



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

RISALAH

**RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI DENGAN DIRJEN HUBDA
(HADIRKAN KA, BALAI PENGELOLA TRANSPORTASI DARAT), DIRJEN
KERETA API (HADIRKAN KA. BALAI TEKNIK KERETAAPIAN), DAN KA.
BADAN PENGELOLA TRANSPORTASI JABODETABEK. KEMEN HUB
RABU, 04 JULI 2018**

Tahun Sidang : 2017 – 2018
Masa Persidangan : V
Rapat ke : -
Jenis Rapat : RDP
Dengan : Dirjen Hubda, Dirjen Kereta Api, dan KA Badan Pengelola transportasi Jabodetabek
Sifat Rapat : Tertutup
Hari, tanggal : Rabu, 04 Juli 2018
Pukul : 14.40 WIB s.d 19.15 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V (Ruang KK V)
Ketua Rapat : Lasarus, S.SOS
Sekretaris : Dra, Prima MB Nuwa, MSi
Acara : Evaluasi Pelaksanaan APBN TA. 2018 sampai dengan bulan Mei 2018 dan membahas alokasi anggaran menurut fungsi, program, dan prioritas anggaran K/L TA. 2019 masing-masing unit Eselon I Kementerian /Lembaga mitra kerja Komisi V DPR RI
Hadir : orang, izin orang, sakit orang dari orang Anggota

ANGGOTA DPR RI :

PIMPINAN:

1. Lasarus, S.SOS

**FRAKSI PARTAI
INDONESIA PERJUANGAN:
dari 1 orang Anggota**

**DEMOKRASI FRAKSI PARTAI GOLONGAN KARYA:
dari 1 orang Anggota**

1. IR. Ridwan Bae
2. DRS. Hamka Baco Kady, MS)

FRAKSI PARTAI GERAKAN INDONESIA RAYA:

dari 1 orang Anggota

1. Ir. Fary Djemy Francis, MMA

FRAKSI PARTAI DEMOKRAT:

dari 1 orang Anggota

1. Bahrum Daido

FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL:
dari 1 orang Anggota

- 1.

FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA:

FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA: **dari 1 orang Anggota**

FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN:

FRAKSI PARTAI NASDEM:

dari 2 orang Anggota

1. Sahat Silaban

FRAKSI PARTAI HATI NURANI RAKYAT:

- 1.

Jalannya rapat:

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Assalammualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Selamat siang dan salam sejahtera bagi kita semua.

Yang saya hormati teman-teman, sahabat, Anggota Komisi V DPR RI, Yang saya hormati Saudara Dirjen Perhubungan Darat, Saudara Dirjen Perkeretaapian dan Saudara Kepala BPTJ Kementerian Perhubungan beserta seluruh jajaran serta hadirin yang berbahagia.

Pertama-pertama marilah kita ucapkan puji dan syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya sehingga kita dapat melaksanakan tugas institusi kita sesuai dengan undangan rapat untuk melakukan rapat dengar pendapat atau RDP pada siang yang berbahagia ini. Dari data yang kami dapat dari Kesekretariat sudah hadir disini 7 fraksi dari 10 fraksi yang ada di Komisi V maka sesuai dengan Pasal 251 peraturan DPR RI tentang tata tertib. Izinkan saya membuka rapat pada hari ini yang berdasarkan ketentuan Pasal 246 ayat (1) rapat Komisi V DPR RI pada hari ini saya nyatakan dibuka dan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PADA PUKUL 14.48 WIB)

ANGGOTA :

Selamat datang pak ketua.

Kami atas nama pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI mengucapkan Selamat Hari Raya Idul Fitri 1439 H mohon maaf lahir dan batin. Apabila dalam rangkaian proses pelaksanaan tugas dan kerja sama kita selama ini apabila ada hal-hal yang kurang berkenan kami ucapkan mohon maaf yang sebesar-besarnya. Kemudian saya ucapkan terima kasih atas kehadiran Saudara Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian dan saudara Kepala BPTJ Kementerian Perhubungan dan seluruh jajaran yang telah memenuhi undangan kami dalam rapat dengar pendapat pada hari ini.

Sebelumnya kami ingin menyampaikan ada perubahan keanggotaan dari Fraksi Hanura di Komisi V DPR RI yaitu Ir. Nurdin Tampubolon, MM nomor anggota 545 dari Dapil Sumatra Utara I. Mungkin yang bersangkutan tidak hadir. Yang kedua adalah H. Dadang Rusidiana, SE, M. Si nomor anggota 551 dari Dapil Jawa Barat II. Saya lihat juga tidak ada ini.

Saudara Dirjen dan Kepala BPTJ Kementerian Perhubungan serta para Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati.

Sebagaimana kita ketahui bahwa dalam rapat kerja Komisi V DPR RI dengan para menteri mitra kerja Komisi V DPR RI pada hari rabu tanggal 6 Juni 2018 yang lalu telah disepakati beberapa hal diantaranya :

1. Komisi V DPR RI memahami paparan tentang penyesuaian pagu indikatif Kementerian Pekerjaan umum dan perumahan rakyat, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Desa Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi sesuai dengan surat menteri perhubungan kepada Menteri Keuangan dan Menteri PPN Kepala Bappenas Nomor KU : 002 /20/VUHB18 tanggal 14 Mei 2018 perihal “ Usulan penyesuain pagu indikatif Kementerian Perhubungan tahun 2019 sebagai berikut :
 - a. Pagu kebutuhan Kementerian Perhubungan total Rp 104.49.555.186.000.000,-. Pagu penyesuain/pagu indikatif Rp 44.132.798.484.000.000,-.
 - b. Komisi V DPR RI bersama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat dan Kementerian Perhubungan akan memperjuangkan kenaikan anggaran sesuai dengan usulan penyesuain pagu indikatif tahun anggaran 2019 yang diusulkan untuk membiayai program-program prioritas sesuai dengan mekanisme pembahasan RUU tentang APBN di DPR RI. “
2. Komisi V DPR RI sepakat dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Perhubungan, dan Kementerian desa PDT dan transmigrasi untuk memprioritaskan penyelesaian program-program prioritas dalam RPJN 2018, 2019 dan terus meningkatkan jumlah alokasi untuk infrastruktur berbasis masyarakat antara lain : (...), kotak, PPSE3N. Program kerakyatan disektor perhubungan antara lain : (..), pengadaan dan pemasangan fasilitas keselamatan jalan, pengadaan bis sekolah dan kapal rakyat dan program kerakyatan lainnya disektor desa, pembangunan tertinggal dan transmigrasi.

3. Komisi V DPR RI sepakat dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Kementerian Perhubungan dan Kementerian desa PDT dan Transmigrasi untuk menyesuaikan alokasi pagu anggaran belanja dalam penyusunan program dan kegiatan pada RKL RAPBN tahun 2019 berdasarkan usulan dan pendapat Komisi V DPR RI dalam memperjuangkan program pembangunan yang berskala nasional termasuk program pembangunan yang merupakan aspirasi daerah pemilihan Anggota Komisi V DPR RI sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Nomor 17 tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD DAN DPRD.

Sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 17 tahun 2014 tentang MPR, DPR, DPD dan DPRD sebagaimana telah diubah dalam Undang-undang Nomor 42 tahun 2014 dalam forum rapat hari ini kami akan memberikan kesempatan kepada para Anggota Komisi V DPR RI untuk menyampaikan usulan-usulan dalam rangka memperjuangkan program-program pembangunan baik yang berskala nasional maupun yang khusus berkaitan dengan aspirasi dari daerah pemilihan masing-masing.

Oleh karena itu, kami berharap agar dalam proses penyusunan pagu indikatif dan kementerian lembaga mitra kerja Komisi V DPR RI khususnya sekarang atau hari ini kita dengan Kementerian Perhubungan benar-benar dapat memperhatikan dan dapat mengakomodir saran dan masukan dari Komisi V DPR RI. Demikian pengantar dari kami. Selanjutnya kami beri kesempatan kepada dimulai nanti dari Dirjen Perhubungan Darat dilanjutkan dengan Dirjen Perkeretaapian dan Kepala BPTJ untuk menyampaikan paparannya.

Saya persilakan dulu mulai dari Dirjen Perhubungan Darat, waktu dan tempat kami persilakan.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Terima kasih.

**Yang kami hormati Ketua Komisi V DPR RI,
Yang saya hormati Wakil Ketua Komisi V DPR RI,
Yang terhormat, yang kami hormati segenap Anggota Komisi V DPR RI
dan para hadirin yang terhormat.**

Assalammualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Shalom.

Om swastiastu.

