan perlengkapan jalan, serta terus meningkatkan kampanye budaya keselamatan berlalu lintas di kalangan pengguna sesuai dengan amanat Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Standar Pelayanan Minimum atau SPM jalan tol bersifat wajib.

h

Terkait dengan SPM ini Pak Menteri Perhubungan dan dari Kementerian PUPR dan seluruh pengusaha jalan tol, kami masih menemukan dalam inspeksi yang kami lakukan masih ada be-beberapa yang memegang konsensi jalan tol sebagai operator belum memenuhi kewajiban terkait dengan standar pelayanan minimum ini.

Pesan ini tentu kami sampaikan kepada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang dalam hal ini diwakili oleh Pak Sekjen. Tolong Pak Sekjen kita sudah, saya sudah 15 tahun di sini, Pak, terkait dengan SPM ini setiap kali kita evaluasi selalu kita bahas soal pelayanan minimum ini dan sampai hari ini kita masih temukan, Pak, bahwa pengusaha jalan tol banyak yang masih belum memenuhi ketentuan kewajiban terkait dengan pelayanan minimum ini.

Saya rasa, Pak, ini akibat dari lemahnya *reward and punishment* kita terhadap para pemegang konsensi jalan tol. Saya rasa ke depan perlu ditargetkan waktu, Pak, dan saya berharap ini Komisi V ini 60% kalau saya tidak salah masih terpilih sebagai Anggota DPR RI untuk masa jabatan 2004-2029 dan kemungkinan tahun depan 60% ini perkiraan saya hampir 100% juga masih berada di komisi ini. Dan oleh karenanya, Pak Sekjen, kami minta dengan tegas untuk standar pelayanan minimum jalan tol, ya Pak Korlantas, karena yang menjadi sangat pusing kepalanya di sini adalah Pak Korlantas, kalau kecelakaan meningkat sudah pasti harus ada Korlantas di sana.

Kemudian kalau SPM-nya tidak terpenuhi dan akibat tidak terpenuhinya SPM ini pula, lalu mengakibatkan terjadinya kecelakaan, ini saya rasa juga hal yang berulang kali kita ingatkan, tapi tidak pernah bisa kita selesaikan.

Kami mohon Pak Sekjen, beri laporan kepada kami nanti. Ya, saya tidak tahu, Pak, apakah saya masih di sini nanti atau tidak, ditugaskan oleh fraksi. Saya berharap kepada Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V, mungkin sebaiknya seluruh operator jalan tol ini dilakukan audit, Pak, diaudit saja dan disampaikan secara terbuka kepada kami. Jadi kami ada bahan untuk mengawasi jalan tol ini mana ruas jalan tol yang dikelola oleh siapa, yang standar pelayanan minimumnya sudah terpenuhi, dan mana yang tidak terpenuhi. Ya, kalau setiap tahun kita rapat soal ini dan ini tidak pernah selesai, berarti, Pak, enggak dianggap, *ngapain* kita ketemu di sini, padahal setiap kali rapat persiapan dan evaluasi kita selalu sampaikan. Akhirnya karena tidak ada *reward* dan *punishment* dianggap biasa, *ah* sudahlah yang penting hadir rapat, nanti juga selesai begitu saja, bagaimana Pak Mul? Ya, selesai begitu saja.

Jadi, saya harap ke depan kemungkinan dari bahan audit itu nanti kami melakukan, Pak, inspeksi ke lapangan sebagai pelaksanaan fungsi pengawasan yang menjadi tugas menurut Undang-Undang Dasar, bukan undang-undang, Pak.

Undang-Undang Dasar menyebutkan tiga tugas fungsi DPR, pertama membuat undang-undang, yang kedua menetapkan APBN bersama

pemerintah, dan yang terakhir menurut Undang-Undang Dasar Pak, Undang-Undang Dasar adalah hukum tertinggi di Republik ini, melakukan pengawasan. Jadi kami berhak menurut Undang-Undang Dasar melakukan pengawasan terhadap kinerja pemerintah. Jadi jangan ada yang merasa terganggu, Pak, kalau kami melakukan pengawasan, itu perintah undang-undang, sama juga dengan ketika Bapak melaksanakan tugas sesuai dengan perintah undang-undang, *check and balance*.

Jadi kami *ndak* punya bahan, Pak, untuk melakukan pengawasan terhadap jalan tol, enggak punya. Korlantas pernah menyampaikan di sini, dulu ya, Pak ya, bahwa ini-ini masih kurang, CCTV-nya enggak ada, ini belum dilakukan apa namanya, perbaikan jalannya, masih ada berlobang, menjelang lebaran, belum dilakukan preservasi dan seterusnya, bahu jalan belum diperbaiki dan seterusnya. Saya rasa ini harus kita lakukan evaluasi, kalau kita mau baik, karena kalau tidak, ya begini-begini terus kita, Pak.

Kemarin sebelum lebaran saya memimpin kunjungan kerja ke penyeberangan Merak–Bakauheni, saya lihat, bangunan di sana nempel sampai ke badan jalan, Pak. Saya pengen tahu, walaupun saya sudah 15 tahun di sini, saya belum pernah memimpin kunjungan ke situ, Pak, selalu Pimpinan yang lain, lalu kemarin saya pengen tahulah apa *sih* penyebab dari Merak–Bakauheni ini selalu terjadi keriuhan, keramaian setiap kali balik dan mudik lebaran dan terjadi lagi, Pak, kemarin, terjadi lagi, macet panjang di Merak–Bakauheni yang harusnya tidak terjadi lagi kalau kita melaksanakan tugas kita dengan baik.

Saya, Pak Kakorlantas, kebetulan Pak Kakorlantas waktu itu menemani Pak Kapolri, melihat jalan yang longsor di, di mana waktu itu, Pak? Di Bocimi ya, iya Bocimi, jadi Pak Korlantas tidak menemani kita, saya didampingi oleh Dirlantas Polda Banten kan Pak ya, iya Polda Banten. Saya bilang, “*Bang apa yang bisa kami buat?*”, saya tanya dia, “*Pak, Pak Korlantas, coba liat apa nih Pak Dirlantas ini, kenapa mobil-mobil ini parkir di sepanjang jalan udah ada jalan sempit begini, itu loh*”, jadi menjelang kita masuk ke Merak–Bakauheni itu banyak sekali mobil parkir di sepanjang jalan Pak, kemudian bangunan-bangunan itu sampai nyentuh ke trotoar. *Nah*, ini tanggung jawab siapa bisa mengurai ini.

Jadi saya rasa Kementerian Perhubungan dan Kementerian PU, serta Korlantas perlu koordinasi, Pak. Infrastruktur seperti apa yang harus kita siapkan supaya ini terurai dan ada jalan keluar, gitu loh, Pak. Kalau saya lihat *ndak* terlalu panjang-panjang amat itu, Pak Sekjen, yang harus kita tangani, sementara kita bangun jalan tol kan beribu-ribu kilometer, Pak, yang masih sepi orang yang lewat. Kenapa kita enggak bikin jalan, selesaikan yang memang ini timbul jadi masalah setiap tahun, infrastruktur yang kita perlukan untuk mengurai bagaimana supaya orang keluar masuk Merak–Bakauheni ini tidak terjadi seperti itu setiap tahun.

Saya agak sedikit panjang soal ini, karena mimpi saya, tidak setiap tahun kita menyaksikan hal seperti itu yang membuat kami dari Komisi V

h

sepertinya *ndak* melakukan pengawasan, lalu kita semua orang bilang apa kerja kita semua di ruangan ini, *kok* setiap tahun menyajikan ini kepada republik ini, seperti *ndak* punya daya kita menyelesaikan masalah ini. Saya yakin kita punya kemampuan untuk itu, hanya saya lihat kita kurang serius menangani hal yang perlu kita tangani.

Terlepas dari itu semua, Bapak-Ibu sekalian, saya rasa menjaga dan bekerja selama mudik dan balik lebaran bukanlah pekerjaan yang mudah bagi pemerintah. Petugas lapangan seperti yang saya sampaikan pada saat kita persiapan dulu, ada banyak yang tidak terpaksa meninggalkan rumah tangga tidak merayakan lebaran bersama keluarga, terpaksa berada di jalan, dan terpaksa harus bekerja di saat orang lain libur menikmati lebaran.

Untuk itu, pada kesempatan yang berbahagia ini, bolehlah kita beri tepuk tangan kepada kerja keras pemerintah dalam mengawal mudik dan balik lebaran. Kita tetap mengapresiasi, Pak, kerja keras Bapak-Ibu sekalian pagi, sore, siang, malam dengan bukti terjadi penurunan angka kecelakaan sampai 8% tahun ini, kita apresiasi Pak.

Baik.
Bapak-Ibu sekalian,

Demikian barangkali pengantar rapat hari ini.

Mari kita dengarkan paparan dari pemerintah terkait dengan capaian pengawasan terhadap mudik dan balik lebaran yang nanti akan pertama disampaikan oleh Menteri Perhubungan sebagai *leader* dari pemerintah.

Saya persilakan.

MENTERI PERHUBUNGAN RI (DR. (H.C.) IR. BUDI KARYA SUMADI):

Bismillahirrahmanirrahim,
Assalamualaikum warahmatullah wabarakatuh,
Selamat sore,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo buddhaya, dan
Salam kebajikan.

Yang saya hormati Bapak Ketua,
Para Wakil Ketua, dan
Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang saya hormati, lalu
Ka. Basarnas,
Kakorlantas,
Sekjen Kementerian PUPR,
Kepala BMKG,
Bapak-Bapak dan Ibu Direksi dari BUMN dan BUMS transportasi yang
hadir,

h

Terima kasih kehadirannya.

Jadi, hari ini tentu kita panjkan puji syukur pada Allah *Ta'ala*, bahwa kita bisa melakukan evaluasi infrastruktur dalam rangka mudik 2024 dan hari ini kita lakukan rapat dan saya mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang bekerja keras untuk melaksanakan kegiatan mudik, terutama pada Komisi V, Kementerian PUPR, Polri, TNI, BMKG, Basarnas, para operator jasa transportasi, Pemda dan seluruh masyarakat yang mendukung program dari kegiatan mudik lancar, aman dan berkesan.

Di situ ada tulisan mudik ceria dan penuh makna, itu sebenarnya doa kita pada saat awal ya, nanti kita lihat dalam riset, ataupun penilaian dari pihak ketiga seperti apa, moga-moga do'a kita itu terkabul.

Pak Ketua,
Pak Wakil, dan
Para Anggota Komisi V yang saya hormati,

Dalam kesempatan ini saya laporkan bahwa, Bapak Presiden mengapresiasi apa yang kita lakukan kali ini, dan memang dari hasil survei yang dilakukan indikator selama 2 tahun, 2023 dan 2024, tercatat kepuasan daripada pemudik sebanyak 90% dari 89% sebelumnya.

Bapak-Ibu sekalian,

Kita juga mencatat pada saat kita melakukan survei tercatat 193 juta yang akan mudik atau 71% dari penduduk Indonesia itu, *slide* keempat. Kita langsung ke *slide* nomor 5, dan kami juga bekerja sama dengan perusahaan telekomunikasi terkemuka di Indonesia dan terbaik ya, dicatat bahwa pergerakan dari warga yang melampaui 100 kilo itu kurang lebih 242 juta. Artinya apa? artinya jumlah survei yang kita lakukan itu sebanyak 193 juta itu memang benar adanya.

Nah, oleh karenanya, apa yang kita lakukan tentu mendapat satu catatan dari Kominfo, BPS, Telkomsel dan Kompas, juga menyatakan bahwa apa yang kita lakukan itu mendapatkan apresiasi dari masyarakat.

Bapak-Ibu sekalian yang saya hormati,

Kita juga melakukan satu upaya mengkoordinasikan masa lebaran itu relatif lebih panjang ya, tanggal 3 sampai 18, dan kita melaksanakan *command centre* baik di Kementerian Perhubungan maupun di Kakorlantas dan ini tentu kerja bersama kita semuanya.

Slide 7, kita perhatikan bahwa jumlah pergerakan-pergerakan yang dilakukan dengan kuantitas yang cukup masif dan ini meningkat dibandingkan tahun yang lalu.

h

Slide 8, saya sampaikan juga bahwa dalam rangka melakukan kegiatan ini kita memiliki titik pantau yang banyak, baik itu dilakukan oleh Korlantas, BUMN dan Kementerian Perhubungan, sehingga apa yang dilakukan tahun ini relatif lebih baik dari tahun yang lalu.

Mudik gratis, kita pada dasarnya sudah melakukan peningkatan sebanyak 81% dan 43, 44% untuk yang berikot motor, tapi jumlah ini masih dirasakan kurang dan harus kita evaluasi. Mudik gratis terbukti menurunkan jumlah penggunaan roda dua dan secara tidak langsung nanti dijelaskan oleh Pak Kakorlantas berkaitan dengan penurunan jumlah kecelakaan.

Slide 10, ini yang mungkin secara khusus saya akan sampaikan kepada Bapak-Ibu sekalian, bahwa, ini adalah *lesson learn* yang kita lakukan dan rekomendasi untuk penyelenggaraan angkutan lebaran yang akan datang dan ini adalah materi yang menjadi kesimpulan dari Ratas yang dipimpin langsung oleh Bapak Presiden.

Jadi yang pertama adalah kesiapan dalam integrasi moda itu harus ditingkatkan, tentu ada kerjasama antara pemerintah pusat dan daerah.

Rekayasa lalu lintas, sudah kita lakukan di jalan tol, tetapi juga harus dilakukan di tempat pariwisata. Jadi ini masukan dari Pak Kapolri sendiri untuk melakukan itu.

Lalu yang ketiga adalah upaya mengatasi kemacetan lalu lintas, diperlukan *buffer zone*, sehingga pemudik atau mobil itu tidak bertumpuk atau di bertempat di satu tempat, seperti terjadi kemacetan di Merak kemarin. Tentu kita minta pembelian tiket *online* ini ditingkatkan, dan tingkat popularitas atau masifnya penjualan *online* ini harus ditingkatkan, bisa juga bekerja sama dengan pihak-pihak lain ya sekalipun harus kita memberikan sejumlah presentase kepada pihak ketiga di situ, ini khususnya kepada Pelni dan kepada ASDP.

Nah, dari apa yang kita lakukan, pantauan kita di lapangan, di Cipali tersebut, bahwa apa yang kita lakukan dengan melakukan pembayaran dengan..., dengan *tapping*, itu harus menggunakan *near* sentuh atau *multi lane free flow* ya dan/atau juga di bisa disampaikan penggunaan *electronic On Board Unit (OBU)* ya.

Lalu berikutnya, ini untuk Pak Sekjen PU ya, ini sudah dibahas di Ratas dan risalah rapat itu ada untuk disampaikan Pak Menteri dan yang lain bahwa diperlukan jumlah *rest area* yang banyak ya, paling tidak 10 *rest area* menuju ke Cipali dan 4 *rest area* menuju Merak. *Nah*, ini bisa digunakan sebagai *land bank* dari pemerintah yang satu waktu ini menjadi *rest area* secara permanen. Tahap awal mungkin bisa diratakan pada saat dilakukannya mudik itu menjadi *rest area*, tapi apabila tidak, tidak digunakan, tetapi satu waktu titik itu sudah ditentukan sebagai tempat di mana dimungkinkan dibangunnya *rest area*.

Tentang rekayasa lalu lintas, saya pikir sudah dilakukan dengan baik ya, kita harus meningkatkan lagi *early warning system* yang dilakukan. Saya atau kita minta tidak saja Jasa Marga, tetapi semua operator jalan tol wajib melakukan itu dan mungkin saya minta kepada Menteri PUPR melakukan *law enforcement* terhadap masing-masing pemilik jalan tol tersebut.

Berkaitan dengan mudik gratis, ada dua hal tentu yang di Jawa harus ditingkatkan dan juga dilakukan mudik gratis ke wilayah Sumatera, mengingat jalan tol yang ada di Sumatera relatif sudah lebih banyak.

Untuk kereta api, permintaannya paling banyak atau paling diminati. Oleh karenanya, PT KAI diminta untuk menambah *trainset*, sehingga pergerakannya relatif lebih baik.

Lalu berikutnya, pembangunan dermaga baru, terutama di Cilegon dan di Merak, ini kami minta tolong kepada Pelindo dan ASDP melakukannya. Lalu kita juga harus melakukan kolaborasi yang lebih bagus dan Pemda juga kita libatkan.

Yang terakhir bagi aviasi, para pemilik atau pengelola bandara harus memaksimalkan masa atau waktu beroperasi lebih panjang, sehingga *movement* itu lebih bagus dan para operator dari *airline* meningkatkan *on time performance* dengan menyiapkan pesawat dan pesawat cadangan.

Bapak Ketua, dan
Bapak Wakil Ketua, dan
Para Anggota,

Itulah beberapa hal yang dapat kami sampaikan. Sekali lagi kami ucapkan terima kasih kepada Komisi V dan juga para *stakeholder* yang secara intensif kita melakukan koordinasi baik di Kakorlantas, di tempat kami dan juga kami melakukan rapat di Kapolri dalam rangka koordinasi antara lembaga.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik.
Terima kasih, Pak Menteri Perhubungan.

Selanjutnya ke Kementerian PU, silakan Pak Sekjen.

h

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Terima kasih banyak, Pak Ketua.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore.

Yang saya hormati Pimpinan Komisi V DPR RI,
Yang kami hormati juga para Anggota Dewan, Komisi V DPR RI,
Bapak Menteri Perhubungan yang telah memimpin tim pada saat ini,
tim pemerintah.

Bapak Kakorlantas,
Ibu Kepala BMKG, dan
Kepala Basarnas, serta
Rekan-rekan para *stakeholders* yang terlibat penuh di dalam kegiatan ini, terutama para operator per jalan tol, dan
Rekan-rekan yang menjalankan posko-posko di lapangan,

Mohon izin, Pak Ketua, kami melaporkan, bahwa Kementerian PUPR sesuai dengan arahan yang diberikan pada saat beberapa kali pertemuan maupun rapat khusus yang dilaksanakan untuk kegiatan ini. Kami melaporkan bahwa PUPR telah memberikan kontribusi dalam peningkatan kelancaran arus mudik dan arus balik lebaran 2024 dengan memastikan kesiapan infrastruktur jalan bersama-sama badan usaha jalan tol, serta koordinasi intensif, terutama dengan Kementerian Perhubungan dan Korps Lalu Lintas Polri.

Kesiapan infrastruktur jalan tol dan non tol yang kami lakukan menghadapi kegiatan ini adalah bahwa panjang, dapat kami laporkan bahwa panjang jalan tol operasional sudah mencapai 2.838,7 kilometer yang dikelola oleh 52 badan usaha jalan tol pada 73 ruas jalan tol dengan 134 TIP, Tempat Istirahat dan Pelayanan, atau yang biasa kita kenal dengan *rest area*.

Panjang jalan nasional non tol di Indonesia telah mencapai 47.603,4 kilometer dengan tingkat kemantapan 94,2%. Tentu, terima kasih atas dukungan dari Komisi V, bahwa kita semua bisa mempertahankan dan meningkatkan kemantapan jalan ini.

Kemudian upaya Kementerian PUPR yang telah dilakukan untuk mendukung kelancaran arus mudik dan arus balik ini dapat kami laporkan. Yang pertama penambahan 15 ruas tol operasional terdiri dari 10 ruas dengan panjang 90,6 kilomter di Pulau Jawa dan 15 ruas dengan panjang 145,8 di Pulau Sumatera, sehingga total tambahan panjang jalan tol menjadi 236,4 kilometer.

Ini tersebar di Pulau Jawa, di Tol Cinere-Jagorawi seksi 3A, Kukusan-*Junction* Krukut dan Ramp 4, 5, *Junction* Krukut ini ada 3,5 kilometer, tol Cinere-Jagorawi seksi 3B, *Junction* Krukut-Cinere 2,2 kilometer, tol Bekasi-

h

Cawang–Kampung Melayu seksi 2A dan 2A ujung Jakasampurna-Marga Jaya 4,9 kilometer, tol Cimanggis–Cibitung seksi 2A *Junction on-off ramp* Jati Karya dan Simpang Susun Cikeas 3,8 kilometer, tol Serpong–Cinere seksi 2 Pamulang–Cinere 3,6 kilometer, tol Cibitung–Cilincing seksi 4 *Interchange* Tarumajaya–*Junction* Cilincing 7,3 kilometer, tol Pasuran–Probolinggo seksi 4A Probolinggo Timur-Gending 9,1 kilometer, tol Ciawi–Sukabumi seksi 2 Cigombong–Cibadak 11,1 kilometer, tol Cileunyi–Sumendang–Dawuan seksi 4, 5, 6 Cimalaka–Dawuan 29,2 kilometer dan tol Semarang–Demak seksi 2 Sayung–Demak sepanjang 16,0, 16 kilometer.

Untuk Sumatera ada di lima ruas yaitu, tol Sigli-Banda Aceh seksi 5 dan 6 Blang Bintang-Kutobaru-Baitussalam, tol Binjai-Langsa seksi 2 Stabat-Kuala Bingai dan seksi Stabat-Tanjung Pura segmen Kuala Bingai-Tanjung Pura ini 26,5 kilometer, tol Simpang Indralaya-Muara Enim seksi Indralaya-Prabumulih 63,5 kilometer, tol Indrapura-Kisaran seksi 1 Indrapura-Lima Puluh ini 15,1 kilometer dan tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat seksi 1 Tebing Tinggi-*Junction* Indrapura dan seksi 2 segmen *Junction* Indrapura dan Simpang Susun Indrapura sepanjang 28 koma, 28 kilometer.

Penambahan jalan tol fungsional yang kita buka sepanjang periode lebaran ini ada pada 6 ruas sepanjang 167,2 kilometer, ini dibuka mulai pagi hingga sore hari.

Yang pertama adalah tol Jakampek, Jakarta-Cikampek II Selatan ruas Kutanegara-Sadang 8,5 kilometer, tol Solo-Yogyakarta, *New Yogyakarta airport* segmen Kartasura-Gondang 25,6 kilometer, tol Cimanggis-Cibitung seksi 2B Cikeas-Cibitung 19,6 kilometer, tol Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat seksi II, Kuala Tanjung-Indrapura dan 3, 4 Sinaksak-Saribudolok 56,6 kilometer, tol Bangkinang-Tanjung Alai 24,7 kilometer dan tol Indrapura-Kisaran seksi II Lima Puluh,-Kisaran 32,2 kilometer.

Kami juga melakukan pelebaran jalan tol yang dilakukan pada tahun 2023 dan diselesaikan pada tahun itu antara lain, satu, pelebaran tol Cikampek-Palimanan mulai dari tol kilometer 71 sampai dengan kilometer 85.

Hal lain yang dilakukan tentu ini dengan inisiatif badan usaha jalan tol. Kami laporkan, Pak Pimpinan dan Anggota yang kami hormati, atas inisiatif badan usaha jalan tol yang kemudian dimintakan persetujuan kepada Kementerian PUPR memberikan diskon tarif tol untuk memecah volume lalu lintas pada masa arus mudik dan arus balik lebaran sesuai dengan kebijakan perpanjangan masa cuti bersama.

Saat arus mudik lebaran diberlakukan diskon tarif tol sebesar 20% pada 14 ruas tol pada periode mudik 3 April mulai pukul 5 sampai dengan 5 April sampai pukul 5 pagi, serta periode balik tertanggal 17 April sampai dengan 19 April antara lain di tol Tangerang-Merak, tol Jakarta-Cikampek, Tol Jakarta-Cikampek *elevated*, Tol Cikampek-Palimanan, tol Indralaya-Prabumulih, tol Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung, tol Bakauheni-Terbanggi Besar dan tol Pekanbaru-Dumai.

h

Selain itu, dilakukan juga potongan tarif tol antara 14 sampai dengan 35% pada ruas jalan tol yaitu tol Krian-Legundi-Manyar dengan potongan tarif berada pada golongan I, II dan III dengan potongan 14%, sedangkan pada golongan IV diberi, dan IV dan V diberikan diskon 35%.

Dapat kami laporkan juga, Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati, bahwa secara umum pelaksanaan jalur lebaran 2024 berjalan lancar dan aman. Tadi terima terima kasih banyak dan kita sudah mendapatkan apresiasi sebagaimana dilaporkan Bapak Menteri Perhubungan.

Namun demikian, kami menghadapi bencana alam di beberapa titik-titik, yang pertama adalah bencana longsor di tol Ciawi-Sukabumi seksi 2 Cigombong-Cibadak pada kilometer 64 plus 600 di jalur A, bisa ditampilkan.

Pada tanggal 3 April 2024 jam 20.00 telah terjadi longsor di jalan tol Bogor-Ciawi-Sukabumi pada ruas Cigombong-Cibadak, tepatnya di kilometer 64 600 A arah Jakarta menuju Sukabumi, yang mengakibatkan tiga kendaraan jatuh dan dua orang mengalami luka. Pada saat kejadian ini memang sedang terjadi hujan dengan intensitas yang tinggi.

Kementerian Pekerjaan Umum bersama PT Trans Jabar Tol dan pihak kepolisian langsung melakukan manajemen lalu lintas dengan melakukan pengalihan lalu lintas dari arah Jakarta keluar di gerbang tol Cigombong, serta lalu lintas dari arah Parung Kuda menuju Jakarta ditutup. Penanganan longsor dilakukan segera pada tanggal 5 April dengan melakukan pemasangan tiang pancang untuk memperkuat bagian-bagian timbunan jembatan yang longsor.

Pada Kamis tanggal 11 April pukul 12.00 siang, ruas kilometer 64 plus 600B jalur Sukabumi menuju Jakarta telah difungsikan dari pintu Cigombong kilometer 60 ke arah pintu Cibadak-Parung Kuda kilometer 72 Sukabumi. Pembukaan lalu lintas sementara hanya untuk kendaraan golongan I dengan diberlakukan sistem buka tutup.

Saat ini sedang terus dilakukan penanganan longsor tersebut secara permanen oleh BUJT dan direncanakan pada bulan September tahun 2024 ini dapat diselesaikan.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Pak, saya potong sebentar, Pak.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Iya, siap Pak.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Saya mau tanya ini ruas *solicited* atau investasi, di lokasi bocor ini, di lokasi longsor ini? APBN atau swasta?

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Saya harus konfirmasi.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Tolong Pak, investasi ya?

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Ini investasi, Pak.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Investasi yang ruasnya siapa punya ini, Pak?
Investasinya perusahaan siapa?

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

PT Trans Jabar Tol, Pak.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Trans Jabar.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Waskita SMI.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Waskita?

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Iya.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik.

Bapak lanjut dulu, itu yang pengen tahu, silakan.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Makasih, Bapak.

Yang kedua adalah bencana banjir pada jalan non tol Sayung–Demak. Bencana banjir ini secara periodik memang terjadi pada saat pasang air laut atau rob, namun tidak berdampak terhadap kondisi lalu lintas saat lebaran 2024 dan sudah dipasang rambu-rambu pengaman lalu lintas.

Saat ini jalan nasional *existing* sudah dilakukan peninggian dengan menggunakan konstruksi rigid beton dan pembangunan tol Semarang–Demak yang saat ini sedang berjalan diharapkan akan menjadi penahan tanggul untuk mencegah air pasang atau rob ke jalan nasional.

Demikian Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati. Mohon berkenaan arahan berikutnya dan terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik.

Terima kasih, Pak Menteri.

Saya waktu longsor ini terjadi, Pak, sedang berada di Dapil, karena menjelang lebaran, jadi banyak media menghubungi, tapi saya irit bicara, Pak. Kemudian banyak TV juga mengundang supaya saya bisa datang untuk hadir di stasiun-stasiun televisi untuk menjelaskan, saya juga tidak datang Pak, dengan alasan sedang lebaran di Dapil.

Kenapa saya tanya tadi, apakah ini *solicited* atau *unsolicited*? investasi atau dibangun oleh swasta? Tadi sudah dijawab, ini ruasnya Waskita. Oke.

h

Jadi kami dari Komisi V menekankan, Pak, seluruh tol yang dibangun oleh swasta karena ini bukan di ruasnya APBN yang menjadi tanggung jawab langsung Kementerian PU, saya enggak komen Kementerian PU-nya Pak, saya komen swastanya.

Ada rumus bisnis, Pak, biaya sekecil-kecilnya, untung sebesar-besarnya, itu rumus bisnis, Pak, itu orang cerdas itu bisnis pasti seperti itu. Dengan sekecil-kecilnya pengeluaran bisa mendapat sebesar-besarnya keuntungan. Lalu bagaimana kita memastikan supaya sekecil-kecilnya pengeluaran untuk bisa mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya, di sana negara perlu hadir, Kementerian PU perlu hadir.

Ketika tol ini akan digunakan, tadi alasannya yang Bapak sampaikan Bapak bilang karena curah hujan tinggi, saya bilang sama Pak Ridwan, saya bisa terima, Pak, kalau jalan itu kena bom, lalu longsor, tapi kalau karena hujan terjadi longsor dan tolnya roboh, kami agak kurang bisa terima, Pak.

Saya mau tanya, di ruas mana di Indonesia ini yang curah hujannya tidak tinggi? Kepala BMKG, Ibu, saya tunggu-tunggu akhirnya datang juga, ada sesi yang Ibu, kami rindukan untuk Ibu hadir di sini.

F-GERINDRA (DRS. H. MULYADI, MMA.):

Pimpinan.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Sebentar, Pak, nanti bagian Anggota, saya kasih seluas-luasnya ya, *entar* nanti-nanti saya kasih Bapak seluas-luas nanti ya.

Ini agak menggelitik, Pak Sekjen ya, alasan karena curah hujan tinggi, maka waktu ditanya oleh wartawan saya bilang ini lemah di perencanaan, ya kan, studi geologinya tidak matang, tidak maksimal, sehingga lemah di perencanaan penjelasan saya, Pak.

Pak Sekjen, *background* saya S1 Ilmu Politik sekolahnya pagi, Pak, S2 Ilmu Politik sekolah saya juga pagi, tapi SMA saya A1, belajar sedikit tentang fisika, belajar tentang matematika. Lima belas tahun di Komisi V, saya sedikit belajar tentang soal teknis dengan hanya ilmu dasar saya SMA, saya berani katakan dan saya tanya kepada para ahli, ini saya nanya juga, Pak, takut juga Pak ngomong di TV, ngomong di media kayak Kompas, detikcom, terus diketawakan oleh ahli-ahli konstruksi, malu saya, Pak, saya tanyalah, telepon sana sini Profesor, dari mana-mana yang pernah kami undang ke sini, mengatakan studi geologinya lemah, perencanaannya lemah, tidak menghitung manakala terjadi hujan lebat, longsor *ndak* ini dengan konstruksi seperti ini, kan *gitu* alur pikirnya, Pak.

h

Oleh karenanya, Pak., .Pak Sekjen dan teman-teman dari Kementerian PU, kami mohon sebagai wakil rakyat sebelum jalan ini digunakan, audit dulu, Pak, secara teknis konstruksi ini diaudit, layak atau tidak. Apapun alasan yang kita berikan, kalau sudah terjadi korban akibat terjadinya kelemahan di sisi konstruksi, mau kita ngomong apapun, rakyat tidak percaya, Pak, sudah bikin orang mati *kok*. Jadi saya potong sedikit di sini, sebelum saya lupa.

Saya rasa demikian. Terima kasih Pak Sekjen sudah menjelaskan ini. Saya rasa ada banyak PR kita ke depan, sehingga orang cerdas bilang, kejadian yang sama kalau masih terjadi lagi besok hari itu katanya kita tidak terlalu pintar ya, tidak terlalu pintar, dan bangsa ini adalah bangsa cerdas, jangan sampai kita mengalami jatuh lubang yang sama dua kali.

Selanjutnya, kepada Pak Kakorlantas. Pak, nanti tolong jelaskan kepada kami, secara jelas, Pak, terkait kejadian di jalan tol yang tempo hari, ya terjadi kecelakaan *Grand Max* terbakar, kemudian ada satu mobil *Rush* terbakar, berada di jalur *contraflow*, nabrak bis di sebelahnya terus *Grand Max*-nya terbakar, *Rush*-nya terbakar.

Saya juga bertanya, Pak, kepada para ahli, saran yang mereka sampaikan kepada kami Pak Kakor, kami sangat menghargai kerja keras dari kepolisian, Pak, jangan salah dulu, Pak, saya hormat kepada Bapak dan seluruh jajaran, kita apresiasi. Bahasa saya ini adalah bahasa mengurai masalah, Pak, bukan mencari siapa yang salah, ya Pak ya, bahasa mengurai masalah.

Menurut mereka, Pak, di jalur panjang dengan pembatas yang lemah sangat beresiko dibuat *contraflow*, *gitu loh*, Pak, dengan pembatas yang lemah, kecuali pembatasnya kuat, Pak. Jadi *contraflow* dibuat dengan pembatas yang kuat, sehingga kita terjadi apa-apa dia tidak nyebrang ke sebelah mobilnya, apakah Kementerian Perhubungan *ngecek* semua ban yang akan berjalan di jalan itu? tidak pecahkan bannya nanti? tidak copotkah rodanya? atau tidak akan bersenggolkah dia dengan kendaraan lain, sehingga dia bisa nyeberang ke jalur sebelah? tidak mungkin itu kita lakukan, Pak. Itu adalah sesuatu yang tidak mungkin dilakukan. Dalam artian, Pak, di *contraflow* selalu ada kemungkinan terjadi kecelakaan mobil bisa nyeberang ke sebelah kanan.

Pak Kepala BNPP dari Basarnas, apakah betul bahasa saya, Pak?

**KEPALA BADAN NASIONAL PENCARIAN DAN PERTOLONGAN/
BASARNAS RI (MARSEKAL MADYA TNI KUSWORO, S.E., M.M.):**

Betul

h

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Kalau salah saya cabut, Pak, sekarang.

**KEPALA BADAN NASIONAL PENCARIAN DAN PERTOLONGAN/
BASARNAS RI (MARSEKAL MADYA TNI KUSWORO, S.E., M.M.):**

Betul, Pak,

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Hah, oleh karenanya Pak Kakorlantas ke depan, kalau memang harus terpaksa kita buat *contraflow*, Pak, harus kita siapkan di jalur panjang terutama, di jalur panjang harus kita siapkan pembatas yang kuat, Pak, sehingga mobil kalau terjadi sesuatu dan akhirnya tidak nyeberang ke sebelah dan langsung berhantam dengan kendaraan lain.

Saya rasa demikian, nanti tolong dijelaskan kepada kami soal ini. Yang lain-lain kami apresiasi, Pak Kakorlantas, kami tidak menyalahkan, Pak, karena kalau memang Bapak tidak buat *contraflow*, tidak bergerak kendaraan, tidak ada solusi, ini masalah, hanya pekerjaan kita barangkali perlu sedikit agak sibuk membuat pembatas yang cukup kuat, sehingga ketika terjadi sesuatu dan lain hal, mobil tidak nyeberang ke jalur yang berlawanan di sebelah.

Kami persilakan, Pak Kakorlantas.

KEPALA KORPS LALU LINTAS POLRI RI (IRJEN. POL. DR. DRS. AAN SUHANAN, M.SI.):

Bismillah.

*Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo buddhaya,
Salam kebajikan,
Selamat sore,
Salam sejahtera bagi kita sekalian.*

Yang terhormat Bapak Ketua Komisi V,
Wakil Ketua Komisi V, serta
Seluruh Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Bapak Menteri Perhubungan,
Bapak Menteri PUPR diwakili oleh Pak Sekjen,
Kepala Basarnas,
Kepala BMKG, dan

h

Seluruh hadirin sekalian yang berbahagia,

Bapak Ketua, perkenankan kami menyampaikan beberapa evaluasi singkat selama Operasi Ketupat tahun 2024, yang secara umum ini dapat berjalan dengan baik, terlaksana dengan baik, aman dan lancar.

Perlu kami sampaikan, dari data yang ada selama Operasi Ketupat 2024, 13 hari, untuk gangguan Kamtibmas, ini ada tren penurunan sebesar 17%, kemudian tingkat kejahatan juga mengalami penurunan 17%, dan kejahatan menonjol juga mengalami penurunan sebesar 35%.

Kemudian untuk kecelakaan lalu lintas seperti disampaikan tadi oleh Pak Ketua terjadi penurunan dibandingkan dengan tahun 2023 ini sebesar 8%, walaupun kita juga prihatin selama Operasi Ketupat ini ada dua kejadian menonjol terkait dengan kecelakaan lalu lintas ini, pertama di kilometer 58 yang melibatkan beberapa kendaraan dan korban cukup banyak, kemudian di kilometer 370 Batam juga ini termasuk pada kategori kejadian menonjol.

Kemudian berdasarkan survei seperti tadi disampaikan oleh Pak Menteri Perhubungan, tingkat kepuasan masyarakat ini berdasarkan survei dari indikator, lembaga survei indikator, ada peningkatan kepuasan masyarakat dari 89,5% menjadi 90,4%. Ini sebagai indikator ya, bahwa pelaksanaan kegiatan Operasi Ketupat atau pengelolaan arus mudik dan arus balik ini bisa berjalan dengan baik, ya. Tentu *success story* ini merupakan sukses dari seluruh masyarakat ya, kemudian seluruh *stakeholder*, termasuk dari pengawasan dari Komisi V, Pak Ketua, Wakil Ketua dan seluruh Anggota Komisi, yang turun langsung dalam rangka persiapan kegiatan pengelolaan arus mudik dan balik tahun 2024 ini.

Yang saya hormati Pak Ketua dan seluruh Anggota, serta Undangan sekalian,

Kami sampaikan bahwa pelaksanaan rekayasa lalu lintas, khususnya cara bertindak *contraflow* pada saat pelaksanaan Operasi Ketupat 2024 mengalami penurunan 44% dari tahun 2023. Ini memang kalau secara kuantitas turun pelaksanaan *contraflow* ini, namun untuk durasi pelaksanaan *contraflow* ini...ini cukup-cukup panjang, Pak, kalau dibandingkan dengan tahun lalu.

Kemudian untuk pengendalian ruas jalan tol juga telah dilaksanakan rekayasa *one way* sesuai dengan rencana yang sudah dibuat dalam SKB. Pada ketupat tahun 2024 ini mengalami kenaikan 5% dibanding tahun 2023, dengan rentang panjang *one way* mulai dari kilometer 70 sampai dengan kilometer 414 yang ada di Semarang, dan dilakukan sebanyak 7 kali selama arus mudik maupun arus balik tahun 2024 ini.