Bapak Ketua Komisi V DPR yang pertama kali kami juga ingin mengucapkan mohon maaf lahir dan batin atas nama seluruh staff dari Dirjen Perhubungan Darat selama ini kami sudah banyak yang kami kerjakan namun demikian barangkali masih banyak yang belum bisa kami lakukan untuk kesempurnaan terhadap tugas-tugas kami untuk itu semuanya kami mengucapkan mohon maaf lahir dan batin.

Yang kedua pada kesempatan yang baik ini pula kami hadirkan para direktur jajaran Dirjen Perhubungan Darat kemudian juga para Kepala BPPD yang ada di tiap-tiap propinsi sebagai kepanjangan kami di masing-masing propinsi.

Kemudian berikutnya pimpinan dan semua Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati.

Pada kesempatan RDP hari ini dapat kami laporkan bahwa dalam penyusunan RAPBN tahun 2019 telah memperhatikan beberapa kriteria untuk penyusunan usulan program. Baik mungkin saya minta kepada Kepala Bale untuk nanti langsung berdiri dan memperkenalkan diri, dari mulai Kepala Bale di Aceh dulu kemudian berikutnya langsung ke Medan kemudian Padang dan seterusnya. Saya persilakan dari Aceh. Baik untuk Medan berhalangan, mohon izin bapak, masih menangani masalah Danau Toba.

Kemudian berikutnya untuk Padang, lanjut kemudian Jambi. Jambi baik, berikutnya Riau bergabung juga dengan Kepri pak jadi 2 propinsi. Kemudian Palembang bergabung juga pak 2 propinsi menjadi satu Kepala BPPD. Lampung kemudian Banten, ini sudah mau pensiun pak. Lanjut kemudian kalau DKI Pak Bambang nanti pak, Jabar kemudian Jawa Tengah dengan DIY jadi satu pak. Jawa Timur Pak Ahmadin izin belum hadir pak. kemudian Bali dengan NTB.

Mohon izin lanjut pak, NTT pak kemudian Papua. Berikutnya Maluku belum hadir. Berikutnya ke Manado, Sulawesi Utara kemudian Palu kemudian Sulawesi Tenggara, untuk Makasar mohon izin pak mendampingi Pak Menteri ke selayar pak, jadi tidak hadir. Berikutnya untuk Kalimantan, barat timur dulu, Gorontalo propinsi, Kalimantan Barat juga belum hadir pak. Kalimantan Selatan, terakhir Kalteng belum hadir. Demikian izin pak, sebagian masih belum hadir pak.

Kami teruskan pak.

Adapun pokok dan fokus output pembangunan Dirjen Perhubungan Darat secara khusus meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi darat pak.
2. Peningkatan kapasitas dan aksesibilitas transportasi darat.
3. Peningkatan kualitas layanan transportasi darat
4. Menyangkut masalah tata kelola dan regulasi bidang transportasi darat.

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

Sebagai evaluasi pelaksanaan kegiatan tahun anggaran 2018 dapat kami sampaikan progress penyerapan tahun anggaran 2018 posisi 2 Juli 2018 sebagai berikut :

1. Pagu alokasi anggaran Dirjen Perhubungan Darat tahun anggaran 2018 adalah Rp 4,5 triliun. terdapat tambahan anggaran yang bersumber dari pemanfaatan BMPP sebesar Rp 78.8 miliar. Dengan penambahan anggaran tersebut jumlah alokasi anggaran Dirjen Perhubungan Darat tahun anggaran 2018 sebesar Rp 4.6 trilliun. Komposisi anggaran Dirjen Perhubungan darat tahun 2018 terdiri dari.

F-DEMOKRAT (BAHRUM DAIDO):

Pimpinan.

Instruksi pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Silakan pak.

F-DEMOKRAT (BAHRUM DAIDO):

Jadi terima kasih pimpinan.

**Yang saya hormati pimpinan dan kawan-kawan Anggota Komisi V,
Yang saya hormati pak dirjen beserta seluruh jajaran.**

Jadi yang selama ini ada yang diresahkan oleh masyarakat terutama tentang kapal-kapal yang tenggelam didaerah Sulawesi Selatan. Pada saat ditelepon beberapa wartawan diminta penjelasan. .saya katakan nanti akan menghubungi Dirjen Perhubungan untuk memberikan penjelasan tentang tenggelamnya kapal yang ada di Sulawesi Selatan. Bahkan juga di Danau Toba, ini barangkali sebelum kita masuk kepada materi yang sebenarnya barangkali kami minta kepada pak dirjen untuk dijelaskan secara singkat dan jelas tentang kenapa sampai terjadi tenggelamnya kapal di Sulawesi Selatan dan Danau Toba. Barangkali kami minta ringkas sekali dijelaskan kepada kami sehingga kami dapat menjelaskan kepada masyarakat tentang perihal apa sebenarnya penyebab dari kapal tenggelam itu.

Terima kasih pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Baik ini saya usul Pak Bahrn karena ini sudah setengah jalan biar ini selesai langsung bapak masuk ke materi penjelasan soal Danau Toba dan Selayar dan sebagainya supaya ini langsung selesai materi langsung masuk penjelasan. Sehingga beliau selesai baru masuk pada dirjen lainnya.

Silakan pak dirjen bapak selesaikan dahulu paparan ini selanjutnya nanti dijelaskan secara singkat kepada kami terkait dengan kecelakaan Danau Toba kemudian tabrakan kapal di Sedatif, Kalimantan Timur dan yang terakhir kemarin di Selayar. Mohon dilanjutkan nanti terus bapak masuk kesana. Terima kasih.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Terima kasih pak.

2. Komposisi anggaran Dirjen Perhubungan darat tahun anggaran 2018 terdiri belanja pegawai sebesar Rp 749 miliar, belanja barang Rp 2.3 triliun, kemudian belanja modal sebesar Rp 1.5 triliun. Realisasi penyerapan anggaran Dirjen Perhubungan Darat tahun 2018 per 2 Juli 2018 adalah realisasi keuangan sebesar 1. 2 triliun atau 25 % sedangkan untuk realisasi fisik sebesar 27.8%. Untuk realisasi per jenis belanja dapat kami sampaikan realiasi belanja pegawai sebesar 30,6% kemudian belanja barang sebesar 21.4%, belanja modal sebesar 29.9 % .

Beberapa hal yang menjadi fokus dan prioritas pembangunan sektor transportasi darat tahun 2019 adalah penyisaan proyek KDP atau konstruksi dalam

pengerjaan seperti pembangunan terminal lanjutan di 6 lokasi dan pembangunan pelabuhan penyebrangan lanjutan di 13 lokasi. Kemudian penyelesaian kegiatan kontrak jamak atau *multiyears contract project* seperti pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 300 GT lanjutan untuk Danau Toba, lanjutan pembangunan kapal penumpang Roro 1500 GT untuk wilayah Kepulauan Maluku, lanjutan pembangunan kapal penumpang Roro 1500 GT untuk Tanjung Pinang, Tambelen Sintete dan juga lanjutan pembangunan kapal penumpang Roro 600 GT untuk Parigi Moutong, Wakai, dan Marisa.

3. Penyelesaian operasional angkutan keprintisan pada 296 trayek angkutan jenis printis dan 22 jenis penyebrangan printis.
4. Dukungan strategis nasional pada kawasan strategis pariwisata nasional yaitu pembangunan pelabuhan danau lanjutan Simanindo, Tigaras Ambarita dan Ajibata. Ini semua ada di Danau Toba dan pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 300 GT pada KSPN Danau Toba. Pembangunan pelabuhan penyebrangan lanjutan kedepan yaitu di KSPN Wakatobi, serta dukungan pada pos lintas batas negara di 6 lokasi : Nakabadau, Aruk, Wini, Motaain, Motamasin, dan juga Skouw.
5. Peningkatan sarana dan prasana perhubungan darat di daerah terpencil yaitu kabupaten Asmat seperti pembangunan 4 lokasi pelabuhan sungai baru di Asmat dan pembangunan 5 unit bus air serta subsidi keprintisan angkutan penyebrangan di Kabupaten Asmat.
6. Peningkatan keselamatan transportasi darat melalui program pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan, pengadaan randu sungai, pengadaan (..) kemudian penanganan RRK, pembangunan *josh ras zebra cross* dan pekan nasional keselamatan jalan.
7. Rehabilitasi dan operasional terminal tipe A dan UPPKB ,rehabilitasi dilakukan pada 18 lokasi terminal dan 12 UPPKB sedangkan Operasional dilakukan pada 97 terminal tipe A dan 92 UPPKB serta Peningkatan kapasitas sarana dan prasarana perhubungan darat seperti pengadaan bus, angkutan umum dan juga pengadaan bus sekolah sebanyak 100 unit. Rehabilitasi pelabuhan penyebrangan, rehabilitasi pelabuhan danau.

Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V DPR yang saya hormati.