Di samping itu, jajaran kewilayahan juga melakukan cara bertindak *one-way* pada jalur-jalur arteri, kemudian jalur-jalur wisata, ini dilaksanakan beberapa kali, terbanyak ini dilaksanakan di wilayah Jawa Barat, terutama di

jalur Garut dan Tasik ini sebanyak 197 kali pelaksanaan *one-way* sepenggal, ini untuk mengurai kepadatan yang ada di jalur Garut sampai dengan Tasik.

Untuk pelaksanaan *delaying system* pada Operasi Ketupat 2024 ini, ada peningkatan jumlah kegiatan *delaying system*, terutama pada saat arus mudik dari Jawa ke Sumatera. Ini ada 33 kali kita laksanakan *delaying system*, kalau dibandingkan dengan tahun lalu hanya 12 kali. Ini sebagai salah satu indikator bahwa memang arah ke Pelabuhan Merak dari Jawa ini ada peningkatan volume kendaraan yang menuju ke Merak, ini salah satu indikator saja.

Kemudian untuk pencegah pelambatan di jalur mudik dan balik terutama di ruas jalan tol dan arteri, kami telah melakukan pembatasan kendaraan sumbu 3 ke atas ya, dan melakukan penindakan pelanggaran, kemudian pengalihan kendaraan ya, sesuai dengan SKB yang sudah disepakati.

Berdasarkan data dari 12 Polda, kita melakukan penindakan pelanggaran dan pengalihan ini sebanyak 7.508 kasus. Kalau dibandingkan dengan tahun lalu, tahun 2023 memang ada penurunan penindakan pelanggaran ini dengan tahun 2023 sejumlah 7.892. Selain pembatasan kendaraan sumbu 3, kami juga melakukan pembatasan kendaraan pribadi dengan menerapkan ganjil genap, ini juga saya rasa sangat efektif untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas, terutama di jalan tol yang, jalan tol yang sedang diberlakukan *one-way*.

Tingkat kepatuhannya cukup tinggi terhadap pelaksanaan ganjil genap ini, namun masih ada beberapa pelanggaran yang *ter-capture*, pelanggaran ganjil genap ini ada 16.983 kasus, selama arus mudik dan arus balik. Kemudian yang kita kirim setelah divalidasi, diverifikasi yang dikirim apa, pemberitahuan terhadap pelanggaran tersebut ada 5.989, ini kita kirim ke alamat sesuai dengan STNK.

Bapak Ketua,
Bapak Wakil Ketua, dan
Seluruh hadirin sekalian,

Sebagai upaya untuk memperlancar arus lalu lintas pada pelaksanaan mudik dan balik juga telah difungsikan beberapa ruas jalan tol seperti tadi disampaikan oleh Pak Sekjen ya, terutama ruas jalan tol yang berada di Jawa, Jabodetabek, ini sangat penting untuk mengurai kemacetan yang terjadi di ruas jalan tol Jakarta-Cikampek sampai Cipali yaitu, tol fungsional Cibitung, Cimanggis, kemudian tol fungsional Japek Selatan dan beberapa tol yang difungsikan di daerah Jawa Tengah.

Kami mengucapkan terima kasih kepada Bapak Menteri PUPR yang telah memfasilitasi beberapa tol fungsional untuk mengurai kemacetan dan telah menyiapkan sarana prasarana sebaik-baiknya, sehingga kemacetan masih bisa kita urai dengan difungsikannya jalan tol fungsional tersebut.

h

Kemudian untuk mengukur kecepatan dan waktu tempuh pada saat pelaksanaan operasi ketupat, khususnya pada ruas jalan tol, dapat kami sampaikan bahwa, kecepatan rata-rata kendaraan bermotor di ruas tol pada saat arus mudik, kami coba menghitung bersama dengan teman-teman dari Jasa Marga, dari kilometer 3 di Cawang sampai dengan kilometer 414 di Kalikangkung, ini ada peningkatan kecepatan dari tahun sebelumnya. Tahun lalu sebesar 73,6 kilometer/jam pada saat harus mudik, maaf, jadi ada peningkatan kecepatan pada saat arus mudik, sebaliknya pada saat arus balik ada mengalami perlambatan jika dibandingkan dengan tahun 2024.

Kemudian waktu tempuh paralel dengan kecepatan, saya kira pada saat arus mudik ini ada peningkatan kecepatan, ini selama 11 menit ya, begitu juga pada saat arus balik ini mengalami perlambatan selama 13 menit.

Bapak Ketua dan hadirin sekalian,

Kemudian kami sampaikan volume arus lalu lintas yang keluar dan masuk Jakarta pada ruas jalur arteri selama 13 hari pelaksanaan Operasi Ketupat 2024, dengan total kendaraan yang keluar ada 4.229.787 kendaraan, ini mengalami peningkatan sebanyak 2%, sesuai dengan data yang dari Pak Menhub juga demikian, memang ada peningkatan untuk kendaraan yang melalui arteri walaupun sudah dilaksanakan mudik gratis, namun animo masyarakat untuk arus, untuk mudik ini masih cukup tinggi.

Kemudian untuk penyeberangan seperti disampaikan tadi ya, memang ada peningkatan yang mengarah ke Sumatera, sehingga kita melakukan beberapa kali *delaying system*. Kemudian dari Bakauheni ke Jawa ini cukup lancar, sehingga kita hanya beberapa kali saja melaksanakan *delaying system*. Untuk Ketapang, Lembar, kemudian Jangkar dan Gilimanuk, ini pada saat pelaksanaan Operasi Ketupat ini juga cukup terkendali, untuk arus lalu lintasnya.

Bapak Ketua,
Wakil Ketua, dan
Seluruh Anggota Komisi V yang berbahagia,

Berdasarkan catatan-catatan tersebut, kami menyampaikan beberapa rekomendasi yang kita lihat di lapangan, sehingga kita merekomendasikan beberapa hal: yang pertama tadi selaras dengan rekomendasi dari Pak Menteri Perhubungan, perlu adanya *buffer zone* ini menuju pelabuhan Merak, karena mungkin tahun depan pasti ada peningkatan lagi. Kalau tidak ada *buffer zone* sebelum masuk ke Merak, ini tetap akan terjadi antrian atau terjadi kepadatan antri masuk ke Pelabuhan Merak. Ada rencana tahun lalu di kilometer 97 tol Tangerang-Merak, ini akan dijadikan *buffer zone*. Mudah-mudahan tahun depan ini bisa terealisasi.

Kemudian, percepatan penambahan panjang jalur pengoperasian tol fungsional terutama Japek Selatan, ini memang ada mungkin ada

permasalahan pembiayaan, sehingga Japek Selatan ini masih belum ada progres. Ini penting, Pak Ketua, untuk Japek Selatan ini untuk mengurai kemacetan di kilometer 68, sehingga antrian panjang yang kemarin di Cikatah sampai dengan pertemuan antara Bandung dan Trans Jawa, ini bisa terurai apabila Japek Selatan ini bisa bertambah panjangnya, ini mungkin tahun depan bisa direalisasikan.

Kemudian terkait dengan *contraflow*, kami juga menyarankan yang pertama tentu akan memperkuat *contraflow* ini salah satu upaya kita juga untuk memecah volume kendaraan yang di ruas jalan tertentu memang sangat padat. Jadi, kami menyarankan atau merekomendasikan untuk pemasangan *contraflow* ataupun, ataupun *buffer zone*, maaf, *water barrier* ya, pada ruas *contraflow*, sehingga nanti yang diharapkan oleh kita, *contraflow* kita ini juga memperhatikan aspek keselamatan.

Kemudian penambahan lajur pada ruas jalan tol Semarang-Bawen, ini tahun lalu, tahun ini dan tahun lalu juga terjadi kepadatan, Pak, untuk jalur A, B, C, apa jalur A, B, C ya, ini selalu menjadi terjadi kepadatan di ruas jalan tersebut. Itu menjadi hal yang apa, menjadi hal yang apa, pilihan yang paling tidak kita sukai di Semarang ini, karena apabila kita lakukan *one way* maupun *contraflow* di jalur tol, itu arteri Semarang juga sangat padat, sangat sempit, sehingga apabila kita berlakukan *one way* di tol Semarang, Semarang-Sala Tiga-Boyolali pasti di arterinya akan terjadi kepadatan. Jadi mungkin kami rekomendasikan, kami sarankan untuk menambah ruas jalur di tol Semarang menuju ke Boyolali.

Kemudian untuk relaksasi untuk kendaraan yang dari arah Timur pada saat pelaksanaan *one way*, kami menyarankan penambahan lajur di kilometer 188 sampai dengan 152 di Cipali, sehingga pada saat pemberlakuan *one way* pada saat arus mudik ini juga bisa relaksasi kendaraan yang dari arah Timur bisa masuk ke Cisumdawu, dan selanjutnya bisa ke Cipularang.

Begitu juga sebaliknya, pada saat arus balik, ini bisa dijadikan rekayasa lalu lintas untuk *delaying system*, Pak, karena kejadian antrian kemarin di Cikatah, akibat dari pelebaran jalan di 87 sampai dengan 72, di Cipali, itu ketibaan kendaraan di Cikatah ini lebih cepat, sehingga terjadi penumpukan ya, dari dua lajur menjadi tiga lajur di Cipali 87 sampai 72, sehingga terjadi penumpukan di gerbang tol Cikatah. Ini kami menyarankan untuk apabila ada pelebaran ya, mungkin lebih didahulukan kilometer 188 sampai 152, Pak Sekjen, artinya tidak menambah dulu 87 sampai ke Timur.

Yang terhormat Pak Ketua,
Wakil Ketua, dan
Anggota Komisi V, beserta
Seluruh undangan,

Kami sampaikan kunci keberhasilan kegiatan pengelolaan arus mudik dan balik tahun ini, yang pertama tentu sinergi dan kolaborasi dari seluruh *stakeholder* dan seluruh masyarakat. Kita bersyukur mendapatkan ketua

h

kelas Pak Menhub itu yang sangat luar biasa, sangat luar biasa, tak pernah kenal lelah untuk bersama-sama turun ke lapangan yang memimpin pengelolaan arus mudik dan balik di tahun 2024 ini.

Kemudian pengelolaan media, ini juga sangat penting untuk memberikan informasi kepada masyarakat tentang situasi, kemudian apa-apa yang akan diberlakukan pada saat arus mudik dan arus balik.

Kemudian, kendali koordinasi, komunikasi dan informasi atau di kepolisian ini ada dikenal K3I atau *command center* atau posko yang ada di Kementerian Perhubungan maupun di Korlantas, ini sangat membantu dinamika operasi yang sedang dilaksanakan pada kegiatan pengelolaan arus balik maupun arus mudik pada tahun ini.

Demikian Pak Ketua, Wakil Ketua, Anggota Komisi V dan hadirin sekalian yang dapat kami sampaikan.

Lanjut.

Kami kutip pernyataan dari seorang penyair, "*Persatuan adalah kekuatan, ketika ada kerja sama dan kolaborasi, hal-hal yang luar biasa pasti dapat dicapai.*"

Terima kasih.

Wabillah taufik walhidayah,

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak.

KEPALA KORPS LALU LINTAS POLRI RI (IRJEN. POL. DR. DRS. AAN SUHANAN, M.SI.):

Mohon izin, Pak, untuk kecelakaan.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Silakan.

KEPALA KORPS LALU LINTAS POLRI RI (IRJEN. POL. DR. DRS. AAN SUHANAN, M.SI.):

Kami tambahkan untuk penanganan kecelakaan di kilometer 58, terutama. Yang pertama, untuk kasus kecelakaan tersebut dapat disimpulkan, bahwa untuk tersangka ini adalah pengemudi Gran Max ya, artinya tersangka sudah meninggal dunia, artinya untuk penyidikan ini kita hentikan, namun untuk evaluasi yang kita lakukan ya, terkait dengan penerapan *contraflow*

h

pasca kejadian kami juga mencoba berdiskusi dengan beberapa pakar transportasi ya, terkait penerapan *contraflow* ini.

Yang pertama, *contraflow* ini memang satu, betul satu solusi yang pada saat itu atau pada saat nanti yang akan datang untuk mengurai kemacetan ya, kemudian dan berlaku umum, artinya berlaku di manapun ketika penggal jalan tertentu memang mengalami kepadatan ada kegiatan rekayasa lalu lintas berupa *contraflow*. Ini terbukti di tol kota setiap pagi dari jam 06.00 sampai dengan jam 09.00, kita berlakukan *contraflow* dari arah timur, dari arah timur. Memang ini syukur *alhamdulillah* sampai saat ini tidak ada kejadian kecelakaan ya. Artinya dari kejadian tersebut kami melakukan beberapa evaluasi, evaluasi untuk penerapan *contraflow* pada saat harus balik saat itu.

Yang pertama, ini arahan dari para pakar, kita menyiapkan *safety car*. *Safety car* ini perlu untuk mengendalikan kecepatan kendaraan, karena di *contraflow* itu maksimal 60 kilometer/jam, itu menurut ahli 60 kilometer/jam itu maksimal dan dari teman-teman BUJT itu sudah memasang rambu-rambu *portable* untuk 60 kilometer/jam, sehingga dengan adanya *safety car* ini, ini tidak ada yang yang melakukan kecepatan di atas batas yang sudah ditentukan.

Kemudian penambahan pembatas antar lajur, itu yang disampaikan oleh Pak Ketua tadi, ya. Memang pada saat itu itu terlalu renggang, sehingga rentan kalau terjadi sesuatu ngantuk, seperti Gran Max ini ngantuk pengemudi itu, Pak. Jadi sudah tiga atau empat kali membawa pemudik dari Bogor, Jakarta menuju ke Ciamis, setelah Ciamis kembali lagi, ini hasil pemeriksaan, kembali lagi, kembali lagi ke Jakarta, ke Bogor, kemudian kembali lagi ke jalur Ciamis sampai tiga kali, empat kali, sehingga memang terjadi *microsleep* pada saat itu, artinya kelelahan untuk pengemudi Gran Max ini, sehingga kami memperapat jarak dan merapatkan pada setiap berapa kilometer, sehingga ini untuk memberikan isyarat juga dan tentu kami akan memperkuat dengan pembatas yang lebih kuat nanti pada saat pelaksanaannya, Pak.

Kemudian yang ketiga, memberikan lampu penerangan ya pada pembatas tersebut. Kalau kita bisa lihat lampu selang, kalau istilah di kita. Kemudian menerapkan rambu-rambu pada lokasi masuk *contraflow* dan pada jalan, media jalan, dan yang terakhir menyiapkan kendaraan untuk *emergency* pada setiap titik-titik yang dilakukan *contraflow*. *Contraflow* yang kita berlakukan itu sekitar 30 kilo Pak, 30 kilo, dari 36 sampai dengan 70, siap.

Saya kira itu beberapa hal yang dapat kami sampaikan. Mohon petunjuk arahan berikutnya untuk perbaikan pengelolaan arus mudik dan balik pada tahun-tahun yang akan datang.

Terima kasih.

h

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih.

Kita kasih *applause* sekali lagi buat Pak Kakorlantas, ya.

(TEPUK TANGAN DARI PESERTA RAPAT)

Pasti yang paling lelah adalah teman-teman dari Kepolisian, pagi, sore, siang dan malam. Dan Pak Kakorlantas sudah mengeluarkan rekomendasi di sini, ini kan hasil lapangan ini, Pak ya, dan pendapat para ahli terkait *contraflow* ini adalah PR kita, yang harus kita tuntaskan untuk kita menghadapi hal yang sama di tahun yang akan datang, terutama kalau saya lihat dari rekomendasi ini, ini banyak tugasnya Kementerian PU, Pak, Pak Sekjen ya.

Jadi saya rasa kalau bisa ini menjadi target prioritas kita ke depan, sehingga masalah yang terjadi setiap tahun ini bisa kita urai dengan apa yang dialami di lapangan oleh teman-teman dari Kepolisian, kemudian perhubungan, yang terjun langsung dalam pelaksanaan pengawasan balik dan mudik lebaran ini.

Terima kasih, Pak Kakorlantas, ya, salam untuk seluruh teman-teman di Kepolisian yang sudah berlelah payah selama mengawasi balik dan mudik lebaran, apresiasi dari kami semua.

Selanjutnya, ke BMKG dan nanti terakhir Basarnas, mungkin dari BMKG Bu, tidak usah panjang-panjang ya, kalau Ibu ini awalnya kemarin boleh Ibu agak lama, tapi kalau yang terakhir ini cukup singkat saja, Bu ya, disampaikan, saya.

Terima kasih.

KEPALA BADAN METEOROLOGI, KLIMATOLOGI DAN GEOFISIKA RI (PROF. IR. DWIKORITA KARNAWATI, M.SC. PH.D.):

Bismillahirrahmanirrahim.

Terima kasih kepada yang terhormat Bapak Ketua Komisi V DPR RI, beserta

Para Pimpinan Komisi V DPR RI, dan

Para Anggota Komisi V DPR RI, juga

Yang kami hormat hormati Bapak Menteri Perhubungan beserta seluruh jajaran,

Bapak Sekjen Kementerian PUPR beserta seluruh jajaran,

Bapak Kakorlantas dengan seluruh jajaran, dan

h

Bapak Kepala Basarnas dengan seluruh jajaran,
Hadirin sekalian,

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Singkatnya perlu kami sampaikan, bahwa hasil evaluasi, ini langsung *slide* nomor 15, hasil evaluasi pelaksanaan pelayanan BMKG saat mudik pada angkutan lebaran, ini kami sudah melaporkan beberapa rekapitulasi kejadian cuaca ekstrem dan di situ memang yang tertinggi adalah Provinsi Jawa Barat. Jadi memang Jawa Barat sejak dulu itu secara alamiah memang curah hujannya tinggi.

Kemudian juga di sini yang terjadi kondisi ekstrim itu adalah 104 kejadian hujan lebat, kemudian juga tadi sudah disampaikan, saya tidak akan mengulang, langsung lompat ke *slide* nomor 18, ini menyinggung sekilas yang terkait dengan kejadian bencana di tol Bocimi.

Untuk kejadian tersebut, sesuai dengan apa yang sudah kami sampaikan pada *slide* nomor 21 yaitu, *slide* nomor 21, sejak 31 Maret, BMKG mengeluarkan peringatan dini cuaca ekstrem, termasuk di wilayah di mana terjadi kejadian bencana tersebut, yaitu di Bogor, di kecamatan, sebentar di halaman ini akan kita lihat, di halaman 22, di situ di Sukabumi, Bogor, ini masuk dalam yang kotak tengah ini. Jadi sebenarnya ekstremnya sejak tanggal 1 sampai tanggal 7, dan secara lebih detail, kami menyampaikan di tanggal 2, diulang lagi peringatan dini tersebut akan terjadi di berbagai wilayah, termasuk lokasi tersebut, di tanggal 2 dan yang terakhir di tanggal 3 dilakukan peringatan dini 5 kali mulai pukul 10 sekitar pukul 10.50, diulang-ulang potensi kejadian hujan dengan intensitas sedang hingga lebat, diulang-ulang hingga sampai pukul 20, sekitar 20.30 malam dan peringatan dini ini secara SOP disampaikan ke berbagai pihak terkait yang ada di *slide* nomor 25.

Jadi ada berbagai pihak terkait yang menerima peringatan dini itu, selain yang disampaikan kepada publik melalui berbagai media, *nah*, sehingga harapannya dengan adanya peringatan dini kesiapan, karena ini sudah sejak 31 Maret, *Insyallah* kesiapan bisa dilakukan.