Berdasarkan surat bersama Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dan Menteri Keuangan pada tanggal 16 April 2018 perihal pagu indikatif Kementerian Lembaga dan surat nomor b214 tanggal 18 April 2018 perihal rancangan awal rencana kerja pemerintah LKP tahun 2019 diperoleh bahwa pagu indikatif untuk Dirjen Perhubungan Darat tahun anggaran 2019 yaitu sebesar Rp 3.612.386.893.000,-. Pagu indikatif tersebut mengalami penambahan sebesar Rp 172.306.000.000,- . Sebagaimana surat Menteri Perhubungan pada tanggal 14 Mei 2018 perihal usulan penyesuaian pagu indikatif Kementerian Perhubungan tahun anggaran 2019 menjadi Rp 3.784.692.893.000,-. Secara umum pagu indikatif Dirjen Perhubungan Darat tahun anggaran 2019 mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2018.

Penurunan Pagu indikatif 2019 menimbulkan dampak terhadap beberapa program prioritas Dirjen Perhubungan Darat seperti :

1. Kegiatan konstruksi dalam pekerjaan tidak dapat terselesaikan.

2. Target rance Dirjen Perhubungan Darat tahun anggaran 2019 tidak dapat tercapai.
3. Terdapat kekurangan anggaran dalam pelaksanaan operasional (...) yang direncanakan akan dilaksanakan dengan pihak ketiga.
4. Subsidi angkutan perkotaan tidak optimal
5. Tidak ada kegiatan pembangunan baru yang di akomodir hanya kegiatan prioritas nasional yang nanti akan di akomodir.
6. Tidak ada kegiatan pembangunan gedung kantor untuk UPT balai penguatan transportasi darat didaerah.
7. Kegiatan prioritas nasional pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan menjadi berkurang.

Dapat kami sampaikan untuk rincian pagu indikatif Dirjen Perhubungan Darat tahun 2019 perjenis belanja adalah sebagai berikut :

1. Belanja pegawai sebesar Rp 598.000.000.000,-.
2. Belanja barang meningkat sebesar Rp 1.774.000.000.000,-.
3. Belanja modal sebesar Rp 1.400.000.000.000,-

Pagu indikatif untuk selanjutnya dibagi per program, per bidang di sektor perhubungan darat sebagai berikut :

1. Pembangunan dan pengeluaran sarana perhubungan darat sebesar Rp 380.000.000.000,-.
2. Pembangunan dan pengeluaran prasarana perhubungan darat sebesar Rp 484.000.000.000,-.
3. Pembangunan dan pengelolaan lalu lintas perhubungan darat sebesar Rp 611.000.000.000,-.
4. Pembangunan dan pengelolaan angkutan dan multi moda sebesar Rp 1.000.000.000.000,-.
5. Pembinaan dan pengembangan keselamatan sebesar Rp 233.000.000.000,-.
6. Dukungan manajemen dan dukungan teknis lainnya sebesar Rp 993.000.000.000,-.

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

Selanjutnya disampaikan kegiatan strategis pagu indikatif per kegiatan unit Eselon 2 sebagai berikut : Kegiatan pembangunan dan pengelolaan sarana perhubungan darat sebanyak 9 kegiatan yaitu

1. Pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 300 GT untuk Danau Toba lanjutan tahap 1.
2. Pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 300 GT untuk Danau Toba lanjutan tahap 2 dan kita harapkan bisa selesai.
3. Lanjutan pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 1500 GT untuk wilayah Kepulauan Maluku tahap 2 selesai.
4. Lanjutan pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 1500 GT untuk tanjung pinang, Tambelen Sintete tahap 2 selesai.
5. Lanjutan pembangunan kapal penyebrangan penumpang Roro 600 GT untuk Parigi Moutong, Wakai, dan Marisa tahap 2 selesai.
6. Pembangunan bus air 5 unit.

7. Pengadaan 3 unit peralatan pengujian kendaraan bermotor di BLJSKB Bekasi.
8. Pembangunan jembatan di BLJSKB Bekasi.
9. Pengadaan blangko srut dan juga tanda lulus uji berkala.

Kegiatan pembangunan dan pengelolaan prasarana perhubungan darat sebanyak 9 kegiatan .

Demikian Bapak Ketua Komisi V DPR RI yang kami hormati yang bisa kami sampaikan, kemudian selanjutnya dalam kesempatan ini kami ingin menyampaikan nanti mungkin mohon izin kalau kami ada kekurangan barangkali nanti dari direktur kami bisa menambahkan yang terkait menyangkut masalah kecelakaan di Danau Toba sebetulnya ada permasalahan yang kami coba belajar, beberapa kali kami ke lokasi TKP.

Ada beberapa hal yang menurut kami sebetulnya sudah bisa dilakukan sebelum-sebelum kejadian yang kemarin. Jadi ada 7 kasus kecelakaan yang sebelumnya yang pernah terjadi di Danau Toba. Kemudian beberapa hal memang sudah ada perbaikan. Namun demikian, pada hal yang lain masih belum ada perbaikan. Setelah kami melakukan pembelajaran dan juga menyangkut masalah analisis evaluasi disana, penyebab kecelakaan adalah :

1. Pada kapal kayu, kapal penumpang tapi dinaiki oleh sekitar 60 lebih sepeda motor.
2. Kapalnya adalah deck harusnya sesuai dengan ketentuan satu deck bisa tambah dengan dua deck untuk nahkoda tapi kemudian decknya menjadi tambahan 3 sehingga diatas juga ada penumpang .
3. Overloading untuk penumpang karena pada saat itu adalah masih pada lebaran sehingga penumpang yang ada di Danau Toba sangat banyak kemudian di angkut dengan kapal yang ada di Danau Toba dan kemudian menimbulkan kelebihan penumpang.
4. Pada saat cuaca kejadian pada saat itu memang hujan besar, petir kemudian ombak yang mungkin barangkali kalau di Danau Toba walaupun itu danau, tapi ombaknya bisa sampai mencapai 2 meter.
5. Pada saat kejadian sebetulnya cuaca dengan demikian. Ada 5 kapal yang berangkat dari dermaga Simanindo kemudian yang 4 sempat kembali karena melihat cuaca tetapi untuk yang khusus Kapal Sinar bangun ini langsung berangkat sehingga terjadi kecelakaan.
6. Didalam kapal itu ada beberapa hal yang memang mungkin karena budaya terkait menyangkut masalah minuman keras yang ada didalam kapal dan itu memang tidak ada pengawasan yang ketat dari pihak pelaksana di pelabuhan.
7. Terhadap kasus-kasus yang sudah terjadi demikian. Dari Dirjen Perhubungan Darat sudah melakukan langkah-langkah untuk perbaikan terutama untuk yang menyangkut masalah keselamatan di penyebrangan di Danau Toba yaitu sudah sekitar 1 minggu ini kami sudah bekerja untuk membentuk tim ad hoc untuk memperbaiki semua aspek terkait menyangkut masalah perbaikan pelayanan di Danau Toba. Dan ternyata bahwa aspek-aspek itu tidak menjadi tanggung jawab sepenuhnya dari Dirjen Perhubungan Darat karena kami hanya mengelola menyangkut masalah pelayanan angkutannya tetapi terkait dengan regulasinya dari Dirjen Perhubungan Darat juga ada dan ternyata juga ada sebagian juga di Dirjen Perhubungan Laut.