Dan yang terakhir, kami juga mengucapkan terima kasih kepada berbagai pihak terkait, terutama di pelabuhan penyeberangan Merak-Bakauheni, di situ sejak tahun lalu telah disusun *joint* SOP, yaitu standar operasional prosedur antara BMKG, BPTD Kementerian Perhubungan dan Korlantas, apabila terjadi peringatan dini. Karena kami memasang radar, radar akan memberikan informasi apabila harus waspada, warna kuning pada radar dan radar itu masuk ke BPTD dan peringatan dini akan kami keluarkan apabila warna kuning, di *slide* nomor 30 adalah PD1, peringatan dini yang pertama ini, maaf, bukan 30 ya sebentar, ada *slide* di situ ada peringatan dini yang pertama kejadiannya ya, kemudian seterusnya kalau *orange* menjadi peringatan dini yang kedua.

h

Artinya peringatan dini yang pertama itu adalah siap-siap aja sekedar tahu, bahwa akan terjadi cuaca ekstrem, tapi bisa menurun situasinya, jadi hanya sekali tidak terjadi. Bisa meningkat menjadi *orange* itu tidak hanya waspada, tetapi mulai siaga, artinya pihak Kakorlantas, BPTD sudah menyiapkan seandainya harus menghentikan penyeberangan, antrian akan berapa panjang, lalu akan disalurkan ke mana, sudah mulai disiapkan dan peringatan dini yang ketiga itu adalah awas, artinya harus segera mulai bergerak dan *Insy Allah* beberapa menit sampai beberapa jam atau sejam atau setengah jam kemudian, hal itu baru terjadi dan harapannya tidak terjadi korban jiwa.

Dan *alhamdulillah* saat kemarin meskipun beberapa kali terjadi peringatan dini, juga tidak ada mobil yang masuk ke laut, tidak ada truk yang masuk ke laut, karena kerja sama dengan BPTD, Karkolantas dan pihak terkait lainnya, dengan ASDP. Kami terima kasih atas hal tersebut.

Dan yang terakhir, ini kami sampaikan juga, peringatan dini kami sampaikan untuk penerbangan di *slide* nomor 34. Di sini kita lihat pada grafik itu, puluhan kali peringatan dini terkait dengan cuaca signifikan atau cuaca ekstrem atau awan-awan cumulonimbus, dan terkait 276 peringatan dini terkait abu vulkanik, dan *alhamdulillah* meskipun banyak kejadian peringatan dini, terima kasih kerja sama dengan Perhubungan, dengan AirNav, dengan pengelola bandara, *alhamdulillah* tidak terjadi kecelakaan.

Jadi, untuk penutup, mohon izin, kami sampaikan bahwa meskipun beberapa kali terjadi cuaca ekstrem dan peringatan dini, berkat dukungan dan kerja sama dari Kementerian Perhubungan dan pihak terkait lainnya, maka kecelakaan dapat dihindari dan juga terima kasih ada penambahan 2 radar cuaca baru untuk lokasi jalan tol oleh Kementerian PUPR dan juga integrasi informasi posko lebaran dalam satu *platform* di PJT dan Kakorlantas, ini maksudnya untuk peringatan dini.

Sekali lagi terima kasih kepada semua pihak dan atas arahan Komisi V, kami ucapkan terima kasih, mohon arahan lanjut.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Ibu Kepala BMKG.

Selanjutnya terakhir dari kepala BNPP atau Badan Nasional Pencarian Pertolongan/Basarnas.

Dipersilakan Pak Kusworo.

h

**KEPALA BADAN NASIONAL Pencarian dan Pertolongan/
BASARNAS RI (MARSEKAL MADYA TNI KUSWORO, S.E., M.M.):**

Bismillahirrahmanirrahim.

Yang terhormat Ketua Komisi V selaku Pimpinan Rapat,
Yang saya hormati para Wakil Ketua dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang saya hormati Menteri Perhubungan,
Menteri PU, Perumahan Rakyat atau yang mewakili,
Kepala BMKG,
Kakorlantas, dan
Hadirin yang berbahagia,

Pada kesempatan ini kami akan sampaikan laporan pada saat SAR khusus.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore, dan
Salam sejahtera bagi kita semua,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo buddhaya.

Untuk Basarnas melaksanakan SAR khusus dilaksanakan 17 hari yaitu, tanggal 3 sampai dengan tanggal 19, adapun langsung ke *slide* ketiga.

Adapun dari pelaksanaan SAR khusus ini, kita secara keseluruhan melaksanakan keterlibatan di 485 posko yang terdiri dari posko gabungan di 317 dan posko mandiri ada 168, di mana posko itu ditempatkan, di pelabuhan, pelabuhan penyeberangan, bandar udara, ruas jalan tol atau arteri, tempat pariwisata, keramaian daerah rawan bencana dan posko terpadu di bawah Kementerian Perhubungan.

Untuk sumber daya dari Basarnas sendiri yang terlibat, secara keseluruhan jumlah personil ada 2.657 personil yang terdiri dari potensi SAR yang terlatih, demikian juga keterlibatan di alut, alut laut untuk kapal kas 1, 2, 3 dan 4 tertampil jumlah ada 83 dan selanjutnya ada RIP kelas 1, 2, RBB dan *rubber boat*. Selanjutnya adalah sarana udara yang terlibat adalah jenis heli Dopang AS-365, total ada 3 unit ditempatkan di Merak-Bakauheni, Cikopo-Kalikangkung dan Banyuwangi, dan juga keterlibatan di *drone thermal* sebanyak 120 unit. Adapun sarana darat, *rescue truck* personil, *rescue car*, *rescue trail*, ATV, dan lain-lain. Dan selanjutnya adalah *monitoring* dengan penggunaan heli, tertampil di tempat-tempat yang memang sudah kami siapkan potensi untuk kerawanan, yaitu di Cikopo, Banten, Banyuwangi, Surabaya, Semarang, Lampung, sesuai *deploy* dari heli tersebut.

Adapun untuk *monitoring* udara dengan menggunakan *drone* secara keseluruhan di luar daripada *monitoring* yang tadi ditempatkan, jadi setiap harinya terdapat 7 sampai 8 kantor SAR yang secara khusus dipantau oleh

BCC atau Basarnas *Command Centre* dan itu *link*-nya langsung, dalam melaksanakan *monitoring* untuk menggunakan *drone thermal* ini.

Adapun pencegahan mitigasi kita juga melaksanakan gladi atau simulasi penyelamatan, ini fungsinya untuk mengantisipasi kesiap-siagaan Basarnas dan terkait, dalam hal ini, apabila terjadi kecelakaan. Ini dilaksanakan di lokasi simulasi tersebut, di daerah Lampung, Sumatera, Bakauheni Utara dan skenario di simulasi ini adalah kecelakaan lalu lintas di jalan lintas Bakauheni Utara dengan kendaraan berjenis bus, dua mobil dengan lokasi pada medan vertikal.

Dan selanjutnya adalah rekapitulasi operasi SAR yang dilaksanakan dalam SAR khusus lebaran di 2024, jumlah secara total operasi yang dilaksanakan adalah 103 operasi, dan ini terdapat penurunan yang cukup signifikan dibanding tahun 2023, sekitar 20,15% untuk total operasinya dan selanjutnya untuk jumlah korban juga penurunannya cukup drastis, di mana dari 2023 ada 695 dan 2024 adalah 229.

Dan untuk *breakdown*-nya sendiri, untuk laka pesawat, nil, dan untuk laka kapal total ada 24, meninggal dunia ada 6, laka penanganan khusus, meninggal dunia ada 13, kejadian ada 9 dan selanjutnya adalah kondisi membahayakan manusia, 58 kejadian, dengan korban meninggal dunia 50, dan bencana 12 kejadian, total korban meninggal dunia ada 24.

Selanjutnya adalah rata-rata *response time* pada saat pelaksanaan siaga khusus. Secara umum, kami dari Basarnas mempunyai target *response time* pelaksanaan aksi, yaitu ada di 25 menit. Dari kondisi yang ada, dari 103 operasi yang dilaksanakan rata-rata 15,73 dari target yang ada semuanya di bawah rata-rata untuk penanganannya.

Selanjutnya adalah kejadian kecelakaan dengan penanganan khusus, khususnya di jalan tol di kilometer 58, tanggal 8 April 2024 ya, kecelakaan yang melibatkan satu bus dan dua kendaraan pribadi, jalan tol, tadi sudah disampaikan oleh Kakorlantas ya, jumlah korban secara keseluruhan ada 12.

Dan selanjutnya adalah kejadian tanah longsor di Santung Makale Selatan dan daerah Pangra'ta Kabupaten Tana Toraja, Sulawesi Selatan, ini kejadian pada tanggal 13 April 2024, di mana dalam kejadian tersebut korban meninggal dunia ada 20 orang dan selamat ada 4 orang.

Selanjutnya adalah kejadian di KM 705 ya, di tol Jombang, kecelakan bus Pahala Kencana pada tanggal 17 April 2024, seluruh korban ada 34 dalam keadaan selamat.

Adapun dalam pelaksanaan operasi khusus sendiri, kami mendapatkan kendala dan tentunya sebagai solusi juga dari kami, yang pertama adalah keterbatasan sumber daya, baik personil, sarana prasarana, dan anggaran, ini diatasi dengan mengerahkan alut dan personil potensi SAR yang terlatih

h

untuk mendukung siaga di lokasi-lokasi yang berada jauh di luar jangkauan Basarnas.

Kendala dan solusi kedua adalah alat yang dimiliki oleh Basarnas jumlahnya sangat terbatas, strateginya adalah dengan mengoptimalkan penyiagaan laka alat sesuai dengan skala prioritas di lokasi-lokasi yang rawan berpotensi terjadinya kecelakaan atau bencana.

Selanjutnya yang ketiga adalah untuk kru heli belum pernah melaksanakan *simulator*, sedangkan *simulator* ini adalah merupakan persyaratan yang *mandatory*, yang harus dilaksanakan tiap 6 bulan sekali. Adapun solusinya adalah memprioritaskan program simulator heli ini untuk kru yang mengawaki helikopter untuk ke depan.

Selanjutnya adalah yang keempat, adalah keterbatasan kemampuan operasional heli Basarnas, misalnya untuk operasi pada malam hari, operasi-operasi, demikian juga untuk *emergency floating* dan perlengkapan medis dan solusi yang kami laksanakan adalah pengadaan dengan bertahap melengkapi kebutuhan guna meningkatkan performa sesuai dengan pelaksanaan tugas.

Dari yang kami laksanakan, dapat kami ambil kesimpulan, bahwa yang pertama pelaksanaan siaga SAR khusus lebaran 2024 atau 1445 Hijriah berjalan dengan baik, lancar dan bersinergi dengan instansi terkait dan potensi SAR.

Selanjutnya adalah kondisi kedaruratan laka kapal, laka lalu lintas dan kondisi membahayakan manusia banyak terjadi akibat faktor teknis dan non-teknis, seperti kelayakan kapal, kelelahan pengemudi dan kurang kewaspadaan pengunjung di tempat-tempat wisata.

Demikian yang kami laporkan pada kesempatan ini. Kami juga mengucapkan terima kasih dengan berjalannya *standby* SAR tadi dan pelaksanaan operasi, terutama pihak terkait Kementerian Perhubungan, Kementerian PUPR, TNI/Polri dalam hal ini Korlantas, BMKG, BNPP, BPBD, pemerintah daerah dan potensi SAR yang terkait untuk secara keseluruhan membantu pelaksanaan Basarnas.

Demikian juga kami mengucapkan terima kasih kepada Bapak Pimpinan Rapat, Ketua Komisi V, Wakil Ketua dan seluruh Anggota DPR RI, yang telah mendukung kegiatan ini dan tentunya, kami berdoa, semoga Tuhan yang Maha Esa, *Allah Subhanahu Wa Ta'ala*, menganugerahkan kesehatan, kekuatan petunjuk dan perlindungan-Nya kepada kita semua, *aamin yaa rabbal alamin*.

*Billah taufik walhidayah,
Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore, dan
Om shanti shanti shanti om.*

h

(PERGANTIAN KETUA RAPAT)

KETUA RAPAT (IR. RIDWAN BAE/WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI/FPG):

Makasih.

Jadi sudah lengkaplah dari Pak Menteri Perhubungan, Pak yang mewakili Menteri PUPR, Pak Sekjen dalam hal ini, terus Kakorlantas, kemudian Bu Kepala BMKG dan Kepala BNPP/Basarnas.

Sekarang sampailah kepada tanggapan Anggota yang terhormat, karena Pak Roberth ada acaranya jam 5 sore, maka beliau minta duluan, kalau boleh tentu saya izin teman-teman semua.

Saya persilakan Pak Roberth, ya.

ROBERTH ROUW (WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI/F-NASDEM):

Iya, terima kasih.

Ketua dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati,
Saudara Menteri Perhubungan,
Saudara Sekjen PUPR,
Saudara Kepala BMKG, dan
Kepala BNPP,
Saudara Korlantas dan seluruh jajaran,
Hadirin yang saya hormati,

Pertama, tadi Pak Ketua sudah sampaikan, kemarin sebelum lebaran, Pak Ketua mimpin ke Banten, ke Merak dan saya karena tidak bisa, saya ikut yang di Bandara Soekarno-Hatta. Pada waktu di Bandara Soekarno-Hatta kami ada pertemuan, dan di situ semua operator AP dan Ibu Dirjen hadir. Sempat saya menanyakan lagi hal yang sama yang pernah saya sampaikan di sini di depan Saudara Menteri Perhubungan, tentang *stop transit* di Bandara Hassanudin dari Jakarta menuju ke Papua.

Setelah selesai kami rapat itu, 2 hari kemudian saya langsung berangkat ke Papua, karena kunjungan reses di sana, dan saya bertemu saudara-saudara saya, saya sampaikan kemarin, kami rapat dan saya sudah tegaskan lagi dan sudah ada jaminan, bahwa tidak ada lagi kebijakan yang mengharuskan penumpang dari Jakarta menuju Papua *transit* di Makassar, itu harus turun dengan membawa seluruh kabin, bawaan di kabin pesawat, karena itu sudah melalui pemeriksaan di Bandara Soekarno-Hatta.

Dengan percaya diri saya sampaikan itu, mohon maaf Saudara Menteri, ini ada AP di sini, itu saya diinterupsi, dikasih tahu, "Kami baru pulang", saya tanya kapan? "tanggal 6 Mei kemarin" dan itu setelah saya pertemuan itu kita. Kami bawa anak-anak saya ini yang kecil, baru umur

h

berapa 2 tahunan ini dibawa ada 3 anaknya, ini semua harus bawa turun dengan seluruh bawaan kami dibawa harus turun. Berarti apa yang kami sampaikan pada waktu itu, itu cuman sebagai pemuas kita saja untuk bahwa itu semua telah dilakukan, ternyata itu masih dilakukan.

Saya pertanyakan itu beberapa kali, saya pertanyakan itu, karena saudara-saudara saya itu selalu mempertanyakan itu kepada saya. Apakah kami ini bukan dicurigai terus, *loh* ini lewat Bandara Soekarno-Hatta, kami sudah diperiksa semuanya, tetapi kalau pesawat itu terlambat, kami jangan turun, kami suruh tunggu di pesawat, karena penumpang lain naik cepat-cepat, kami balik lagi ke Papua berangkat, tetapi kalau nanti kalau tidak ini, kami harus turun semuanya dan harus bawa semua bawaan kami.

Saya mohon ini yang terakhir kali saya sampaikan ini untuk tidak lagi terjadi. Tolong, saya sudah minta pada waktu itu, bagaimana kalau dikasih pintu khusus, supaya yang transit itu langsung masuk bawa kartu transit kan sudah *standby* dari pesawat, kenapa mesti turun lagi ke bawah, masuk *x-ray*, iya kan, harus copot semua yang dibawa, masuk *x-ray* lagi, iya kan, sedangkan kami tiba itu pada saat-saat jam 12 malam. Sekitar, kalau kami di tiba di sana itu sekitar jam berangkat dari sini jam 12, 2 jam, itung saja jam 2 berarti tambah lagi 2 jam, iya kan, penumpang lagi capek-capeknya, harus disuruh turun ya, bawa semua, apalagi kalau bawa anak-anak ya kan, dan itu harus melalui *x-ray* ya kan, ya, yang ketat ya kan.

Jadi, saya mohon sekali lagi Saudara Menteri dan seluruh jajaran, ini siapa *sih* yang membuat kebijakan ini, apakah AP? atau operator pesawat? Mohon ini untuk tidak lagi terjadi, jadi, iya kan. Kita ada di dalam kita sendiri, tidak di luar negeri, ya gitu, jadi ini saya mohon yang terakhir.

Yang berikut, PUPR, kemarin saya yang memimpin minta untuk kami melihat kunjungan spesifik ke Bocimi, ya. Kami melihat di sana dan saya, kenapa saya minta kita ke sana?, karena ini menjadi catatan yang seperti tadi disampaikan Pak Ketua, menurut saya perencanaan yang kurang baik, iya kan. Kalau kita lihat saja struktur alam yang ada di sana, bahwa itu pasti ada jalur airnya di situ, karena ini lembah dua, jalan lewat di sini, di sebelah sini sungai besar sudah lewat, air ada di sini dan ini kalau hujan pasti jalan air juga, iya kan, di situ saja sudah tahu bahwa itu pasti ada akan ada aliran air itu, iya kan.

Oke, berarti apa yang disampaikan Pak Ketua, ya iya, ini perencanaannya tidak benar, iya kan. Jadi untuk mengatasi itu, katanya saya bertanya teman-teman yang ikut, Pak Mulyadi ada, nanti Pak Mulyadi boleh tambahkan lanjut, bahwa jaminan kepada kami karena kami datang, bahwa sudah dilakukan apa, coba untuk reka lagi konstruksinya dan menurut hasil evaluasi, itu ada dua opsi yang akan dilakukan, dua opsi itu akan diputuskan 2 minggu kemudian, sekarang sudah 15 hari dari yang saya datang.

Saya mohon waktu itu minta tolong berikan secara tertulis, opsi apa yang dipakai?, kenapa dipakai opsi itu? apa jaminannya? tolong berikan

h

kepada kami, agar kami bisa memberikan itu kalau di sebagai wakil rakyat untuk mempertanggungjawab hasil kerja kami melakukan kunjungan pengawasan itu. Jadi Saudara Sekjen, kami mohon itu, tadi saudara sampaikan, bahwa nanti bulan apa ya, akan selesai, sedangkan opsinya apa, kami juga belum dapat. Jadi tolong ya, supaya benar-benar opsi itu bisa menjamin ya sesuai dengan apa yang sudah terjadi, jadi saya mohon itu.

Yang berikut, saya sangat sepakat dengan Pak Ketua, bahwa di dalam pengawasan kita ini sangat kurang melakukan pengawasan di dalam pengoperasian, operasional, operasi yang sudah dilakukan jalan-jalan tol ini, iya kan, karena apapun rakyat yang memakai itu, itu tidak gratis, itu bayar, maka sampai di mana tanggung jawab pemerintah memberikan keamanan, kenyamanan di dalam penggunaan jalan tol itu, ya.

Jadi ini saya bilang, saya sangat setuju Pak Ketua bila perlu kita bikin Panjanya, untuk kita bisa mendalami lagi seluruh *stakeholder* yang bertanggung jawab, itu kita bisa minta pertanggungjawaban untuk bisa meyakinkan kita, bahwa sudah benar apa belum ya jalan-jalan tol ini melakukan kewajiban-kewajibannya.