8. Terkait juga dalam tim ad hoc adalah untuk peningkatan kemampuan dan peningkatan kapasitas dari petugas atau SDM yaitu baik kepada nahkodanya maupun juga kepada petugas yang ada di Dinas Perhubungan Kabupaten maupun di Dinas Perhubungan Provinsi. Tanggal 5 besok hari Kamis Pak Menteri Perhubungan akan membuka pelatihan bagi petugas Dinas Perhubungan terkait menyangkut masalah kemampuan kesyahbandaran yang ini adalah di syahbandar di Medan hanya ada satu, di Belawan dan kemudian di Danau Toba memang tidak ada syahbandar.
9. Terkait menyangkut masalah manifest memang kebiasaan masyarakat disana dan sebetulnya menyangkut masalah dermaga di Danau Toba itu sudah menjadi delegasinya sudah diserahkan kepada dinas perhubungan kabupaten dan juga propinsi. Karena jumlah petugas yang tidak memadai dan juga menyangkut masalah kualitas sehingga pengawasan memang lemah dan kemudian manifest tidak diberikan karena biasanya masyarakat naik kekapal itu juga langsung membayar tarifnya dikapal.
10. Menyangkut masalah tim ad hoc juga, dari aspek regulasi kami sudah mulai bekerja dan Pak Menteri Perhubungan memberikan target dalam 1 bulan minimal ada D regulasi terhadap regulasi yang ada. Sehingga nanti ada penyatuan terhadap beberapa regulasi dari Dirjen Perhubungan Laut dan juga peraturan menteri yang dikeluarkan oleh Dirjen Perhubungan Darat nanti menjadi satu dan akan kami sederhanakan sehingga memudahkan terhadap aspek implementasi yang ada di lapangan.
11. Dari Kementerian Perhubungan kami selain mungkin meningkatkan kemampuan kapasitas SDM nya yang akan dilakukan oleh BPSDM Kementerian Perhubungan juga kami akan membagi dan sekarang sudah sekitar 500 (..) yang kami bagikan dan dalam satu bulan ini kami akan membagi sekitar 5.000 (..) yang sekarang sedang dalam tahap untuk revisi anggaran.
12. Di Danau Toba juga dari hasil analisa kami yang tercatat ada sekitar 31 dermaga sebagai tempat pemberangkatan dan juga sebagai tempat menurunkan penumpang. Namun demikian, karena ada keharusan menyangkut masalah keselamatan sehingga dari 31 dermaga yang ada akan dilakukan verifikasi sehingga nanti ada hanya beberapa dermaga yang akan diberikan izin dari Kementerian Perhubungan dan penyiapan lokasi sedang disiapkan yang nantinya akan sebagai tempat untuk pemberangkatan dan juga sebagai tempat untuk menurunkan penumpang.
13. Tahun anggaran 2018 dan tahun 2019 sampai dengan tahun 2020 tahun ini kami sedang membangun satu kapal Roro 300 GT sebagaimana kami sampaikan didepan. Kemudian tahun depan juga kami akan membangun sekitar satu lagi kapal Roro untuk 300 GT di Danau Toba kemudian tahun 2020 kami akan siapkan satu lagi sehingga sampai dengan tahun 2020 nanti ada 5 Kapal Roro, 5 Kapal Ferry yang akan melayani lintasan dari Pulau Samosir ke daratan Sumatra.
14. Menyangkut masalah pembangunan kapal. Untuk dermaga kami tahun ini akan melanjutkan pembangunan dermaga di Danau Toba, ada 5 dermaga yang ada di Danau Toba dan tahun 2019 diharapkan pembangunan dermaga pada 5 yang ada pada lintasan Danau Toba akan bisa selesai.
15. Kekurangan lainnya adalah menyangkut masalah dok. Jadi sampai dengan saat ini kapal-kapal yang melintasi di lintasan di Danau Toba itu memang dari aspek pemeliharaan yang seharusnya untuk kapal penumpang satu tahun

sekali harus dok, ini mungkin memang tidak optimal karena memang tempat doknya yang masih belum ada dan kami sedang berupa untuk bisa memasukkan pengusaha atau kemudian BNN untuk membangun dok yang ada disana sehingga untuk kapal-kapal ferry yang nanti akan kami siapkan sampai dengan 5 termasuk kapal rakyat akan bisa dilakukan pemeliharaan di Danau Toba.

Kemudian yang terkait di Sulawesi Selatan mohon izin, itu memang kapal penyebrangan. Namun demikian, terkait menyangkut masalah surat izin berlayar, kemudian menyangkut masalah kelayakan kapalnya itu sudah menjadi kewenangan dari Dirjen Perhubungan Laut karena di lokasi itu ada kesyahbandaran sehingga mungkin sampai dengan sekarang masih ditangani oleh Dirjen Perhubungan Laut untuk yang di Selayar.

Kemudian barangkali mungkin tambahan dari Direktur AMM kami kalau di izinkan bapak, silakan.

DIREKTUR AMM (AHMAD YANI, ATD., MT.) :

Mohon izin pak dirjen.
Terima kasih.

Kepada yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI.

Kami melengkapi apa yang disampaikan oleh bapak dirjen. Terinformasikan memang kemarin KM Lestari Maju itu berangkat dari Bira pukul 14.00 WITA dan sekitar pukul 17.00 WITA mengalami musibah dan sekitar mungkin 15 menit sebelum sandar di Pamatata. Jadi Bira Pamatata adalah Lintas penyebrangan antara kabupaten dalam propinsi. Izin operasinya diterbitkan oleh Dishub propinsi. Sementara Memang seluruh sertifikat kapal diterbitkan dari Direktorat Jendral Perhubungan Laut. Dan bapak Menteri tadi pagi sudah dengan Direktur Jendral Perhubungan laut berangkat kelokasi begitu juga dengan tim KNKT pak. jadi penyebab seluruh kejadian kecelakaan baik di Danau Toba maupun di Selayar sedang dalam penanganan Tim KNKT. Untuk Danau Toba mungkin akan lebih cepat laporan akan disampaikan dari Tim KNKT. Terima kasih.

F- GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA) :

Pak Dirjen ini kecelakaan tahun 2018 menurut catatan kita ada 8 pak. 8 kejadian dan saya menghitung itu kurang lebih dari 200 penumpang yang hilang dan juga meninggal. Itu mulai dari Kapal cepat Anugrah Ekspres, Kapal cepat awet muda di Banyu asin, kapal cepat harapan baru ekspres di Tarakan, KM Arista di Makasar bulan 6 kemarin tanggal 13, kemudian KM Sinar Bangun tenggelam di Danau Toba kurang lebih sekitar 164 orang dan setiap kita rapat kerja penjelasannya sama persoalannya selalu itu-itu saja. Persoalannya berkaitan dengan manifest. Persoalannya berkaitan kapal untuk berlayar. Persoalannya berkaitan dengan ketersediaan *safety* satu penumpang.

Dan ini kesan saya pak kesannya karena kita tidak belajar dari pengalaman persoalannya sama saja terus itu. kami bentuk, saya dan pak dirjen sudah baca rekomendasi dari Panja pelayaran yang dibentuk oleh Komisi V. Ketuanya Pak Michael pak. itu semua kita punya rekomendasi-rekomendasi yang semestinya kalau kita serius fokus untuk menyelesaikan, kita tidak bisa meminimalisir. Kita tidak bisa

menghindari musibah pak. Paling tidak yang bisa kita hindari adalah korban kecelakaan. Kalau kita fokus terhadap persoalan yang berulang ini. Tadi pak dirjen menjelaskan ada upaya-upaya penanganan paska tenggelam di Danau Toba pak. Bagaimana dengan kebijakan, terobosan-terobosan untuk daerah-daerah lain juga. Kita bisa meminimalisir di Toba, tetapi di daerah lain berkaitan dengan persoalan yang tadi kita sebutkan berulang itu apa terobosannya pak.

Nah ini semua yang mau didengar oleh teman-teman saya kira kita kemarin tidak banyak memberikan komentar pak atas kejadian di Toba tapi ini kejadian lagi belum selesai di Toba kejadian lagi di Selayar, sebelum di Toba kejadian di Makasar. Nah masalahnya, apakah mitra kita Kementerian Perhubungan ini belajar dari pengalaman atau bagaimana pak. Sebenarnya yang mau kita dengarkan penjelasan tapi memang sekarang kita membahas tentang anggaran.

Kita nanti akan rapat secara khusus itu melakukan evaluasi dengan Menteri Perhubungan terkait dengan infrastruktur. tadi pak dirjen menjelaskan persoalannya kejadian pada saat mudik lebaran di Toba melebihi kapal. Kalau melebihi kapal sudah pasti pak pada mudik lebaran pasti melebihi. Apakah fungsi pengawasan kita pada saat orang mau berlayar dengan banyak orang itu kita ketat atau tidak atau kita biarkan.

Kalau misalkan ini dilakukan oleh teman-teman tanggung jawab perhubungan darat di provinsi di kabupaten apakah terus kemudian kita lempar tanggung jawab ke kabupaten dan provinsi. Ini yang kita sebenarnya kita prihatin pak. Pak dirjen baru, pak dirjen coba buka kita punya rekomendasi-rekomendasi list ada pak, Panja Pelayarannya. Apa-apa yang sudah dilaksanakan dan mana yang belum dan sebagainya. Kalau kita lakukan semua, saya kira kita bisa menyelesaikannya. Saya kira itu dari saya pak. Makannya kita tidak belajar dari pengalaman. Itu pak ketua yang saya sampaikan.

Silakan pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Saya sedikit pak.

Kita ke Pak Ridwan.

Saya sedikit saja barangkali. Nanti ini tidak usah kita ulas terlalu panjang dulu. Nanti ada arena khusus kita siapkan untuk kita rapat soal ini yaitu pada saat nanti kita evaluasi mudik dan balik lebaran. Supaya waktu nanti kita efektif. Silakan Pak Ridwan.

F. GOLKAR (IR. RIDWAN BAE) :

Terima kasih pimpinan.

Yang saya hormati dari pak dirjen dan seluruh jajarannya.