Jadi, Pak Ketua, saya sangat mendukung itu, saya minta supaya kalau bisa kita secepatnya melakukan itu, untuk bisa melakukan pengawasan yang lebih baik lagi, dan kita lihat selalu, ya, ini Pak Eddy, mana Pak Eddy Santana, kami yang selalu menggunakan jalan tol Jagorawi itu tidak ada hujan, tidak ada ini, setiap kali, setiap tahun, ada saja preservasinya dibongkar dibuat lagi ini, enggak jelas ini kenapa, gitu, dibongkar lagi, bongkar lagi ya kan. Jadi ini pun menjadi catatan saya menurut, Pak, saya, Pak Ketua, kita harus bisa selalu melakukan pengawasan dengan kunjungan spesifik untuk bisa mengawasi pengawasan terhadap jalan-jalan tol, karena jalan tol ini memang menjadi satu beban juga untuk negara, karena duit yang begitu besar dikeluarkan untuk membangun jalan-jalan tol kita ini ya, walaupun tidak memakai APBN, tetapi itu adalah bebannya tetap ditanggung oleh rakyat.

Yang berikut, Pak Ketua, saya kira tadi apa yang disampaikan Pak Korlantas, saya dapat menerima semuanya Pak Korlantas, cuman satu saja yang membuat saya agak kurang sependapat, bahwa korbannya tersangka itu korban, sudah meninggal maka tidak dapat dilanjutkan. Mohon supaya yang sudah seperti itu tidak lagi diembelkan dengan tersangka, ini tidak, karena itu sangat menyakitkan keluarga. ya. Kalau tersangka itu pembunuhan ya, atau dia tabrak orang sengaja dia lari, boleh tersangka, tapi kalau kelalaian karena ngantuk di jalan atau di buka *contraflow*, karena itu dia lalai, yang salah siapa, iya kan. Ini, ini tolong ya kan, jadi mohon Pak Korlantas ya, embel-embel yang dicap kepada masyarakat itu, tolong juga kita bisa menjaga, karena apapun ada keluarga yang ditinggalkan, kalau bagaimana anaknya *tuh* tahu Bapaknya meninggal, tapi dia tersangka, itu kan sangat menyakitkan, itu sudah tersangka meninggal masih dipasangkan tersangka. Jadi akibat kecelakaan kelalaian sopir, sudah selesai, yang bertanggung jawab, bukan sebagai tersangka, begitu menurut saya.

Jadi itu yang mungkin dapat saya sampaikan, Pak Ketua. Terima kasih, mohon maaf saya harus jalan Pak Ketua, Pak Menteri dan seluruh jajaran, Pak Kakorlantas, Pak Sekjen, Kepala BMKG dan Kepala Basarnas, saya mohon diri ya.

Terima kasih, Pak Ketua, saya kembalikan.

KETUA RAPAT (IR. RIDWAN BAE/WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI/F-PG):

Terima kasih, Pak Roberth.

Silakan Pak Mulyadi.
Bersiap-siap Pak Eddy Santana.

F-GERINDRA (DRS. H. MULYADI, MMA.):

Terima kasih, Pimpinan, dapat kesempatan pertama.

Pimpinan yang saya hormati, serta
Rekan-rekan Anggota Komisi V yang saya hormati,
Mitra Komisi V, termasuk
Pak Kakorlantas hari ini jadi mitra Komisi V,
Yang saya hormati beserta seluruh jajaran yang hadir, serta
Teman-teman operator atau pelaku usaha di dunia perhubungan,

Terima kasih turut hadir, saya senang sekali dengan *closing* tadi Pak Kakorlantas terkait persatuan, kata kuncinya adalah sinergi dan kolaborasi, Pak ya, produknya adalah aman, nyaman, lancar dan kita berdoa juga kecelakaannya menurun dan seterusnya, bahkan saya apresiasi dengan segala improvisasi ya, *contraflow*, *one way*, bahkan dari kereta api saya dengar ada fasilitas mudik motor gratis, katanya, saya ikuti semua berita itu Pak Menhub, terima kasih Pak, dan segala improvisasi dari teman-teman pelaku usaha ya untuk memberikan pelayanan terbaik buat masyarakat.

Namun demikian, tadi prolog yang disampaikan oleh Pimpinan terkait tugas kami di konteks pengawasan. Saya ingin juga ikut mendalami dan memberikan sedikit evaluasi, walaupun pada prinsipnya kami mengapresiasi dan berterima kasih kepada kinerja Bapak-Ibu sekalian yang telah memberikan pelayanan terbaik, ya.

Saya ingin mengulang, Pak, kalau boleh kan Bapak ada prediksi tentang jumlah pemudik, itu prediksinya akurat enggak *tuh*, Pak akhirnya, saya pengin tahu itu, Pak ya.

Yang kedua, saya ingin menyoroti tadi melanjutkan dulu Pak Roberth. Pak Sekjen, Kementerian PUPR, saya berharap ini adalah keputusan yang bisa saya sampaikan, Pak, ke masyarakat, karena Bocimi itu masuk ke Dapil

h

saya Pak, ya, terutama yang dari arah Ciawi, Ciaringin, Cigombong dan kemudian ada musibah ya, menjelang apa, Sukabumi, Cibadak.

Tadi Bapak sampaikan *Insyah Allah* September sudah bisa dilalui ya, nah itu Bapak silakan *crosscheck* ke Bapak Sekretaris badan pengatur jalan tol, karena saya pada saat kunsfik bersama rombongan Komisi V dipimpin Pak Robeth, kami justru terkaget-kaget, Pak, di lapangan kami mendapatkan paparan bahwa, pada saat itu masih ada dua opsi yang belum diputuskan, di mana keputusannya itu satu opsi akan makan waktu 4 bulan, satu opsi akan makan waktu 5 bulan, tapi pada saat Bapak jelaskan di ruangan ini, Bapak sampaikan September akan difungsikan kembali. Mudah-mudahan itu klarifikasi dari keputusan itu Pak, karena itu lebih cepat dari apa yang disampaikan sekretaris badan pengatur jalan tol, ya.

Kenapa beban moralnya, Pak? itu Dapil, Pak, selesai kunjungan spesifik itu saya diakses oleh warga, Pak, karena katakanlah pemakai dari jalan tol Bocimi itu, katakanlah bukan orang Bogor, orang Sukabumi, Ciawi, tapi keberadaan tol itu mengklarifikasi mengurangi penderitaan warga, Pak, yang non-tol ya. Sekarang setiap malam, Pak, sebelum kunjungan spesifik saya datang, Pak, menderita, Pak, masyarakat, Pak, macetnya bisa sampai jam 12.00 malam itu, gara-gara tol yang masih belum diselesaikan, padahal sebelum kena musibah yang kami bahas adalah sesi 3. *Nah*, mudah-mudahan sesi 3, Pak Mul, bisa segera terealisasi, bahkan ada pengembangan untuk mengakses konektivitas jalur pantai selatan, Ketua, kita usulkan kalau perlu dari Bocimi, Cibadak itu lanjut saja tolnya ke Pelabuhan Ratu, karena itu destinasi wisata wilayah selatan yang sangat signifikan, tapi karena konektivitas yang kurang layak, akhirnya saya kira tidak optimal gitu.

Jadi saya minta klarifikasi dan syukur-syukur itu adalah pernyataan resmi bahwa September, kami catat Pimpinaan, izin, itu akan difungsikan ya, kenapa? karena pada saat kami kunjungan spesifik kami mendapatkan penjelasan belum diputuskan opsi satu 4 bulan, opsi dua 5 bulan, penyelesaiannya. Saya sampaikan juga karena saya ikut mendampingi Pak Presiden pada saat pelantikan Bocimi, dan itu benar-benar *legacy* luar biasa, jangan sampai kalau boleh sebelum masa tugas Pak Presiden, syukur-syukur sudah selesai juga, Pak Sekjen, ya *legacy*-nya benar-benar *legacy* dan solusi ya, itu terkait Bocimi, izin.

Kemudian, saya dapat masukkan juga pak di situ ada *study* geolistik kata Pak Sekretaris, yang sangat tidak memungkinkan untuk melakukan percepatan revitalisasi. *Nah*, lagi-lagi apa yang disampaikan Pimpinan terkait perencanaan memang tidak ada data atau masukan dari *stakeholder*, gitu, bahwa wilayah itu rentan gitu. *Nah*, ini jangan sampai nanti pembangunannya pembangunan hanya pemadam kebakaran ya, setelah itu badan Basarnasnya *nih* jadi *standby* terus, Pak. Karena apa? Saya sekarang was-was, Pak, kalau lewat Bocimi jangan-jangan saya yang nyemplung *nih*, karena dikasih tahu ada geolistrik bahwa pergerakan tanah di sana sangat besar, was-was Pak, setiap lewat jembatan saya ngebut, Pak, saya belajar

h

fisika juga Pak Ketua, dengan kecepatan, maka selamat *nih*, enggak terbalik, kenapa? karena ambles, kan ada mobil yang ambles gara-gara longsor itu.

Nah, saya kira pesan moralnya mohon maaf dengan segala hormat, kami tahu Bapak-Bapak dengan segala kompetensinya sudah berbuat maksimal, tapi tolong jangan karena target kemudian masyarakat jadi korban. Belum lagi ada dari BUJT bilang kami sedang menghitung juga, Pak, kerugian asuransi, lah jangan-jangan revitalisasi nunggu klaim asuransi. *Nah*, ini tolong dicatat ini ngeri kali ini ya. Jadi kami representasi pemegang saham bangsa ini Pak, wakil rakyat. Jadi kami ingin curhat ke Bapak-Bapak tolong yang pasti, Pak ya, lintas koordinasinya pastikan, *stakeholder* di daerah libatkan, Pak, jangan-jangan daerah sebenarnya punya data, bahwa itu daerah-daerah rawan longsor dan seterusnya, ya oke, Pak.

Kemudian yang *elevated*, saya mengikuti persidangan tuh, ada indikasi bermasalah terkait proyek tol *elevated* Cikampek itu, ya. Bahkan ada informasi-informasi ada *downgrade spec*, apa-apa namanya *downgrade spec* jalan tol itu sendiri. *Nah*, itu kalau itu terjadi, tolong itu audit konstruksi, Pak, jangan nunggu lagi ada masalah ya, itu solusi Pak, tapi kalau misalnya menjadi mesin pembunuh masyarakat, ngapain, Pak, gitu, tutup dulu aja itu, audit konstruksinya. Kalau di fakta persidangan bilang bahwa itu tidak layak jadi jalan tol karena ada *downgrade spec* nya itu, saya enggak tahu *tuh* istilahnya apalah, itu tolong, Pak, pastikan jangan sampai ada masalah.

Dan untuk tadi, dibahas di awal juga tentang standar pelayanan minimum, saya setuju, Pak Ketua. Saya sampai-sampai berkali-kali saya lewat *elevated* ada mobil mogok di atas, mau saya bantu mundur saya takut diperingati oleh anak buah Pak Kakorlantas, tapi enggak kebayang itu orang di tengah gelap malam, mogok pertolongan belum datang, apa susahnya *sih* badan usaha jalan tol tambahin mobil patroli di *elevated* itu, minimal evakuasi penumpangnya itu ada anak kecil, ada ibu-ibu, kan ujung-ujungnya *elevated* itu kan *rest area*, bawa dulu aja ke *rest area*, mobil belum bisa dibenarin penumpangnya hijrahkan dulu, pindahkan dulu ke *rest area* mereka bisa shalat, mereka bisa makan, ke toilet, dan seterusnya, ini dibiarkan terkatung-katung gitu loh, padahal kan mereka bayar, standar pelayanan minimum seperti apa hal kayak gitu aja, enggak bisa dilaksanakan.

Tolong, Pak, tambahlah mobil patrolinya, supaya apa? supaya para pengguna itu mendapatkan kenyamanan gitu, hal standar banget itu, Pak Ketua, izin, sampai saya berkali-kali menemukan mogok ya, beban moral, aduh kasihan benar ya kalau saya mundur lagi Pak Aan anak buahnya nanti nge-*warning* saya karena kejauhan kelewat, tapi konflik batin, gitu, ada anak kecil gendong ibunya di pinggir mobil, coba kita tidur nyenyak, *nih*, semua, tapi ada anak kec... ada seorang Ibu yang menggendong anak karena mobilnya belum dievakuasi, apa salahnya *sih* patroli bawa itu para penumpangnya bawa ke *rest area*, di ujung *rest area* arah Bandung KM 57, di ujung arah Jakarta ada kalau enggak salah KM 5 atau 7 itu, ya. Tolong seperti itu *deh* dikasih SOP yang simpel mudah-mudahan bisa jalan ya, karena saya merasakan itu.

Sisi manusiawi lain lagi apa, kalau saya datang ke *rest area-rest area* kadang-kadang saya putar-putar, Pak, iseng, apa yang saya lihat, para pengelola *rest area* ini saya bilang kurang manusiawi, karyawan-karyawan yang bekerja di *rest area* itu parkir-parkir motornya di hutan-hutan, saya kira, ditumpuk-tumpuk kayak gitu, apaan. Tolong, Pak, lebih peka, gitu loh, kita jangan hanya terjebak seremonial, apalagi yang *unsolicited* kemudian lebih pada komersial, pelayanan tidak diprioritaskan, gitu.

Kita pasti semua berakhir, Pak ya, ini curhat *nih*, ya kan, tapi kasih *legacy* dan apa namanya solusi buat masyarakat, jangan dibiarkan dan kita tidak peka. Saya kasih ujian mental tadi ya, Bapak-Bapak yang memangku kepentingan bayangkan ada seorang ibu yang gendong anaknya lagi nangis di pinggir jalan *elevated*, bayangkan itu, sementara evakuasi belum datang-datang. Sekali lagi ya, tolong pastikan evakuasi penumpang-penumpang yang mobilnya bermasalah di *elevated*. Pimpinan, izin agak ini, soalnya saya hanyut berkali-kali Pimpinan, ingin membantu itu kan.

Kemudian saya tanya lagi terkait gerbang tol-gerbang tol yang tidak berfungsi, itu menghambat perjalanan itu. Dari Ciawi tadi saya terhambat lagi gara-gara apa jalan tolnya udah gitu penyempitan dengan beton, gitu kan, padahal cuman lewat gitu, sesusah apa *sih* dibongkar, saya *sih* enggak punya kemampuan, tapi Bapak kan punya kebijakan dan anggaran, kenapa tidak memberikan pelayanan minimal seperti itukan, gerbang-gerbang tol yang tidak berfungsi ya sudah bongkar, gitu.

Saya sudah ngomong berkali-kali gerbang tol arah Cibinong apa arah Jakarta dari Pemda Jalan roda, itu enggak apa enggak representatif numpuk mobil itu belokan langsung ke arah tol nyempit, padahal itu akses menuju Ibukota Kabupaten Bogor, dapil saya, saya mitra kerja Menteri PUPR, enggak bisa, gitu loh, mengurus hal-hal kayak gitu, saya sudah suarakan sebenarnya, tapi sebenarnya, sementara mohon maaf, dengan segala hormat kadang-kadang menyuarakan..., menyuarakan beban moral saja, seremonial, dicatat Pak, tapi tidak ada *action* ya, ini *sharing nih*, mohon izin.

Banyak sebenarnya Pimpinan, tapi prinsipnya saya mohon maaf kalau tidak nyaman ini adalah masukan ya. Dan terima kasih kepada Bapak-Ibu yang terus ber apa namanya, berjuang untuk agenda pembenahan optimalisasi dan pengembangan, tapi prinsipnya tolong kepuasan dan kualitas kehidupan masyarakat harus menjadi prioritas, karena kita adalah abdi negara yang harus memberikan masyarakat pelayanan terbaik.

Terima kasih, Pimpinan.

Wassalamualaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.

(PERGANTIAN KETUA RAPAT)

h

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Mul.

Pak Mulyadi, Fraksi Gerindra ya Pak ya? *Nah*, ini tugas Bapak *nih*, ke depan presidennya dari Gerindra, Pak. Ini kalau ngomong dari PDI Perjuangan mengakui, berarti Bapak menang, *gitu loh*. Jadi perbaiki Pak, iya kan, yang kira-kira tidak *worth it*, nanti suruh Presiden ganti aja, Pak, sama yang bagus-bagus, ya Pak ya, sehingga tensi Bapak tidak naik di ruangan ini.

Jadi yang sudah disampaikan oleh Pak Mul tadi, saya rasa tidak perlu diulangi oleh yang lain, karena sekarang sudah jam 5, ya. Saya berharap kita sebelum maghrib nanti kita sudah selesai, saya juga atensi soal penurunan kualitas tol MBZ itu. Kita, nantilah kita kita bahas khusus soal itu ya, bagaimana itu nanti. Mudah-mudahan kalau orang lagi ramai-ramai macet di atas itu, barang tidak roboh ke bawah, karena speknya diturunkan.

Baik, selanjutnya Pak Eddy Santana.
Bersiap-siap Pak Muhammad Aras.

F-GERINDRA (IR. H. EDDY SANTANA PUTRA, M.T.):

Terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Pimpinan rapat,
Pimpinan Komisi V yang saya hormati serta Anggota,
Menteri PU, maaf
Menteri Perhubungan dulu, sebagai koordinator dari angkutan mudik
ya,
dan PU,
Korlantas,
BMKG, dan
Basarnas, Pak Kusworo beserta jajaran,

Sebetulnya, saya tidak ingin mengulang, Pak, tapi kami melakukan kunjungan spesifik, Pak, pada waktu itu, di tol Bocimi itu. *Nah*, saya melihat langsung di situ, memang ada seperti yang disampaikan Pak Lasarus, di situ ada jurang dalam, Pak, ada sungai, sungai kecil ada, dipasang dibuat jembatan, di sebelahnya jurang 12 meter, ditimbun, padahal di sebelahnya lagi itu ada tanah tinggi yang dipotong, *cut and field* biasa kan, dikonstruksi itu. *Nah*, *cut*-nya itu digali ditimbunkan ke yang 12 meter dan dipasang *retaining wall* di situ, kenapa tidak dipasang jembatan, ditambah lagi, gitu panjangnya, 30 meter, nah di sinilah kelemahannya, Pak, kelemahan desain tadi.

h

Nah, saya kira harusnya ada *adjustment*, gitu, setiap pelaksanaan itu kan ketika kita melihat meragukan gitu kan, kan ada rapat lapangan, ada konsultan desain di situ, ada konsultan supervisi di situ, ada kontraktor, ada konsultan pengendalian mutu, karena yang-yang berperan konsultan desain dan supervisi. *Nah*, bisa saja merubah itu, gitu, kalau tidak putus, bisa putus di lapangan, nanti dibawa ke atas lagi yang lebih tinggi, tingkatan lebih tinggi.

Nah, saya melihat di sini yang mungkin sudah kami sampaikan beberapa waktu yang lalu, bahwa kelemahan dari pembangunan jalan tol ini, kita biarkan lepas, Pak, ke, karena ini investasi ya, bukan tanggung jawab kita, tapi tidak begitu kan. PUPR dalam hal ini Dirjen Bina Marga itu penanggung jawab infrastruktur jalan jembatan, ya harusnya mengikuti proses tahapan-tahapan itu, mulai dari perencanaan, pembebasan lahan, pelaksanaan. Ya kan di PU itu ada istilah SIDLACOM itu, survei, investigasi, desain, *construction, operation, maintenance*. Saya kira, saya kira itu harus ikut PUPR tahapannya, gitu, sehingga tahu ada kelemahan desain, ada kelemahan timbunan misalnya, seperti yang tol Kayu Agung, itu. Harusnya kan lapis per lapis, Pak, tapi itu karena mau cepat, kejar target, ya timbun saja, langsung tinggi, gitu, akhirnya semua amblas. *Nah*, saya kira hal-hal seperti ini harus jadi perhatian.

Waktu itu janji Pak Dirjen ya, Dirjen Bina Marga, nanti, Pak, kami ikut setelah ini ada-ada aturan PUPR akan ikut tahapan-tahapan pengawasan. *Nah*, saya kira ini, ini, ini saya pertanyakan lagi, sampai di mana janji itu gitu, jadi semua jalan tol harusnya diikuti.

Nah, kelemahan-kelemahan juga selanjutnya di jalan tol ini, Pak, di *exit* tolnya, gitu, atau pintu masuk, seperti Palembang-Prabumulih atau sebaliknya Prabumulih-Palembang. Pak, orang Prabumulih jauh dulu Pak 10 kilo ke belakang dulu, baru masuk-masuk pintu tolnya ke situ. *Nah*, ini membuat sama yang dari Muara Enim harus, harus belok dulu ke jalan, jalan provinsi itu, jalan nasional sekarang, Jalan Beringin. Saya sudah dua kali ke sana lihat, wah ini seharusnya dari Palembang ke Prabumulih ada pintu tol, pintu *exit* tol ke, ke Prabumulih nya, sebelum kotanya gitu, mendekati kota. Saya kira ini, ini, ini akan lebih fungsional, akan lebih berfungsi jalan tol itu, akan lebih ramai, sekarang sepi, Pak, masih.

Nah, kemudian, Pak, jadi kami menginginkan kalau kita ke lapangan, jangan lagi ada alasan seperti itu, misalnya oh ini ada kelemahan ini ada hujan yang curah hujan tinggi, kelemahan. Dulu waktu waktu penyelidikan tanahnya itu kering, padahal jurang, Pak, kita lihat, orang awam aja tahu *upstream*-nya tinggi, itu pasti air tuh kalau hujan pasti lewat situ, pasti meresap. *Nah*, ini...ini...ini saya kira ini jadi perhatian.

Nah, kemudian, Pak, ini juga menyangkut di bandara-bandara ini loket pembayaran atau apa, loket. Ini di bandara kami Sultan Mahmud Badaruddin II, kan kalau keluarnya itu hampir barengan Pak, orang mobil itu banyak, sementara loket itu kita sudah mengarah ke MLFF, Pak, ya, kita mengarah situ tol *multi-land free flow*, *nah*, di situ masih nanya berapa ambil sisa ini,

h

berapa ini kembalinya, masih begitu Pak, sementara itu kalau hitungan itu setengah menit, kalau 60 mobil, ya setengah jam, saya kira ini jadi macetnya di situ. Saya berkali-kali di situ, wah karena ini enggak beres ini, gitu.

Nah, memang ada, nah ini yang harus diselesaikan apakah ini Angkasa Pura atau ada pihak lain di situ, penguasa di situ, misalnya di situ ada-ada teman-temannya Pak Kusworo, di situ, nah AURI itu. *Nah*, ini-ini harus kita sepakati dulu siapa yang melayani di situ, silakan siapa saja, bisa koperasi bisa, tapi peralatan itu jangan, jangan lagi seperti itu *dong*, harus cepat.

Nah, yang terakhir, Pak, di bandara juga, ada perbedaan, misalnya kita masuk bandara terminal 3, gitu ya, Cengkareng, terminal 1, terminal 1 disuruh bayar gitu, Halim juga suruh bayar, padahal kita tidak parkir, itu hanya lewat *stop*, jadi cuman ngantar *stop*, terus pergi. Harusnya kalau bayar itu *airport tax*, *tax* ya, ataupun namanya retribusi, ada pelayanan. Parkir ada pelayanan, bayar, gitu, tapi kalau cuman begitu aja, enggak boleh, Pak, kita ngambil uang masyarakat, gitu, dan ini harus ada aturan yang jelas ini, Pak Menteri, tolong juga ini di, saya kira harus diselesaikan. Ada beda loh terminal 3 enggak bayar, kita lewat saja, gitu, tapi terminal 1 bayar situ mobil. Kita bukan soal mengeluarkan ini, ini aturan yang harus ditegakkan.

Dan masih yang terakhir, Pak, ini kecelakaan bus. Tadi sudah saya sampaikan, tapi tadi kan belum ada Kakorlantas, gitu kan, lainnya. *Nah*, sekarang cobalah ke depan, itu kan bus-bus yang membawa muatan banyak, artinya penumpang, massal lah ini, angkutan massal termasuk itu, itu harus ada standar operasional prosedur, SPM-nya, ada perjanjian, Pak, antara penyewa dengan perusahaan itu, dan itu bisa saja Menteri Perhubungan mengeluarkan aturan itu.

Jadi jelas hak, kewajiban dan tanggung jawabnya, gitu, termasuk asuransi ada di situ, gitu. Jadi pihak penyewa menginginkan ada keamanan, keselamatan, dia bayar, gitu. *Nah*, pihak perusahaan juga harus-harus siap, di situ ada perjanjian, bahwa bus ini dijamin aman, karena sudah dicek, sudah ada KIR-nya, remnya bagus, bannya bagus itu, *nah*, saya kira seperti itu, saya kira tidak berat kita buat aturan, cukup, cukup apa peraturan menteri, saya kira Menteri Perhubungan itu selesai bisa.

Jadi jangan sampai seperti kita nyetop angkot saja itu, bus-bus itu, *stop* sini, kita sewa mau ke Ciater, itu. *Nah*, hal yang terjadi itu seperti itu gitu, enggak jelas busnya itu masih layak atau tidak gitu, sehingga terjadi kecelakaan yang mengakibatkan banyak korban, gitu. Itu anak-anak, anak-anak kita itu yang dari Depok itu, berapa, sebulan yang lalu itu 11 yang meninggal. Saya kira ini hal yang harus jadi perhatian.

Makasih, Pak.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

h

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Eddy.

Saya rasa soal *ramp check* ini memang hal serius dan PR bagi kita, ya. Saya rasa ini, kami juga berharap Pak Menteri Perhubungan diatensi betul, ya, kecelakaan beruntun ini kan, bukan cuma mobilnya juga, tapi orangnya juga sopirnya dan seterusnya. Ini masalah yang harus diurai ke depan dan harus ada jalan keluarnya.

Selanjutnya Pak Aras, silakan Muhammad Aras.

F-PPP (DR. H. MUH. ARAS, S.PD., M.M.):

Terima kasih, Pimpinan.

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore, dan
Salam sejahtera untuk kita semua.

Yang terhormat Pimpinan dan teman-teman Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Pak Menteri,
Pak Sekjen PUPR,
Korlantas,
BMKG, dan
Basarnas, dan
Seluruh jajaran yang saya hormati dan saya banggakan,

Tentu pertama-tama, kami mengapresiasi seluruh apa yang dilakukan oleh teman-teman mitra selama proses lebaran, kita menganggap bahwa cukup sukses menjalankan tugas untuk melayani seluruh lapisan masyarakat ya, mulai dari mudik yang cukup sigap, dan bahkan menjelang arus balik, ya dengan ditambahnya hari libur membuat ini semakin meyakinkan kita bahwa *Insyah Allah* bisa terselesaikan dengan seluruh persoalan yang ada.

Yang kedua, terkait dengan pelayanan di Sulawesi Selatan. Kebetulan di Sulawesi Selatan arus yang paling padat adalah arus dari Makassar ke Sulawesi Barat dan arus Makassar ke Sulawesi Tenggara. Yang paling krusial adalah di Bajoe, ini banyak terjadi permainan-permainan yang dilakukan oleh pejabat di sana, yang kendaraannya ingin menyeberang ke Sulawesi Tenggara ya, bahkan antrian-antrian yang cukup panjang, tapi terkadang ada yang tidak terlalu panjang antriannya, langsung masuk ke sana.

Oleh karenanya, ini perlu perhatian dari teman-teman di sana, supaya ini bisa diatur dengan baik, sehingga para penumpang yang ingin ke daerah

h

Sulawesi Tenggara, cukup meyakini bahwa waktu yang ditempuh betul-betul bisa diprediksi dengan baik.

Yang kedua, di daerah Camba, ini kan sedang pengerjaan dari PUPR, mohon dari teman-teman dari Kepolisian dan teman-teman dari perhubungan, tetap memantau, walaupun proses mudik ini sudah selesai, tapi potensi macet total di sana masih sering terjadi sampai saat ini, apalagi dalam pengerjaannya masih sering longsor.

Kami kemarin memantau di sana dan memberikan apresiasi kepada Polda Sulawesi Selatan, telah menempatkan timnya di sana untuk mengurai, membantu mengurai kemacetan, dan teman-teman juga dari PUPR, kami berharap bahwa alat-alat berat selalu *standby* di sana, sehingga pada saat terjadi longsor, cepat bisa terevakuasi.

Kemudian yang selanjutnya adalah terkait dengan penerbangan yang tentu kebetulan pada hari ini teman-teman dari maskapai juga hadir. Kami beberapa kali mengalami kendala di perjalanan. Di bulan kemarin, kami pergi ke Balikpapan, saya beli salah satu tiket dari sana, saya ambil jam 4 sore, tiba-tiba dirubah menjadi jam 7 malam, karena penerbangannya jam 4 sore tidak ada katanya, dialihkan, dan hampir setiap kali kejadian seperti ini dilakukan oleh teman-teman dari maskapai, membuka penjualan tiket misalnya dari Makassar ke Jakarta, satu hari mungkin 7 *flight*, tapi yang terbang hanya 3 *flight*, ya. Saya pernah satu kali ambil penerbangan jam 10, tiba-tiba pagi di WA, diundur ke jam 1 siang, sementara rata-rata rapat kita di sini adalah jam 10 atau jam 1 siang. Ini sering terjadi, ya. Bahkan hari Senin kemarin juga masih terjadi, saya percepat di jam 9 pagi, tiba-tiba diundur lagi ke jam 10, dan itu hampir setiap saat, di ada penerbangan di Lion grup bersama dengan Citilink, ya.

Kemudian yang di bandara apa namanya, Cengkareng, juga yang sering terjadi adalah perubahan *gate*, ya, teman-teman sudah menunggu di *gate* 7, eh *gate* 2, tiba-tiba dipindahkan ke *gate* 5. Sementara ini sudah mau masuk di pesawat. Ya, sebaiknya diantisipasi sehingga beberapa menit atau beberapa jam sebelum di *boarding*, itu sudah bisa diarahkan atau jauh-jauh sebelumnya sudah bisa ditentukan, bahwa pesawat ini akan terbang di *gate* tertentu, sehingga penumpang tidak wara-wiri di sana untuk mengejar *boarding* ya. Nah, itu yang perlu perhatian mumpung kita hadir di sini sehingga ini diatur sedemikian rupa, agar penumpang tidak dirugikan dalam hal mewujudkan pelayanan-pelayanan yang maksimal dari teman-teman dari Kementerian Perhubungan.

Dan yang terakhir, tentu pelayaran-pelayaran juga di Indonesia timur dengan kepadatan yang ada, tentu kita berharap bahwa, seluruh lapisan masyarakat yang ingin menggunakan pelayaran, betul-betul terjaga kesehatan, apa namanya, dari kecelakaan. Kenapa? dari bandara..., maaf dari pelabuhan Soekarno-Hatta yang ada di Makassar ini kan cukup padat, ya. Kemarin pelayanan dari Kalimantan Timur dan Kalimantan Utara, khususnya dari Nunukan dan Sebatik, ini biasa penumpangnya sangat

h

membludak dan penjualan tiketnya ini luar biasa liar, ya. Mohon diperbaiki di ke depannya, sehingga layanan kita tetap bisa lebih maksimal.

Barangkali cuman itu, Pak Ketua.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Aras.

Selanjutnya Pak Hamka, bersiap-siap Pak Fadholi.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS):

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,
Pak Menteri Perhubungan,
Pak Sekjen PUPR,
Bapak Kakorlantas,
Ibu Kepala BMKG, dan
Kepala Basarnas yang saya hormati dan seluruh jajaran,

Pertama, tadi Pak Ketua juga sudah memberikan apresiasi secara menyeluruh atas nama Komisi V menyampaikan apresiasi yang tinggi terhadap seluruh capaian, bagaimana *movement* orang-orang yang mau bermudik lebaran. Oleh karena itu, apresiasi ini harus kita maknai dengan baik, namun demikian saya mencoba menganalisis 5 rekomendasi yang dikemukakan oleh Bapak Kakorlantas, hanya ada 2 yang menjadi sorotan saya untuk lebih jauh kita coba lakukan.

Sebelum itu, sebelum rekomendasi ini yang kita sepakati akan ditindaklanjuti ke depan, saya ingin perdalam dulu. Rekomendasi pertama, Pak Kakorlantas, menyarankan membuat *buffer zone* di apa namanya, penyeberangan Merak. Bukan saya tidak setuju, apakah sudah merupakan suatu analisis yang mendalam. Ada ASDP hadir sini? ada ya, ada ya. Pertanyaan saya, kenapa menumpuk penumpang? apakah karena feri-nya yang kurang, ataukah cara penjualan tiketnya yang tidak benar? itu dulu saya minta data, kenapa bisa menumpuk sampai angkatan laut turun. Syukur-syukur *alhamdulillah* ada apa namanya, ide dari Polisi dan barangkali ASDP memberikan tanda kepada kendaraan-kendaraan yang sudah beli tiket elektronik, Pak.

Karena menurut saya, ada yang tidak betul di situ, karena semua orang yang mau menyeberang, pasti tidak punya tiket, *e-ticket* yang dipegang, itu yang menyebabkan *crowded*, ini yang perlu kita pikirkan. Kenapa saya sampaikan seperti itu, karena setelah ide dari apakah dari Polisi ataukah dari ASDP, memberikan tanda atau semacam gelang atau semacam stiker kepada kendaraan-kendaraan yang di dalamnya semua sudah beli tiket, maka itu tidak boleh masuk pada area untuk penyeberangan itu. Akhirnya itu juga lancar, Pak, karena persoalannya sekarang adalah pembelian tiket itu semua elektronik. Masih banyak masyarakat kita yang tidak paham bagaimana memiliki tiket elektronik itu, ataukah memang sengaja, karena memang tidak sempat membeli secara elektronik, akhirnya menyebabkan penumpukan-penumpukan. Ini tolong nanti dijawab oleh ASDP, mungkin juga rekomendasi dari Kementerian Perhubungan, Pak Menteri, secara kasat mata dilihat, bahwa kita sependapat, bahwa ada penumpukan, sampai-sampai Angkatan Laut, kapal Angkatan Laut dilibatkan.

Ini yang saya ingin coba elaborasi lebih jauh, Pak Ketua, kita semuanya, terutama saya mau mendengarkan komentar dulu ASDP, apa komentarnya terhadap penumpukan penumpang, sehingga menyebabkan *crowded* di tempat penyeberangan itu, itu harus ada kejelasan dulu.

Saya titipkan lagi, Pak Menteri, ASDP menurut *ombudsman* ada empat temuan mengenai penjualan tiket, tolong dijelaskan nanti apa terkait dengan persoalan-persoalan yang lalu itu. Ini saya minta dengan sangat, kalau tidak bisa dijelaskan secara detail sekarang nanti tertulis, kirimkan kepada kami, agar supaya rekomendasi yang diberikan oleh Pak Kakorlantas ini menarik dan harus kita tindak lanjuti.

Berikan pemahaman kami, berikan keyakinan kepada kami, bahwa *buffer zone* satu-satunya cara untuk menyelesaikan persoalan itu. Mungkin masih ada yang lain, karena yang namanya *buffer zone* itu mungkin harus memerlukan lokasi, memerlukan banyak investasi lagi, sehingga kita menyelesaikan masalah, muncul masalah. Ini yang ingin saya sampaikan, ingin saya elaborasi lebih jauh terhadap rekomendasi dan saya sangat setuju, apa yang disampaikan oleh Pak Kakorlantas tadi, 5 rekomendasi ini masuk semuanya untuk kita bahas. Itu yang pertama.

Yang kedua, rekomendasi 03. Saya paham, dan kami bisa pahami, apa yang disampaikan Pak Kakorlantas menurun tingkat kecelakaan, *alhamdulillah* kita syukuri, tapi bukan itu yang menjadi apa namanya, menjadi sakit, kita lihat, Pak. Orang yang meninggal yang kadang kala lebih sakit rasanya, lebih sedih rasanya kalau nyawa itu lewat, bukan persentasenya kita senang bahwa turun, tapi kita menghargai itu sebagai ukuran kuantitatif terhadap ukuran kerja kita, kita hargai, tapi bukan itu satu-satunya. Kita harus melihat manusia begitu mati dengan, wafat di situ, kita merasa bersalah, kami semua merasa bersalah di situ, walaupun kelakuan-kelakuan mereka yang lakukan sendiri, itu juga yang perlu kita analisis dengan baik. Sekali lagi apresiasi saya, tingkat penurunan kecelakaan termasuk bus-bus yang yang disinggung tadi, itu perlu dicari jalan keluarnya.

h

Nah, kalau *toh* strategi untuk menyelesaikan masalah, membuka *contraflow*, saya sependapat tadi, saya setuju, cuma belum dituangkan ini, membuat lampu-lampu apa namanya, selang itu, Pak, karena kalau malam itu jelas kelihatan di situ, daripada apa namanya *cone* saja, itu tidak jelas apalagi kalau malam, ya. Membuat lampu-lampu dalam bentuk selang itu, dari arah jauh kita sudah, sopir sudah melihat itu bahwa ada *contraflow*. Apapun itu Pak, semua strategi, semua langkah kita pasti berisiko, tapi kita harus menurunkan resiko seminimal mungkin, itu yang penting.

Saya kira itulah yang ingin saya sampaikan, khususnya kepada Pak Menteri dan Pak Kakorlantas. Rem blong menjadi selalu alasan bus-bus ini, mari kita lakukan yang terbaik, mari kita rumuskan, kita tidak tega melihat anak sekolah meninggal, guru meninggal, gara-gara hanya rem blong, semuanya harus kita pikirkan dengan baik.

Saya kira itu saja, Pak Ketua. Saya terima kasih sekali, 5 rekomendasi ini menjadi bahan kajian buat kami untuk kita sama-sama tindak lanjuti, agar bisa meminimumkan kecelakaan-kecelakaan yang ada.

Lebih dan kurangnya, saya mohon maaf.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Hamka.

Pak Fadholi mau diambil, Pak?

Ya singkat, Pak ya, semoga sebelum maghrib kita sudah selesai.

F-NASDEM (DRS. FADHOLI, M.IKOM.):

Baik.

Terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Bapak-Ibu Pimpinan yang saya hormati, dan
Bapak-Ibu Anggota yang saya hormati,
Pak Menteri,
Pak Sekjen,
Pak Kakorlantas, dari
BMKG Bu, dan juga
Basarnas,
Seluruh yang hadir saya ucapkan terima kasih,

h

Hari ini kita melakukan evaluasi terkait dengan pelaksanaan kegiatan yang sudah kita laksanakan. Tentunya kita perlu ada satu harapan, agar ada satu solusi dari apa yang sudah menjadi kekurangan-kekurangan kita.

Saya pikir dari masing-masing yang tadi saya sampaikan, sudah disampaikan ini sudah mempunyai satu kendala-kendala tersendiri, sehingga yang akan datang, ini kita tidak lagi rapat persiapan untuk hari-hari raya dan sebagainya, tetapi kita sudah perlu rapat perencanaan, apa yang harus kita lakukan, dan perencanaan ini tidak bisa dalam waktu yang pendek, karena setelah saya lihat tadi, setelah kita dengarkan bersama, setidaknya ada tiga hal yang kalau kita pilah.