Saya agak sedikit kaget tadi pak dirjen menyampaikan akan (...) di Danau Toba. Kenapa barusan dipikir sekarang. Padahal Danau Toba bukan baru muncul pak. Kejadian disana harus diamati pak. Bagaimana jumlah penumpang disana kemudian potensi yang dimiliki disana bagaimana, tentang keamanan dan seterusnya. Tadi Pak Ketua Pak Fachri menyampaikan bahwa ini adalah cara mengantisipasinya terhadap apa yang sudah terjadi. Bagaimana dengan yang belum terjadi, di daerah lain maksudnya. Ini adalah tajam sekali sampai ke pak ketua. Indonesia ini luas pak.

Di Wakatobi saja yang bapak sebut tadi, suku daerah tujuan wisata nasional yang ditunjuk presiden. Disana itu ada musim barat dan musim timur. Kalau musim barat dan musim timur luar biasa anginnya tidak bisa dilewati pak. Apa juga disana baru, nanti ferry diadakan pada saat orang sudah meninggal juga habis. Ini juga penuh pertanyaan pak. Nanti orang sudah mulai kecelakaan lagi dunia mulai bicara lagi, baru mulai di anggarkan ferry nya. Saya dengar kabar ferry tahun ini hanya di anggarkan 15 juta.

Padahal yang dibutuhkan disana seluruh pulau tempat wisata pak. Ada Wangi-wangi, Kaledupa, Tomia dan Binongko. Dicatat pak dirjen. Wangi-wangi, Kaledupa, Tomia dan Binongko ferry nya satupun belum ada. Padahal adalah 10 daerah tujuan wisata nasional. Disisi lain, kita punya negara yang suram pendapatan. Ada para ahli keuangan mengatakan bahwa kalau Indonesia mau tahan keuangannya, pariwisata harus ditingkatkan. Pendapatnya harus ada karena dia tetap, tidak terjadi fluktuasi yang tajam. Ini saya lihat gambaran tidak ada sama sekali. Bahkan yang di anggarkan di Kaledupa hanya 15 miliar saya lihat datanya. Sementara kita pernah kunjungan spesifik kesana tiga-tiganya dianggarkan pak. Dicatat itu ya pak.

Yang dianggarkan yaitu Kaledupa, Tomia dan Binongko. Minimal 50 miliar per satu dermaga ferry. Artinya ini adalah diantisipasi sebelum kejadian pak. Jangan seperti teror, sudah ditembak mati semua orang baru mengantisipasi, baru ditangkap yang melakukan teror. Mungkin Dirjen Perhubungan Darat barangkali ini segera mengantisipasi dengan kepemimpinan bapak yang baru. Itu kira-kira harapan kami pak. Abaikan yang lain pak. Hal-hal yang seperti yang harus di atasi pak. Untuk sementara terima kasih pimpinan.

Wassalammualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Baik.

F- GOLKAR (DRS. HAMKA BACO KADY, MS) :

Saya.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Silakan Pak Hamka.

F- GOLKAR (DRS. HAMKA BACO KADY, MS) :

Ini menyangkut dapil saya ini. Karena saya pernah naik dikapal ini.

Terima kasih pimpinan.

Jam 14.00 WIB kemarin langsung saya telpon bupati. sebenarnya hal ini sudah 1 tahun bahkan 2 tahun lalu sudah saya sampaikan ditempat ini. kapal itu pak kapal swasta yang sudah tua. Sedangkan kapal ferry yang dari Kementerian itu hanya satu. Saya sudah menyampaikan kemarin didalam anggaran 2017 tolong dibantu satu ferry disana. Karena tidak cukup pak. Maka kebijakan pemerintah daerah setempat mengajukan swasta pak. Yang notabene tidak jelas sebenarnya. Kejadian sebenarnya ini lagi 3 minggu dari selayar pak. Berangkat dari Bulukumba.

Yang paling fatal lagi adalah Basarnasnya tidak tanggap membantu dengan alat yang tersedia. Ini 5 menit kejadian langsung saya telpon pak.

Bukan saya membicarakan ini. Sebenarnya saya lebih awal sudah saya sampaikan tolong pak dirjen dibantu satu kapal ferry disana karena hidupnya masyarakat disana hanya diangkut melalui ferry. Tidak ada angkutan lain pak. Dijanjilah satu unit. Bahkan yang lama itu mau ditarik karena ada perselisihan pak. Kementerian sudah tidak mau (...), pemerintah daerah setempat mengizinkan swasta itu masuk. Tapi, kalau tidak diizinkan masuk tidak bisa terangkut semua penumpang ini.

Lagi-lagi saya sudah pernah teriak disini pak, tolong satu unit dan dijanji. Mungkin saya bisa buka rekaman nanti disini. Pak dirjen yang lama, saya minta dan dicatat pada waktu itu. Saya sudah katakan satu unit tidak cukup dan itupun sudah tua. Tidak bisa kalau dijanji lihat daerahnya memang pak. tolong rekaman saya nanti kesekretariat tolong dibuka pada waktu itu. Dan dirjen menjanjikan iya. Berarti tidak ada gunanya kita bicara lagi disini. Itu sudah disesali semua. Padahal kita sudah merencanakan dengan baik. Sudah menginformasikan dengan baik. Saya dua kali naik kapal. Dua kali pak saya menyebrang. Kenapa masih bisa selamat banyak pak. Karena nahkodanya itu mengkandaskan kapal itu. Ini ombaknya besar kalau tidak kandaskan kapal itu lebih banyak korban.

Saya langsung bicara langsung dengan navigasinya disana. Kalau nahkodanya tidak mengambil sikap mengkandaskan mungkin ratusan meninggal. Alhamdulillah dikandaskan, hanya sampai 6 meter saja. Nah, ini kejadian saya mohon nanti mau periksa rekaman saya, waktu saya berbicara disini. Siapa yang disalahkan dan siapa yang kita sesalkan lagi. Berarti tidak ada gunanya memang kita duduk di DPR ini karena tidak pernah diperhatikan dan tidak pernah menyatakan bahwa serius. Dianggap saja barangkali kalau kita minta proyek, barangkali dikatakan mau rampok ini uang. Sedih pak saya.

Seandainya ada kapal pada waktu itu saya terbang. Tapi kondisi saya sedang sakit. Saya tidak main-main pak dirjen, saya akan buka dan saya akan protes. Bukakan rekaman saya nanti. Ini kejadian yang sebenarnya, kejadian yang tidak perlu terjadi. Karena sudah tahu kondisi disana. Minta maaf ketua karena dapil saya. Saya harus bahas, tidak perlu saya bahas anggaran karena sudah terlalu lama kita dibodoh-bodohi dan di bohongi. Nanti kejadian seperti pemadam kebakaran semua. Sudah dijanji pak 1 unit. Tidak ada. Terima kasih pimpinan.

Izin pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS) :

Pimpinan sedikit.

Saya rasa kalau untuk ini kita mencari waktu khusus saja termasuk Danau Toba. Karena kalau begini saya pikir pak dirjen belum ada persiapan bahan, materi dan segala macam terkait dengan kecelakaan ini. Saya tadi juga sudah bicara juga dengan Pak Fahri, kita sudah siapkan satu hari khusus untuk khusus kita bahas soal kecelakaan ini. Karena supaya kita bisa fokus karena ini ada 3 dirjen. Saya kasih kesempatan bapak berbicara maksud saya mungkin kita pendalaman lebih dalam nya nanti kita kesempatan khusus saja.

Silakan pak ini yang punya Danau Toba.

F-NASDEM (SAHAT SILABAN):

Terima kasih pimpinan.

Betul itu, apa yang disampaikan oleh Pak Ridwan Bae juga dengan Pak Hamka itu betul. Kita ini seolah-olah tidak ada lagi artinya disini berteriak-teriak tentang kepentingan rakyat disana seperti di Danau Toba katakan. Saya dari sejak masuk di Komisi V itu yang selalu saya teriakkan bagaimana dermaga-dermaga disana sangat dikelola secara kampung selama ini. Harapan kita kenapa harus kita suarakan pembangunan dermaga itu supaya dikelola secara professional.

Kalau alasan pak dirjen tadi ada 4 kapal sudah pergi dahulu tidak kena ombak ketika kapal sinar bangun inipun karam disitu. Masih ada kapal yang lewat. Tidak terkena ombak yang sesuai dengan yang disampaikan pak dirjen. Yang jelas ini adalah salah pengelolaan. Pengelolaan dari kabupaten maupun pemilik kapal. Untuk itu harapan kita harus benar-benar ditindak karena inikan tujuan wisata nomor 3 prioritas sekarang di Indonesia. Harus ditindak benar yang terlibat dilapangan ketika itu yang seharusnya siapa.

Jadi kalau ini hanya penyesalan selalu datangnya belakangan lalu setelah ini sudah nyata begini baru ada pembahasan dengan menteri mau dibangun ini dermaga. Untuk apa lagi kalau sudah mati semua orangnya disana. Jadi selalu dari awal saya berteriak disini tolong dermaga-dermaga di kawasan Danau Toba maksud saya sebenarnya bukan hanya sekedar dermaga supaya dikelola secara professional. Karena saya tahu persis saya dapil disana pak. Saya dari sana langsung saya lahir disana. Tahu saya bagaimana selama ini pengelolaan masyarakat disana.