Yang pertama adalah perlunya dari sisi peningkatan SDM, jadi sumber daya. Saya pikir masing-masing ini tentu sudah tahu masalah SDM.

Kemudian yang kedua, masalah kebijakan, ya kalau SDM sama kebijakan ini kan tidak memerlukan satu biaya, dan itu, kebijakan misalkan salah satunya contoh adalah untuk penutupan jalan tol dan sebagainya ini mesti harus disosialisasikan jauh sebelum hari, sehingga nanti tidak masyarakat akan tahu biar tidak terjebak dan sebagainya.

Kemudian ini juga ada satu tambahan lagi yang kaitannya dengan pemenuhan sarana dan prasarana. Tadi kan kita juga dengarkan bahwa ini perlu ada tambahan sarana dan prasarana. *Nah*, untuk tambahan sarana dan prasarana ini, saya pikir ini juga saat yang tepat, pada satu momen yang tepat, ketika kita juga sedang dalam satu pembahasan anggaran tahun 2025, maka saat sekarang ini apa yang memang digunakan di untuk mendukung kelancaran pelaksanaan besok, ini mesti harus dimasukkan dari sekarang. Kalau itu tidak kita rencanakan mulai saat sekarang, maka yang akan terjadi ya seperti ini lagi ya itu. *Nah*, kalau memang dalam satu perencanaannya itu tidak bisa dipenuhi, maka tidak ada alasan lagi untuk bisa mengatakan tidak, ini jadi bahan penting.

Terus berikutnya juga tadi belum ada satu pembahasan kaitannya dengan penanganan masalah kecelakaan, ya, ini saya belum mendengarkan kesiapan dokter, kemudian rumah sakit terdekat, bagaimana koordinasinya, ini juga belum ada. Ini barangkali juga Pak, Pak Menhub ini mungkin apakah sudah ada satu komunikasi dengan Menteri Kesehatan, apa tidak. Kalau memang itu dianggap perlu karena ini penanganan yang sangat serius, saya pikir juga ini perlu dilibatkan dalam rapat-rapat semacam ini untuk bisa kita undang agar nanti ada satu koordinasi.

Basarnas menanganin itu, tetapi kan tidak ada dokter yang spesialis atau penanganan yang secara serius, ya ini paling tidak nanti bisa ketika pada titik-titik rawan, itu disiapkan dokter-dokter yang nanti dengan pengobatan sementara yang nanti ini bisa menjadi satu pengobatan sementara. Saya pikir ini juga bagian yang harus kita pikirkan bersama-sama, untuk bisa melayani ini ya, tidak ada baiknya *sih*, tidak ada jeleknya *sih*, kalau kemudian untuk rapat berikutnya ini Kemenkes bisa kita libatkan untuk bisa

h

mempersiapkan. Paling tidak di ruas jalan tol *exit-exit* tol, di mana di situ ada rumah sakit itu ada sudah ada koordinasi, ketika ada penanganan kecelakaan itu di situ sudah siap untuk bisa penanganannya, karena ini kan orang kecelakaan ini kan semuanya musafir, Pak, menolong orang yang musafir itu kan pahala, kan itu, jadi ini pahala. Shalat aja bisa diqasor, kan gitu, *nah*, kalau ini tidak ada keringanan dari kita.

Nah, kadang-kadang terjadi juga orang yang sedang jalan karena tergesa-gesa kemudian dia enggak bawa BPJS. Ketika dia tidak membawa BPJS, kemudian penanganannya tidak bisa maksimal, oh nanti dulu karena enggak ada BPJS dan sebagainya. *Nah*, ini bagaimana koordinasinya biar baik agar paling tidak orang yang memang ada satu musibah itu bisa ditangani tanpa harus menunjukkan, misalkan BPJS-nya apa itu, nanti bisa diatur di kemudian hari, ini sangat berbahaya kalau *ndak* itu. Saya takutnya karena nanti pelayanan di rumah sakit ketika ini betul kemudian lupa atau alpa atau bagaimana, tidak bisa menunjukkan kartu BPJS-nya karena ketinggalan, kemudian tidak dilayani segera, ini juga bagian yang sangat penting. Maka, Pak Ketua, mungkin ada baiknya kalau kemudian besok penanganan ini juga melibatkan pada Kemenkes untuk bisa kita ajak berbicara masalah ini.

Saya pikir hal-hal itu yang kita sampaikan, sehingga nanti Pak Menhub ini di dalam slogannya, tidak hanya sekedar mudik ceria, tetapi adalah mudik berkah, kan itu, mudik ceria penuh berkah. Jadi bukan sekedar mudik ceria, tadi apa, penuh makna, lah. Makna ini kan banyak sekali, Pak, ada maknanya itu kan multitafsir, tapi kalau berkah itu sudah jelas itu semuanya manfaat. Jadi mudik ceria penuh berkah, begitu, Pak.

Saya pikir itu, mudah-mudahan bisa ada solusi, ada masing-masing mohon untuk bisa membuat perencanaan penanganan untuk kegiatan lebaran yang akan datang, kalau ini sudah ini saya pikir bagus, kemudian kita bisa kita sampaikan.

Terima kasih.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Fadholi.

Jadi diselamatkan dulu baru ditanya BPJS-nya, Pak ya, jangan nanti enggak selamat baru nanya BPJS, gitu kan ya. Saya rasa pasti ditangani dululah, baru ditanya BPJS-nya Pak ya, semoga. Saya ini usulan yang bagus, lain kali kita bisa. Saya sudah minta tadi dari sekretariat, mungkin untuk berikutnya kita libatkan dari teman-teman dari Kementerian Kesehatan.

Baik.

h

Habis sudah, saya rasa cukup ya, kalau seputar itu saja.

F-PD (WILLEM WANDIK):

Pak Ketua, dari saya ada.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Oh Pak William, silakan.

F-PD (WILLEM WANDIK):

Baik, Pak Ketua, terkait dengan evaluasi saya pikir sudah disampaikan oleh teman-teman tadi. Saya ada tambahan sedikit, tentunya menjadi catatan bagi Pak Menteri dan juga Pak Sekjen.

Pertama terkait dengan Kementerian Perhubungan. Saya mau tanya di sini terkait distribusi Damri, apa kriteria yang dipakai dalam pendistribusian Damri ke daerah-daerah, karena di Papua katakan ada berapa provinsi itu enggak kebagian, karena provinsi itu sendiri itu memiliki berapa kabupaten di situ, sementara ada sebagian wilayah itu dapat semua, tapi bahkan sampai di tiga kabupaten dapat. Katakanlah seperti Papua pegunungan ini enggak kebagian Damri yang saya lihat di dalam peta apa, di dalam apa, paparan yang dibagikan ini, bahan yang dibagikan ini terlihat kosong. Oleh karena itu, kiranya ini menjadi perhatian ke depan, semoga ada beberapa wilayah di Papua itu bisa kebagian Damri juga, baik di Papua Pegunungan, maupun Papua Selatan, dan juga Papua Tengah.

Dan yang berikut kepada Pak Sekjen PUPR. Saya mau tanya, apa syarat atau kriteria apa yang dipakai dalam penentuan lokus pendistribusian alokasi anggaran, karena saya melihat di sini, di ada 2 provinsi di jadi satu, Maluku dan Papua, karena Maluku sendiri itu dua provinsi dan Papua itu tadinya dua provinsi, tapi sekarang sudah dimekarkan, menjadi 6 provinsi, tapi ini digabungkan menjadi satu wilayah dalam-dalam penentuan apa, lokasi. Sementara kalau dilihat dari sisi asas keadilan, seharusnya itu Maluku harus sendiri, Papua harus sendiri, tidak bisa disatukan, di halaman 6 itu Maluku, Papua, itu. Kalau ini tujuh koma satu sekian itu, berarti kalau dibagi 2 provinsi ini, dua wilayah ini berarti ya mungkin ya mungkin 3,5:3,5 paling, Papua 3,5 terus Maluku 3,5 ini sangat, sangat jauh sekali, karena Papua sendiri memiliki hampir enam, wilayah enam pemakaran provinsi hari ini.

Oleh karena itu, kiranya ini menjadi perlu ditinjau kembali, karena dalam penyelenggaraan pembangunan jalan, itu terlihat lebih dititikberatkan pada peningkatan kapasitas, kelihatan yang ada sekarang seperti itu, lebih dititikberatkan pada peningkatan kapasitas, gitu, terutama di ruas jalan yang ada di pusat-pusat pertumbuhan. Sementara di kawasan-kawasan yang sangat membutuhkan anggaran untuk peningkatan, bukan peningkatan,

h

maksudnya merintis kawasan-kawasan terisolasi itu diabaikan, terluput dari sentuhan distribusi anggaran yang bersumber dari APBN. Sementara daerah ini sendiri memiliki kemampuan yang begitu terbatas. Mengapa? karena memang APBD-nya sangat minim, sehingga sejauh ini begitu terjadi ketergantungan yang tinggi terhadap kebijakan afirmasi anggaran pusat, kebijakan subsidi fiskal pusat, sehingga di daerah-daerah itu seringkali terjadi, terjadi keterlambatan dalam mengejar ketertinggalan.

Namun pemerintah pusat sendiri dalam penentuan lokus seperti ini, gunakan kriteria seperti ini, maka daerah-daerah ini tidak akan pernah bersentuhan dengan distribusi anggaran yang bersumber dari APBN. Karena itu, kiranya bisa menjadi perhatian, terutama daerah-daerah seperti ini tidak harus terjadi penyamaan definisi dan diperlakukan sama, tapi perlu ada kekhususan, itu, supaya dalam pendistribusian anggaran yang bersumber dari APBN itu bisa sentuh daerah-daerah ini, sehingga daerah-daerah ini bisa mampu mengejar ketertinggalan. Tapi sejauh dilakukan pendekatan-pendekatan seperti ini maka daerah-daerah ini akan selalu tertinggal, sedangkan daerah lain, itu kami melihat hanya untuk peningkatan kapasitas sebenarnya, aksesnya sudah ada, jalannya sudah ada, sudah sejak Indonesia belum merdeka, jalannya sudah ada, tapi setiap tahun anggarannya turun terus di situ, padahal kan untuk meningkatkan kapasitas supaya lancar, supaya tidak macet itu, nah itu.

Tiap tahun ada terus, sedangkan kami di luar Papua ,di luar sana kami merindukan anggaran turun sampai bertahun-tahun, sampai puluhan tahun, bahkan masih banyak daerah-daerah yang memang belum, belum membuka-membuka akses, masih banyak kawasan-kawasan yang terisolasi. Sampai hari ini daerah kami masih banyak menggunakan transportasi utama itu transportasi udara, namun itu pun juga agak sulit kita mendapatkan dukungan dari Dirjen Perhubungan Udara, untuk lakukan kajian terhadap kawasan-kawasan yang dianggap yang dijangkau dengan transportasi udara.

Karena itu, dalam penentuan lokus seperti ini kiranya daerah-daerah Maluku dan Papua bisa menjadi perhatian khusus, tidak harus dengan kriteria yang ditentukan oleh pusat.

Itu saya yang bisa dapat kami sampaikan.

Sekian dan terima kasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih.

Dari meja Anggota sudah cukup, Pak Ridwan? Juga cukup.

Saya sedikit saja, Pak, tadi teman-teman saya lihat tidak ada yang menyinggung soal laut dan udara.

h

Untuk udara, kami banyak menerima keluhan soal harga tiket, Pak Menteri, dari masyarakat, mungkin ini sudah kita bicarakan panjang *sih* sebenarnya soal.

F-PD (WILLEM WANDIK):

Pak Ketua, izin sedikit.

Tadi malam saya beli tiket 11 juta, Jakarta–Kalimantan Timur.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Iya, bagian yang dari saya sampaikan, Pak ya, baik Pak William. Ada 11, ada 12, ada 13, Pak.

Jadi soal harga tiket ini, Pak, bahkan ada juga maskapai bilang “*Pak, batas atasnya terlalu rendah, masih*”, Bapak bayangkan katanya batas atasnya terlalu rendah, padahal dengan batas atas sekarang aja masyarakat sudah menjerit, Pak, tiketnya kemahalan. Kami lalu mencari perbandingan dengan negara tetangga, Pak, Indonesia ini termasuk negara yang domestiknya penerbangannya harga tiketnya tinggi.

Oleh karenanya, barangkali, saya tahu, Pak, ada banyak kesulitan di sini, salah satunya saya pernah mendapat masukan dari teman-teman *airline*, ada *ndak* kemudahan terkait avtur misalnya, harga avtur. Jadi skema ini menurut saya harus lintas kementerian, dicarikan solusinya, Pak Menteri ya. Memang, apakah nanti teman-teman Pak Ridwan, kita masih punya cukup waktu ini untuk menjadwalkan, kita rapat lintas komisi, Pak. Berarti kalau kita masih bicara juga avtur, kita mesti bicara dengan Komisi VII, Komisi VI, Komisi VII, Komisi XI, ya, kita mesti duduk bersama untuk mengurai bagaimana menekan harga tiket pesawat udara yang kategori di ASEAN ini kita termasuk yang paling mahal.

Oleh karenanya, tidak akan ada jalan keluar kalau ini tidak pernah kita carikan solusinya, Pak. Hari ini kita sama-sama merasakan kecenderungan tidak menurun harga tiket, Pak, dan kecenderungan naik terus dan sudah terasa kemahalannya di tingkat masyarakat. Tentu kami, Anggota DPR *ndak* punya kewenangan, Pak, untuk bisa menurunkan-naikkan harga tiket. Ini tentu adalah tugas pemerintah, bagaimana melakukan pembicaraan dengan semua pihak dengan juga tidak mengurangi kemampuan operasional maskapai yang ada, ini harus ada titik temu, ya. Maskapainya masih bisa terbang dan harga tiketnya terjangkau oleh masyarakat, harus ada titik temu. Ini adalah PR di pemerintah.

Kalau untuk di laut, kami berharap teman-teman di Pelindo ya, dan juga Dirjen Perhubungan Laut, juga Pelni, karena tidak ada yang menyampaikan tadi, tentu Pak Dirjen Laut, pengawasan operasional terhadap seluruh fasilitas yang digunakan oleh masyarakat di angkutan laut dan juga di

penyeberangan, ASDP, ini juga untuk terus di perhatikan, terutama kapal-kapal yang digunakan ya, kapan dia mesti naik *dock* dan seterusnya.

Kemudian Pelni, ya, kami pernah, saya pernah, Pak, dulu kami carter kapalnya Pelni, ada kegiatan partai dan saya masuk ke dalam, memang kalau penumpang dalam keadaan penuh, ini saya minta kepada Pelni untuk memperhatikan ya, agak sedikit kumuh di dalam. Ya, ini tolong diperhatikan, supaya penumpang yang ada di dalam merasa nyaman, sehingga apa namanya, Pelni ini menjadi angkutan yang menarik bagi masyarakat. Orang enggan kadang-kadang kalau kenyamanan tidak mereka dapatkan, apalagi kalau misalnya keamanan pun tidak bisa mereka dapatkan dalam pelayaran tersebut. Saya rasa ini tetap mesti kita ingatkan. Saya rasa itu barangkali yang perlu saya sampaikan, ya.

Khusus untuk jalan tol, nanti kami akan menyurati Pimpinan DPR, nanti kita masukkan di rapat, di kesimpulan rapat untuk menyampaikan kepada BPK, supaya Pimpinan DPR RI menyurati BPK RI, untuk khusus melakukan audit kepada seluruh pengusaha jalan tol, terkait dengan standar pelayanan minimum, sebagaimana diatur dalam ketentuan yang berlaku.

Saya rasa demikian ya, Pak Menteri kami berikan kesempatan untuk memberikan tanggapan, singkat saja, karena sekarang sudah menjelang maghrib ya, nanti lain-lain dijawab tertulis saja.

Kami persilakan, Pak Menteri.

MENTERI PERHUBUNGAN RI (DR. (H.C.) IR. BUDI KARYA SUMADI):

Pak Ketua,
Pak Wakil Ketua, dan
Para Anggota,

Saya hanya menjawab empat hal, satu berkaitan dengan apa yang ditanyakan Pak Mulyadi. Kita mensurvei 193 juta dan satu telko terkenal mencatat 400, 243 juta, jadi *clear*, ya.

Yang kedua, saya apresiasi apa yang disampaikan Pak Muhammad Aras, bahwa ada *flight* yang tercatat 7 dalam satu hari, hanya diterbangi 3. Oleh karenanya, saya minta Ibu Dirjen Udara dan para operator tidak melakukan hal yang sama lagi.

Yang ketiga, mengenai *buffer zone*, Pak Hamka. Ini benar sekali, bahkan rekomendasi yang kami bahas dalam Ratas, kita minta kepada PU untuk menyediakan 15 *buffer zone*, 10 di Cipali dan 5 di arah ke Merak, ya, yang dibebaskan pada awalnya sebagai *landbank*, tetapi nanti bisa digunakan untuk *rest area*, dan ini pemerintah yang membebaskan, kita usulkan.

Yang terakhir berkaitan dengan harga tiket, tentang avtur, kita lagi mau finalisasi untuk melakukan suatu penerapan non-monopoli terhadap avtur ini.

h

Dengan tidak adanya monopoli, maka kita harapkan biaya pesawat ini turun, karena avtur yang merupakan 40% dari harga, harga pokok itu bisa turun.

Demikian catatan dari kami dan saya ucapkan sekali lagi terima kasih kepada Bapak-Ibu yang memberikan catatan, karena ini akan mendewasakan kami, akan melengkapi kami, dalam mempersiapkan atau merekomendasikan bagaimana me-*manage* mudik.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Terima kasih, Pak Menteri.

Ditunggu, Pak, langkah konkretnya terkait dengan upaya-upaya yang dilakukan, terutama rekomendasi dari Korlantas tadi, ya, dan terkait dengan upaya penurunan harga tiket yang mungkin bisa dilakukan oleh kita, ya, sehingga tidak membebani seluruh masyarakat Indonesia.

Dari Kementerian PUPR silakan, Pak, singkat mungkin kalau ada yang perlu disampaikan, ya nanti detail dijawab tertulis.

Silakan Pak.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Terima kasih banyak, Pak Ketua.

Terima kasih banyak atas saran, tanggapan, mungkin menyambung dulu Pak, Pak Menteri Perhubungan untuk *buffer zone*. Kami sudah dan sedang membebaskan lahan di kilometer 97 nantinya ada sekitar 2,4 Hektar, tetapi kita merencanakan sampai 10 Hektar, ini kami akan apa koordinasi dengan ASDP, karena nanti operatornya adalah ASDP. Jadi mudah-mudahan ini bisa diwujudkan dan tahun depan kejadian-kejadian serupa mungkin dapat dikurangi.