Ini jangan-jangan juga karena murah ongkosnya. Yang tadinya 43 yang standar biasa katanya menyangkut kapal itu 43 orang tapi dimasuki oleh penumpang sekitar 200 orang. Bahkan lagi motor kalau tidak salah 70 unit. Ini sangat memang bisa dibilang bunuh diri sebenarnya orang ini. Kalau itu dikelola oleh pihak-pihak terkait apakah dari kabupaten Samosir, Kabupaten Simalungun saya kira tidak terjadi demikian. Itulah, jadi harapan kami pak dirjen, kedepan untuk orang yang seharusnya turun disitu pengelola pada ketika itu harus dibuat tindakan yang tegas.

Bagaimana kita untuk mendatangkan orang lagi. Apalagi kalau dibuka mistik-mistik. Karena ada ikan katanya dan segala macam. Kalau begitu nanti akhirnya orang tidak akan datang lagi wisata kesana. Jelas itu. Karena kelalaian pemilik kapal dengan kelalaian pengelolaan. Itu saja. Bukan karena mistik. Kalau memang mistik kenapa tidak makan ikan saja langsung meninggal. Jadi, harapan kita tolong pak supaya kita kelola dengan bagus, kita harus tindak orang-orang yang seharusnya dilapangan itu, tidak melakukan aturan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Kira-kira itu pak terima kasih.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Ya pak Bambang.
Singkat pak ya.

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO):

Singkat. Singkat.

**Bapak pimpinan, Bapak ibu Anggota Komisi V yang terhormat.
Juga pak dirjen, semua dirjen dan ketua BPTJ beserta staff.**

Assalammualaikum WR WB.

Jadi begini pak dirjen memang kita akan membahas permasalahan keselamatan ini pada yang akan datang tapi hanya mengawali saja pak. Mohon dipersiapkan pak. Karena saya mendengar kapal tersebut adalah kapal LST (*landing craft tank*). Yang dimana kapal LST yang dimodifikasi tapi karena kapal LST itu dia tidak punya yang dinamakan (...) yang begitu banyak sehingga kalau misalnya kena karam itu akan sobek dan kapal itu akan tenggelam. Untung nahkodanya itu bagus tapi dari sisi stabilitas juga sangat membahayakan. Karena dia tidak tertutup juga, dia terbuka. Sehingga kendaraan semua tumpah kelaut. Langsung tumpah ke laut.

Jadi ini mohon untuk di cek dan ini masih ada kapal-kapal yang seperti itu yang melayani kapal-kapal penyebrangan kita walaupun dari Dirjen Darat sudah mengeluarkan suatu kebijakan bahwa tidak boleh LST untuk di operasikan di Indonesia. Tapi masih ada yang dikelola oleh Dirjen Perhubungan Laut yang ada di Bojanegara. Dan itu sampai detik ini pak menteri memerintahkan untuk ditutup, tidak ditutup. Ini sampai kapan kira-kira. Jadi ini mohon untuk dievaluasi dan tolong nanti kita akan bahas pada saat pertemuan yang akan datang. Terima kasih bapak pimpinan.

Wassalammualaikum WR. WB.

F-PKB (K.H. MUH. UNAIS ALI HISYAM, M.Pd.I):

Bisa sedikit pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik silakan pak.

F-PKB (K.H. MUH. UNAIS ALI HISYAM, M.Pd.I):

Baik.

Assalammualaikum WR. WB.

Pimpinan dan Anggota Komisi V yang saya hormati.

Perkenalkan saya Unais Ali Hisyam dari Fraksi PKB. POW di sekitar tanggal 18 Juni kemarin, Mei. Jadi, saya kemarin menjelang lebaran itu pak dirjen, sempat melakukan sidak di Pelabuhan Kalianget dan ternyata saya menemukan beberapa fasilitas dermaga yang memang sangat parah dan ketika saya kroscek memang itu bagian dari Perhubungan Darat. Jadi, salah satunya fasilitas yang sangat parah itu adanya dermaga penyebrangan Kapal Roro di Pelabuhan Kalianget itu yang memang sudah 3 tahun rusak parah dan sangat membahayakan. Jadi, sudah tidak bisa digunakan lagi. Saya kira itu sangat penting untuk diperhatikan karena itu menyangkut keselamatan penumpang dan untuk kendaraan keluar masuk. Dan saya tanyakan memang sempat dibicarakan beberapa kali diusulkan dan

seterusnya tetapi tidak pernah ada respon itu sudah 3 tahun yang lalu. Itu yang pertama. Jadi, saya kira membutuhkan perhatian dari Dirjen Perhubungan Darat terkait hal itu.

Kemudian yang kedua ada pelabuhan rakyat yang dari tahun 2006 sudah di pancang, sudah dibangun.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Pak Unais mungkin singkat saja pak. Ini masih ada 2 dirjen.

F-PKB (K.H. MUH. UNAIS ALI HISYAM, M.Pd.I):

Oke iya.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Nanti saya kasih lagi anggota pak.

F-PKB (K.H. MUH. UNAIS ALI HISYAM, M.Pd.I):

Baik .

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan nanti anggota gunakan waktunya. Ini intrupsi terkait kecelakaan tadi saja.

F-PKB (K.H. MUH. UNAIS ALI HISYAM, M.Pd.I):

Baik.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Di luar kecelakaan nanti bapak soal Dapil silakan nanti bapak bicara, saya kasih waktu.

F-PKB (K.H. MUH. UNAIS ALI HISYAM, M.Pd.I):

Baik. Terkait hal kecelakaan, ini sebetulnya sudah menjadi saya kira usulan yang menyeluruh pak. Jadi perhatian, dimana juga didaerah dapil saya, di Madura itu tujuan beberapa pulau itu banyak menggunakan kapal rakyat yang tidak dilengkapi dengan fasilitas *Life jacket*. Hampir semuanya. Jadi kalau terjadi tenggelam itu saya yakin semuanya meninggal. Kecuali itu ditolong oleh Maha Kuasa.

Jadi ini saya kira menjadi perhatian untuk distribusi *Life jacket* atau sosialisasi paling tidak untuk semua kapal-kapal nelayan itu juga maksudnya kapal-kapal penumpang, taksi laut itu dilengkapi dengan *Life jacket*. Itu saya kira penting pak karena sudah bertahun-tahun setiap kecelakaan hampir semua meninggal. Terutama didaerah Dapil saya yang sering terjadi dan ternyata korbannya sangat banyak.

Kemudian terkait dengan itu tadi, jadi 2 point penting saya kira yang perlu saya sampaikan terkait dengan aspirasi dapil itu yang saya sampaikan ke Bapak. Yang pertama tadi terkait dengan jembatan penyebrangan Kapal Roro yang sudah 3 tahun rusak parah dan pelabuhan rakyat yang memang sempat dihentikan karena ada masalah jalan masuk tetapi sekarang sudah *clear* tetapi tiang pancangnya yang dibangun tahun 2006 sampai sekarang belum ditindak lanjuti. Jadi, saya kira itu Pak Dirjen. Mohon perhatiannya. Terima kasih Pak Ketua. Nah, sebetulnya masih banyak tapi berhubung masih ada 2 narasumber yang akan memberikan presentasi, saya cukupkan. Terima kasih.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Pak Muhidin cukup dulu ya. Nanti kita lanjut dulu ya.

Baik, kita lanjut dulu Dirjen Perkeretaapian, selanjutnya BPTJ.

Nanti saya akan buka sesi khusus untuk tanya jawab waktu untuk seluruh anggota.

Silakan Pak Dirjen Kereta api.

Pak Dirjen Perhubungan Darat dan seluruh dirjen yang ada. Tolong nanti masukan dari teman-teman berbagai hal disampaikan terkait dengan kecelakaan ini menjadi catatan dan ini menjadi bahan yang harus dipersiapkan ketika nanti kita evaluasi Pak. Nanti agenda ini kita akan masukkan di evaluasi mudik dan balik lebaran, nanti kita kupas habis disana. Iya Pak ya.

Silakan Pak Dirjen Perkeretaapian.

DIRJEN PERKERETAAPIAN (IR. ZULFIKRI, M.Sc., DEA):

Terima kasih Bapak pimpinan.

Yang saya hormati Ketua Komisi V DPR RI, Wakil Ketua Komisi V DPR RI, seluruh Anggota Komisi V DPR RI dan para undangan yang hadir pada kesempatan ini.

Assalammualaikum WR. WB.

Selamat sore dan salam sejahtera.

Shalom.

Om swastiastu.