Yang kedua, mungkin Bocimi, terima kasih banyak perhatian dan tentu dengan arahan DPR, kami lebih semangat lagi. Sebagai informasi awal nanti akan kami sampaikan detailnya, Pak, bahwa keputusan sudah diambil, dimana ini tentu hasil diskusi panjang lebar dengan para profesor dari Bandung, khususnya, dan sudah ada sekurang-kurangnya satu penanganan atau tambahan untuk *subdrain* dan tambahan untuk *bored pile*. Sesuai dengan rapat yang dilakukan, memang kita dorong agar diselesaikan di bulan, akhir September.

h

Kemudian yang, saya mohon maaf, terutama ke Pak Wandik, mungkin kekurangcermatan kami menampilkan apa penjelasan khususnya di bahan presentasi. Sebenarnya kami tidak bermaksud untuk membuat seolah-olah kita meninggalkan, apa menggabungkan, menggabungkan Maluku dan Papua. Ini kita buktikan memang kan balai-balai terutama balai jalan misalkan juga kita bentuk masing-masing, apakah di Maluku, apakah juga di Papua, jadi tidak kami intensikan seperti itu Pak..., Pak Wandik, mohon maaf.

Selebihnya ada beberapa yang gardu yang sedang tadi Pak Mulyadi sedang dikerjakan, Pak, memang ada pekerjaan lain yang juga sekaligus nanti apa perubahannya ada di situ, tetapi tahun ini yang di Bogor, saya dapat konfirmasi teman-teman sedang akan mengerjakan. Terima kasih banyak Pak Mulyadi, apa detail dan ini tentu memperkaya kami untuk melakukan percepatan, Pak.

Kemudian saya pikir itu yang-yang apa yang bisa kami tambahkan, tetapi kami yakini bahwa kami telah mencatat sekurang-kurangnya ada 8 hal yang harus kami tambahkan di dalam penjelasan ini.

Terima kasih banyak, Pimpinan.

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Walaikumsalam.

Dari Pak Korlantas mungkin ada yang mau ditambahkan? Cukup Pak ya?

Baik BMKG dan Basarnas, saya pikir juga cukup, Pak ya.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Izin Pimpinan, boleh sedikit saya tambah.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Silakan, Pak Hamka.

F-PG (DRS. HAMKA B. KADY, MS.):

Terima kasih informasinya, Pak Menteri.

Tapi saya lebih jauh ingin okelah sependapat ya. Saya lebih jauh ingin mengetahui manajemen *ticketing* daripada ASDP itu ya. Kalau kita perhatikan kereta api, Pak, waktu dan harinya, pada saat dijual tiket itu, itu sudah jelas, ini di ASDP, apakah diberlakukan manajemen *ticketing*-nya seperti itu. Ini

h

kalau persoalan *buffer zone*, okelah ya, kalau memang seperti itu *welcome* aja, *ndak* ada masalah, tapi yang saya permasalahan di sini adalah, kenapa sampai terjadi penumpukan?, begitu besar, Pak.

Kalau kita memperhatikan kereta api, waktu, hari, tempat jam, tiketnya udah dijual, gitu. Artinya apa, Pak Menteri? di situ pasti ada yang belum dapat tiket, lantas masuk, itulah yang menjadi *crowded*, gitu ya, sehingga ide dari pak Polisi ataukah dari mana, sehingga orang yang masuk pada area penyeberangan itu punya stiker, lancar, Pak Menteri. Ya, kalau memang *rest area* nanti *buffer zone* itu tidak ada masalah kalau memang ada, itu lebih memperlonggar lagi, lebih memperlancar lagi. Yang saya persoalkan adalah manajemen *ticketing* daripada ASDP.

Saya minta, Pak Ketua, kalau ada waktu, kita harus RDP khusus dengan ASDP, banyak hal.

Terima kasih.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik, Pak Hamka. Demikian juga yang kita temukan waktu kami ke Merak dan Bakauheni, Pak. Saya rasa ini sudah menjadi rahasia umum, kenapa kadang-kadang kapal itu bisa *overload*, *kok* sepertinya lebih dari standar muatan yang diharuskan.

Sebenarnya semua kapal itu sudah ditetapkan, berapa yang boleh dibawa oleh kapal itu. Saya rasa ini penting, Pak Menteri, nanti melakukan investigasi internal lah dulu di ASDP, untuk dilakukan perbaikan ya, untuk menjadi kewenangan dari Kementerian Perhubungan, ini masalah serius, temuan dari Ombudsman, Pak ya, pasti ini *valid* datanya apa yang di sampaikan oleh Pak Hamka.

Baik, kita akan atur khusus nanti Pak Hamka, ya, kita bahas khusus soal ini. Ada 2 hal terkait tiket ini terutama masalah dermaga penyeberangan, ya ASPD, kemudian juga mungkin Pelni ya, kemudian yang terakhir tadi adalah soal pesawat udara.

Saya rasa demikian, kalau boleh saya lanjutkan ke kesimpulan rapat ya.

Baik. Silakan ditampilkan kesimpulan rapat, sekarang jam 6 kurang 5 menit, sebentar lagi azan magrib.

Draf Kesimpulan Rapat Kerja Komisi dan RDP Komisi V DPR RI dengan Kementerian Perhubungan, Menteri PUPR, Kepala BMKG, Kepala Badan Nasional Pencarian dan Pertolongan (BASARNAS), Kepala Korlantas Polri Dan Direksi Operator Transportasi Nasional

h

Yang pertama, Komisi V DPR RI memberikan apresiasi kepada Kementerian Perhubungan, Kementerian PUPR, BMKG, Basarnas, Korlantas Polri, beserta seluruh operator transportasi nasional dan operator jalan tol yang telah bekerja secara maksimal dalam mendukung kelancaran arus mudik dan arus balik lebaran tahun 2024 atau 1445 Hijriah.

Yang kedua, Komisi V DPR RI meminta Kementerian Perhubungan bersama operator transportasi agar melakukan peningkatan pada beberapa hal, menurut saya melakukan peningkatan pelayanan ya, pada beberapa hal antara lain:

- a. Integrasi moda dan pembenahan transportasi umumnya di semua sektor. Integrasi moda dan pembenahan transportasi umum di semua sektor;
- b. Meningkatkan kelengkapan marka jalan dan rambu lalu lintas;
- c. Meningkatkan pengawasan terhadap fluktuasi harga tiket pada libur hari raya; dan
- d. pada hari libur;

ini *kok* libur hari raya gimana *nih*, bahasa Indonesianya, ya, meningkatkan pengawasan terhadap fluktuasi harga tiket pada hari libur ya, hari libur saja, liburnya kan banyak, kadang hari raya kadang bukan, enggak usah hari rayanya dihilangin aja, hari libur saja, iya atau, saya rasa cukup sampai di harga tiket saja, ya, bukan hanya hari libur dan hari raya.

Meningkatkan pengawasan terhadap fluktuasi harga tiket, ya, baik di moda angkutan, angkutan darat, laut dan udara, tambahkan, menambah dan memperluas alokasi program angkutan mudik gratis.

Yang ketiga, Komisi V DPR RI minta Kementerian PUPR beserta seluruh operator jalan tol agar melakukan peningkatan pada beberapa hal antara lain:

Yang a, Memenuhi standar pelayanan minimum (SPM) jalan tol, termasuk pemasangan CCTV;

Karena CCTV bagian dari standar pelayanan minimum, jadi *ndak* perlu lagi termasuk pemasangan CCTV ini, pemenuhan standar pelayanan minimum jalan tol, sudah gitu aja. Kemudian,

Menambah dan memperluas tempat istirahat dan pelayanan di jalan tol;

- c. Membangun area *buffer zone* di ruas tol Tangerang–Merak; dan

saya rasa kalau bukan hanya Tangerang–Merak ini ya, tempat lain juga beberapa areal juga perlu dibangun.

h

Membangun area *buffer zone* di ruas jalan tol, jalan tol aja, gitu, supaya umum, di mana yang dipandang perlu, ya. Jadi sampai di membangun area *buffer zone* di ruas jalan tol, kemudian

Ketersediaan pembatas jalan yang memadai pada ruas yang menerapkan *contraflow*.

Keempat, Komisi V DPR RI sepakat dengan Kementerian PUPR untuk melakukan audit atas pemenuhan Standar Pelayanan Minimum atau SPM di semua ruas jalan tol oleh Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia;

Saya perlu jelaskan poin empat ini sebagai dasar bagi kami, untuk menyurati Pimpinan DPR, dan diteruskan nanti suratnya ke BPK RI, supaya dilakukan audit terhadap seluruh jalan tol terkait dengan standar pelayanan minimum.

Yang kelima, Komisi V DPR RI minta BMKG dan Basarnas untuk menjaga keakuratan dalam memberikan informasi.

Nah, ini enggak bisa digabung *nih*, ya, kalau Basarnas enggak ada urusannya sama informasi.

Komisi V DPR RI meminta kepada BMKG untuk menjaga keakuratan dalam memberikan informasi peringatan dini terhadap cuaca ekstrem kepada masyarakat, serta mening, *nah*, ini mesti dipisah ya, ya titik masyarakat, ya cuaca ekstrem kepada masyarakat. *Nah*, poin baru aja, yang berikutnya

Meminta kepada Basarnas untuk meningkatkan kesiapsiagaan di lokasi-lokasi yang rawan terjadi kecelakaan dan bencana.

Kok ini *ngacau* bikin kesimpulan kali ini, kalian *nih*, Ketua ini udah capek udah sore, jangan suruh mikir keras lagi.

Keenam, eh ketujuh jadinya yang tadi enam, ya, ini tujuh.

Komisi V DPR RI meminta Korlantas Polri untuk melakukan evaluasi dan kajian atas kebijakan rekayasa lalu lintas, termasuk sosialisasi dan edukasi secara masif kepada masyarakat pengguna jalan.

Sudah umum *nih*, baik mau hari raya, mau *ndak* hari raya, mudik mau tidak mudik ini sudah menjadi tugas rutinnya Polri.

Kalau ada yang perlu diperbaiki kalimatnya, saya persilakan berbagi tugas kita.

Pak Menteri di mana yang perlu diperbaiki? kalau sudah cocok saya ketok.

Sudah? Cocok? teman-teman komisi cukup? Pak Hamka sudah?

h

Pak Menteri?
Pak Korlantas?
Ya, ini kayaknya PU masih diskusi ini.

Silakan, Pak Sekjen.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Izin Pak.

Ini mengkonfirmasi saja karena ada audit yang dilakukan oleh BPK. Sebenarnya ini-ini kan merupakan bagian dari audit yang dilakukan setiap tahun secara rutin oleh BPK.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Eenggak apa-apa, Pak, kami minta auditnya nanti sebagai bahan kami untuk melakukan pemeriksaan.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Mungkin dikumpulkan ya.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Ya, karena sekarang, Pak, kami *ndak* punya datanya.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Siap.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Apa saja *sih* bagian dari standar pelayanan minimum, kami *ndak* punya datanya, Pak.

SEKRETARIS JENDERAL KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT RI (IR. MOHAMMAD ZAINAL FATAH):

Siap, Pak.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Jadi kami kalau mau menggunakan, melakukan pengawasan, supaya tidak ngawur, kan kami kalau turun ke lapangan kan enggak boleh ngawur, Pak.

Pak ini tidak dipenuhi, padahal bukan bagi dari SPM misalnya, kan salah nanti kita, Pak ya. Jadi mana saja *sih* yang masuk kategori SPM, *nah*, ini kami minta BPK sampaikan kepada kami. Bukan kita tidak percaya dengan PU, Pak, kami percaya, tapi biarlah ini tidak menjadi hal yang... karena harusnya, Pak ya, barang ini tidak kita diskusikan sekarang, jalan tol kan sudah puluhan tahun, Pak, *kok* kita masih bicara SPM, hari ini, itu *loh* Pak, harusnya kan tidak hari ini kita bicara SPM, Pak, semua jalan tol beroperasi SPM itu harus sudah terpenuhi.

Sudahlah, Pak ya, ya saya rasa ini cukup.
Ibu cukup?
Pak Kusworo cukup?
Baik, kalau cukup saya ketok.

**(RAPAT: SETUJU)
(KETOK PALU 1 KALI)**

Tepuk tangan buat kita semua.

(TEPUK TANGAN DARI PESERTA RAPAT)

Ini tepuk tangan untuk kesimpulan rapat, kita berikan *applause* lagi atas kerja keras pemerintah, ya, yang sukses dalam mengawal mudik dan balik lebaran dengan bukti turunnya angka kecelakaan, dan tentu kita berharap terus dilakukan penyempurnaan perbaikan, terutama rekomendasi yang disampaikan oleh Pak Kakorlantas.

Sebelum saya tutup, Pak Menteri mohon mewakili pemerintah menyampaikan kata-kata penutup.

MENTERI PERHUBUNGAN RI (DR. (H.C.) IR. BUDI KARYA SUMADI):

Bismillahirrahmanirrahim.

*Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Shalom,
Om swastiastu,
Namo buddhaya, dan
Salam kebajikan.*

Yang saya hormati Pak Ketua,
Pak Wakil Ketua, dan
Para Anggota.

h

Secara umum, kami puas dengan diskusi hari ini, karena detail dan menulik pada hal-hal yang penting, di mana beberapa hal harus ditindaklanjuti.

Saya hanya memberikan 2 catatan, satu apa yang disampaikan oleh Pak Hamka, boleh Pak, ditindaklanjuti, karena memang beberapa hal menjadi pemikiran kami, ya.

Jadi yang kedua adalah, yang tadi jalan tol, itu memang ya *sorry to say* itu yang swasta itu bandel, ya. Jadi saya minta dari PUPR untuk melakukan satu *assessment* yang lebih baik. Tidak saja itu, tetapi juga tanda-tanda dan macam-macam relatif memang mesti dikontrol.

Nah, oleh karenanya, sekali lagi saya apresiasi apa yang dilakukan hari ini dan kita harapkan kita bisa mengambil suatu keputusan atau rekomendasi yang bisa digunakan untuk masyarakat, baik kala libur maupun nanti lebaran yang akan datang.

Oleh karenanya, saya ucapkan terima kasih kepada Pak Ketua, Pak Wakil, semua Anggota Komisi V, Kakorlantas, Ka Basarnas, Pak Sekjen PU, Sestama tentunya dengan semua jajarannya dan beberapa BUMN dan BUMS yang hadir, saya ucapkan terima kasih Dirut AirNav Bu Polana, Direktur Garuda Pak Hanafi, Dirut Sriwijaya Pak Jefferson, Dirut KAI Pak Didik, Dirut Pelindo Pak Arif, Dirut Angkasa Pura Indonesia Pak Faik, bersama dua Direktur Angkasa Pura I dan II, Dirut ASDP Bu Ira, Dirut Damri Bu Tia, Dirut Citilink Pak Dewa Kadek, dan Dirut Lion Pak Daniel Putut.

Semoga apa yang kita lakukan bermanfaat untuk bangsa, dan sekali lagi saya ucapkan terima kasih pada forum ini yang sangat baik dan memberikan pendidikan dan evaluasi bagi kita.

Terima kasih.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT (LASARUS, S.SOS., M.SI/KETUA KOMISI V DPR RI/F-PDI PERJUANGAN):

Baik, terima kasih.

Kita kasih *applause* buat Pak Menteri.

(TEPUK TANGAN DARI PESERTA RAPAT)

Pak Budi Karya, ini bulan Juni, bulan Juni, Pak, lebaran lagi tahun depan, itu kabinetnya sudah beda, Pak. tentu kami berdoa Bapak masih terpilih menjadi Menteri Perhubungan, *amiin*, tapi manakala tidak, inilah terakhir kita berbicara tentang mudik dan balik lebaran.

h

Oleh karenanya, sebagai bentuk penghormatan terhadap kerja keras 10 tahun Pak Budi Karya mengabdikan sebagai Menteri Perhubungan, dan 10 tahun pula kita selalu berdiskusi tentang mudik dan balik lebaran, mudik dan balik Nataru, kita bolehlah berdiri bersama-sama memberi *applause* kepada Pak Menteri Perhubungan.

(TEPUK TANGAN DARI PESERTA RAPAT)

Baik.

Terima kasih, Pak.

Bapak-Ibu sekalian,

Sebelum saya tutup, ada kutipan Pak Menteri Perhubungan yang tadi saya catat dalam benak saya, kepada jalan tol terutama yang swasta agak bandel, agak bandel. Jalan tol, Pak, hari ini kita ada mengundang PT Jasa Marga Persero Tbk, ada Fitri Wijiananti yaitu Direktur Utama, adakah? Ada, oke, terima kasih, Bu. Kemudian PT Astra Tol Nusantara, ada Pak Rinaldi Direktur Utama, di atas. Kemudian PT Hutama Karya Persero, Pak Kuncoro, baik ada di atas, terima kasih Pak Kuncoro, dulu saya ketemu beliau di Kalimantan. Kemudian PT Trans Lingkar Kita Jaya, Direktur operasinya Pak Alviandra, tidak ada. Kemudian PT Waskita Toll Road, Pak Mokh Sadali, oke baik Direktur Operasinya. Kemudian PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk, baik, Bagus Medi Suseno Suarno, Bagus Medi Suwarso, ya.

Kemudian ada PT Jakarta Lingkar Barat I, Bapak Reksa Matsunaga, manajer lalu, manajer rekayasanya. Kemudian PT Marga Bumi Matra Raya ya, Ibu, Ibu ini ya, Ibu Aum Darmawan kayaknya *sorry* Aum Mimi, Arum Mimi Ambar, betul, Bu? Iya, terima kasih, dari humasnya beliau ya, *sorry* dari sekretaris. Ada PT Jakarta Toll Road Development Jaya Pratama, Pak Sutopo Kristanto Direktur utamanya, tidak hadir ya. Kemudian PT Wijaya Karya Serang Panimbang, ada? tidak ada juga. Kemudian PT Transbumi Serba Raja, tidak ada juga? Kemudian PT Cibitung Tanjung Priok Port Tollways, mana ada enggak? tidak ada juga. Kemudian PT Pembangunan, ya, dari ini pembangunan perumahan.

Saya rasa itu teman-teman dari jalan tol ya ada sebagian tidak hadir, kita undang Pak Sekjen, ya, apakah hadir sudah pulang duluan, *nah*, saya enggak tahu juga, kalau sudah pulang duluan, lebih parah lagi, Pak, sudah datang rapat belum selesai kabur duluan. Baru Pak Menteri tadi bilang, ini teman-teman swasta *nih*, pada bandel-bandel. *Nah*, bandel itu biasanya kalimat ini saya dengar waktu saya SD dulu, Pak, seumur segini *alhamdulillah* belum pernah dengar bandel, Pak. Mudah-mudahan Pak Sekjen atas dasar itulah tadi kami minta ini diaudit, karena kami minta nanti BPK sampaikan ke kami, mana saja yang sudah melaksanakan standar pelayanan minimum, mana belum.

h

Ini akan ada tindak lanjutnya, Pak, Kementerian PU punya kewenangan untuk melanjutkan atau tidak melanjutkan konsesi kepada yang bersangkutan, ya Pak ya. Jadi saya rasa itu ujung yang akan kita kejar. Sebenarnya kalau jalan tol ini, Pak, saya sebagai Ketua, sudah lama ngintipnya, Pak ya, sudah lama ngintip kebandelannya yang tadi Pak Menteri sampaikan.

Sekian, terima kasih untuk seluruh atensi kita pada hari ini. Saya atas nama Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V, menyampaikan mohon maaf kepada kita semua, manakala dalam rapat ini ada hal-hal yang kurang berkenan.

Dengan mengucapkan syukur *alhamdulillah* rapat saya nyatakan selesai dan ditutup.

Terima kasih.

Wallahul muwafiq ila aqwamith thariq,
Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat sore, dan
Salam sejahtera bagi kita semua.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 18.14 WIB)
(KETOK PALU 3 KALI)

Jakarta, 5 Juni 2024
a.n. **KETUA RAPAT**
SEKRETARIS RAPAT,

TTD.

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002

h