Pada kesempatan yang berbahagia ini perkenan kami menyampaikan masih dalam suasana lebaran. Kami menyampaikan mohon maaf lahir dan batin. *Minal aidzin wal faidzin*. Sebelum kami menyampaikan agenda yang diminta yang kita bahas pada sore hari ini. mungkin perkenalkan kami memperkenalkan kepala Balai-balai yang hadir pada kesempatan ini di perkeretaapian ada 9 Balai. 7 Balai teknik dan 2 Balai, 1 Balai pengujian dan 1 lagi Balai perawatan. Secara berurut mungkin kami akan memperkenalkan.

Yang pertama Kepala Balai Teknik Perkeretaapian, silakan memperkenalkan. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Selanjutnya kepala Balai Teknik Sumatra bagian Barat. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Selanjutnya Kepala Balai Teknik Sumatra bagian Selatan. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Kepala Balai Teknik Wilayah Jakarta dan Banten. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Kepala Balai Teknik Jawa bagian Barat. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Kepala Balai Teknik Perkeretaapian Jawa bagian Timur dan juga Wilayah Sulawesi pak. (REKAMAN TIDAK JELAS)

Balai Teknik Perkeretaapian wilayah Jawa bagian Tengah. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Kepala Balai Perawatan Perkeretaapian. (REKAMAN TIDAK JELAS).

Satu lagi ada Balai Pengujian pak. Kebenaran kepala balai nya sedang pengikuti diklat (..) sehingga tidak bisa hadir atau ada yang mewakili.

Baik.

Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati.

Sesuai dengan agenda pembahasan pada sore hari ini, kami akan menyampaikan 3 bahan paparan :

1. Mengenai evaluasi kegiatan bidang transportasi perkeretaapian dan pelaksanaan anggaran hingga bulan Mei tahun 2018.
2. Rencana kerja dan anggaran Dirjen Perkeretapaian tahun anggaran 2019.
3. Dukungan kegiatan prioritas nasional pada RKA Dirjen Perkeretaapian tahun 2019.

Sesuai dengan RPJM yang telah ditetapkan bahwa Dirjen Perkeretaapian/ subsektor Perkeretaapian mempunyai target pembangunan jalur kereta api selama 5 tahun sepanjang 3.258 KM. Hal ini tentunya memang cukup sulit kami penuhi karena dalam perjalanannya mungkin nanti akan kami sampaikan dari target pembangunan tadi sesuai dengan RPJM kita turunkan didalam renstra dengan *outcome* yang kita harapkan adalah :

1. Peningkatan konektivitas dan kapasitas target disini adalah pembangunan jalur kereta api sebagaimana yang saya sampaikan tadi bahwa dalam perjalanan selama 2 tahun anggaran, pembangunan jalur kereta api ini kita lakukan review tentunya adalah review renstra menjadi 1.349 KM. Nanti akan kami sampaikan hal ini tentunya disebabkan karena dalam RPJM yang 3.258 KM dengan komposisi anggaran diharapkan dari non APBN sebesar 73 % sementara dari APBN diharapkan direncanakan dengan 27 %. Namun dalam kenyataan 2 tahun berjalan 2015-2016 pemenuhan pembiayaan dari dana alternatif tadi tidak bisa dicapai sehubungan dengan kondisi perekonomian yang memang pendanaan alternatif tadi, pembangunan ini diharapkan dari beberapa KPBU dalam bidang perkeretaapian khususnya untuk kereta batu bara.

2. Jumlah pelayanan keprintisan sebanyak 9 lintas pelayanan dan juga jumlah penumpang yang disubsidi dengan dana PSO sebanyak 376.693.376.000 penumpang pertahun pada tahun 2019.
3. Peningkatan keselamatan diindikasikan dengan penurunan rasio kecelakaan menuju *zero accident*.

Dari postur anggaran yang tahun 2015-2019 yang diperoleh di sektor perkeretaapian memang jauh dari rencana yang kita tetapkan sebelumnya. Oleh karenanya sesuai dengan 2 tahun perjalanan 2015-2016 setelah kita lakukan review dengan lebih merasionalisasikan sumber pembiayaan alternatif dari non APBN. Total pembiayaan yang akan kita peroleh di tahun 2019 sebesar 15.361 triliun dengan total DIPA diperkirakan sampai tahun Rensra selama 2015-2019 sebesar 77 triliun. Hal ini juga akan berindikasi kepada pencapaian output dan *outcome* yang akan kita capai pada Rensra tahun 2015-2019 ini.

Kalau kami lihat dengan perjalanan reliasasi anggaran Dirjen Perkeretaapian sampai dengan bulan Mei tahun 2018 ini, pada tahun 2018 serapan anggaran hingga bulan Mei 2018 sebesar 13.86 % ada deviasi sebesar 16% dan diperkirakan kami akan menyerap cukup tinggi pada tahun Juli nanti dari pembiayaan tagihan yang akan diajukan oleh pelaksana LRT Sumatra Selatan. Oleh karenanya pada akhir Juli ini kita akan harapkan bisa mencapai perkiraan dari serapan kita sebesar 49.86%.

Dari pencapaian Rensra 3 *outcome* yang kita harapkan tadi untuk peningkatan konektivitas dan kapasitas jumlah KA terbangun setelah kita lakukan review sebesar sepanjang 1.349 KM dengan anggaran tahun 2019 yang diperkirakan tadi sebesar 15 triliun yang sudah kita dapatkan dari pagu indikatif ini masih belum terpenuhi pencapaian untuk sampai akhir tahun 2019 ini. Jadi kita perkirakan baru bisa mencapai 86 % dari total sepanjang jalur yang bisa kita bangun dari hasil review renstra kita.

Secara keseluruhan mungkin ini menjawab beberapa pertanyaan yang disampaikan oleh Anggota Komisi V DPR RI pada rapat pendahuluan di RDP untuk RKA 2019. Total kereta api yang beroperasi pada tahun 2014 sepanjang 5.000 KM dan kita harapkan sampai akhir 2017 sudah bertambah sebesar 368 KM artinya pada tahun 2017 ini sudah beroperasi sepanjang 5.564 KM.

Sesuai dengan rencana induk perkeretaapian nasional tahun 2030 beberapa masterplan sudah kita siapkan untuk setiap pulau. Rencana pengembangan perkeretaapian baik dipulau Sumatra, Kalimantan, Jawa, Sulawesi maupun Kalimantan. Sebagaimana contoh disini sudah ada beberapa dari lintas-lintas perkeretaapian, lintas jalan kereta api yang akan kita kembangkan ada yang sudah sampai tahap kepada baik itu berupa studi kelayakan, trase atau basic desain, detail (...) maupun amdal dan pengadaan lahan bahkan sudah ada beberapa tadi yang disampaikan sampai 2017 kita sudah membangun sepanjang 368 KM jalur kereta api. Ini mungkin menjawab pada saat rapat pendahuluan dari Bapak Muhidin terkait dengan studi-studi atau perencanaan di jalur kereta api.

Outcome yang kedua dalam hal peningkatan pelayanan dalam renstra 2015-2019 terkait dengan pelayanan angkutan perintis. Angkutan perintis dalam perjalanannya dari tahun 2015-2018 ini sudah meningkat sebanyak 8 rute dari awalnya 3 rute perintis sekarang menjadi 8 rute perintis, ada tambahan 2 rute perintis untuk asrama, untuk LRT Palembang dan KA BIM di Padang. Tahun 2019 kita mengusulkan akan ada 9 sesuai dengan renstra tadi. Ada 9 rute lintas pelayanan dan kita harapkan dari 2 lintas rute perintis ini bisa ditingkatkan keekonomiannya dengan skema PSO dengan tidak menggunakan skema perintis.

Pelayanan yang lain adalah angkutan PSO dimana jumlah penumpang yang diangkut dengan subsidi PSO itu semakin meningkat dari tahun 2015 sebanyak sekitar 300 juta penumpang dan tahun 2019 ini akan meningkat cukup tinggi sekitar 376 juta penumpang dan peningkatan tertinggi dibiayai untuk LRT Jabodetabek yang ada subsidi PSO nya.

Outcome yang ketiga yang terakhir adalah mengenai peningkatan keselamatan, kita akan menuju *zero accident*. Ini kita masih bisa bertahan dengan menggunakan rasio kecelakaan persatu juta KM jalur kereta ini dengan 2 nilai kita pertahankan dengan 0.226. Sementara untuk didalam keselamatan yang lain dengan penerbitan sertifikat kecakapan sumber daya manusia dan sertifikat sarana perkeretaapian juga terus kita tingkatkan untuk memenuhi aspek-aspek keselamatan di perkeretaapian.

Bagian kedua dari paparan kami adalah terkait dengan RKA 2019.

Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,

Dalam perjalanan usulan RKA Direktorat Jendral Perkeretaapian tahun 2019 ini mengalami pergeseran-pergeseran dari awalnya diajukan sesuai dengan review renstra sebesar 34 triliun dan ditambah dengan ada kebutuhan didana pemeliharaan jalur kereta api (dana IMO) menjadi 35. 785 triliun dalam pagu indikatif hanya dipenuhi sebesar 15.391 triliun. Dan ini juga masih ada kita usulkan pergeseran-pergeseran karena pergeseran prioritas di Kementerian Perhubungan sehingga dana pagu indikatif tahun 2019 untuk sektor perkeretaapian sebesar 15.361 triliun. Dilihat dari berdasarkan jenis belanja porsi terbesar memang masih dibelanja modal sebesar 69 % sedangkan dari sisi sumber pendanaan masih didominasi oleh dengan sumber dari SBSN sebesar 50 %.

Dari 50 % sumber dana SBSN tadi kita bisa sampaikan disini diantaranya adalah pembangunan yang sifatnya multiyears beberapa jalur seperti jalur ganda dilintas selatan. Ada jalur ganda Kroya Kutoharjo, jalur ganda Kedung Banteng Madiun, jalur kereta api Trans Sumatra Rantau Prapat Kota Pinang, pembangunan KA Tran Sumatra Besitang-Langsa. Ini bagian daripada jalur kereta api Trans Sumatra. Demikian juga dengan *double-double track* yang sekarang dibiayai dengan dana LSN yang tadinya dengan pendanaan loan dari Jepang sekarang kita alihkan dengan pendanaan SBSN. Ada tahap, ada 2 pekerjaan untuk jalur untuk paket A di DT ini adalah 2 KM jalur dari Jatinegara sampai ke Manggarai.

Pembangunan-pembangunan yang lainnya yang juga akan kita danai dengan dana SBSN adalah jalur KA Trans Sulawesi antara Makasar Pare-pare segmen 3 dari Makasar sampai Baru dan pembangunan jalur ganda Bogor-Sukabumi sepanjang 57 KM, elektrifikasi jalur KA lintas Yogyakarta-Solo, 1 paket pembangunan jalur ganda Mojokerto-Jombang 24 KM, pembangunan fasilitas kereta api untuk Bekasi sampai dengan Cikarang, Peningkatan jalur rel Alas Kabu Tebing Tinggi Pematang Siantar untuk meningkatkan kecepatan kereta api dalam rangka mendukung kawasan wisata Danau Toba sepanjang 57 KM. Sedangkan dana-dana yang bersumber dari dana PHLN atau bantuan luar negeri ada 4 kegiatan :

1. (...) activation double tracking (...) project. Ini (...) Bagian dari (...) yang sudah lama kita kerjakan.
2. Jabodetabek railway capacity and (...) untuk Jabodetabek.
3. MRT is (...) juga fase 1 dan pengadaan rel dan wesel.

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati,

Selanjutnya kami akan menyampaikan hasil review kita tadi renstra terkait dengan berapa jalur kereta api yang akan kita selesaikan pada tahun 2019. Berdasarkan pagu indikatif yang ada sebesar 15.361 triliun kita akan selesaikan pada tahun 2019 sepanjang 270 KM jalur kereta api yang akan selesai yang artinya siap beroperasi sepanjang 144 KM itu merupakan tahap awal pembangunan. Tahap awal pembangunan itu adalah diantaranya Trans Sulawesi antara Makasar Pare-pare, jalur ganda Bogor Sukabumi, jalur ganda Mojokerto Jombang, juga DDT. Jalur yang akan kita selesaikan dan siap operasi pada tahun 2019 selain DTT secara parsial pembangunan jalur ganda Kroya Kutoharjo, jalur ganda Kedung Banten Madiun, Trans Sumatra Rantau Prapat Kota Pinang, Trans Sumatra Besitang Langsa, jalur Trans Sumatra Kulon Kekeh Paloh di Aceh, Pembangunan KA bandara Adi Sumarno, reaktivasi Semarang Tawang Pelabuhan Tanjung Emas yang saat ini sempat terhenti pada tahun 2017 karena ada masalah dengan lahan, pembangunan jalur ganda Kotabumi Cempaka di Lampung, lanjutan reaktivasi KA Lintas Kedung Jati Tuntang, reaktivasi Cilanjang Cipatat Padalarang, reaktivasi jalur Kereta Api Padang Pulau Air di Sumatra Barat. Peningkatan jalur KA ada 3 kegiatan; peningkatan rel dari daerah Kabut Tebing tinggi Pematang Siantar 57 KM, peningkatan track existing mengganti bantalan rel R42 dengan menjadi R54 antara Kawung Anten Lebeng koridor Banjar Kroya lintas Bogor Yogyakarta, peningkatan track existing mengganti R42 menjadi R54 antara Jeruk Legi Kroya koridor Banjar Kroya lintas Bogor Yogyakarta.

Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati,

Kegiatan 2019 secara dalam mendukung program Nawacita PSN akan kami sampaikan sebagai berikut :

1. Terkait dengan dukungan perkeretaapian untuk prioritas nasional dalam kaitan dengan nawacita ada 12 kegiatan disini.
2. Pengurangan kesenjangan antar wilayah melalui penguatan konektivitas dan kemaritiman. Kegiatan-kegiatan yang akan kita lakukan ditahun 2019 antara lain adalah
 - KA bandara, jalur KA menuju Bandara Sultan Mahmud Badarudin, ini kita masih melakukan subsidi untuk pembayaran subsidi untuk KA LRT Sumsel, subsidi untuk KA Bandara Minang, penyelesaian KA Bandara Adi Sumarno siap di operasikan pada awal tahun 2019, dan juga jalur KA Bandara Juanda, untuk perencanaan persiapan pengadaan lahan untuk bandara baru Kulon Progo di Yogyakarta.
 - Sedangkan untuk konektivitas atau intermoda dengan pelabuhan :
 1. Jalur KA pelabuhan menuju Tanjung Emas Semarang. Ini adalah penyelesaian yang sudah kita bangun.
 2. Jalur KA menuju Pelabuhan Teluk Lamong pengadaan lahan
 3. Perencanaan untuk jalur KA pelabuhan Katibang dan juga jalur KA menuju Bakahuni.
 - Masih di dalam mendukung Nawacita yang kedua terkait dengan prioritas nomor 2, KA perkotaan kita akan ada 3 kegiatan :
 1. DTT di Jakarta akan kita selesaikan untuk target operasi tahun 2019 secara parsial, eletrifikasi Jogja Solo dan juga perencanaan untuk MRT is wes.

2. Dukungan pengembangan kawasan industri dan kawasan ekonomi khusus jalur KA menuju kawasan Tanjung Lesung Banten ini masih dokumen perencanaan.
 3. Untuk mendukung kawasan strategi pariwisata nasional akan kita susun dokumen perencanaan untuk KSPN mendukung jalur KA menuju KSPN Danau Toba dan jalur KA menuju KSPN Borobudur.
3. Dalam mendukung kegiatan direktif Presiden ada 2 kegiatan yang telah kita bangun tahun 2018 dan juga masih dilanjutkan ditahun 2019 yaitu
- a. Pembangunan jalur KA Bandara Adi Sumarno.
 - b. Pembangunan jalur ganda KA Bogor Sukabumi.

Terkait dengan PSN ada 12 kegiatan yang akan kita lakukan pada tahun 2019 :

1. KA kereta api Makasar Pare-pare segmen 3. Ini konstruksi ditahun 2019 dan tahun 2020 sudah bisa beroperasi sampai ke Maros.
2. Double track Jawa Selatan ; pembangunan jalur ganda Bogor Sukabumi, pembangunan jalur ganda Kroya Kutoharjo, Kedungbanteng Madiun yang ditargetkan beroperasi pada akhir tahun 2019 dan juga pembangunan jalur ganda Mojokerto Jombang (...) ditahun 2019.
3. Kereta api Rantau Prapat Duri Pekanbaru ini kita sedang pembangunan juga sampai tahun 2019 sampai ke Kota Pinang, kereta api Jambi Palembang masih pengadaan lahan yang sudah diusulkan didalam DIPA ELMAN dan juga pengadaan lahan melalui DIPA ELMAN untuk kereta api bandara Kulon Progo atau Yogyakarta.
4. Proyek pembangunan prasarana kereta api dalam kota dalam rangka mendukung PSN tadi adalah :
 - a. Perencanaan untuk MRT is wes.
 - b. Kegiatan konsultan untuk LRT wilayah Jabodetabek. Karena ini sudah investasi, kita masih melakukan perencanaan dan pengawasan.
 - c. Pembayaran subsidi untuk LRT Sumsel.
 - d. KA Bandara Adi Sumarno.

Kami kira itu semua kegiatan-kegiatan yang akan kita lakukan tahun 2019 di subsektor perkeretaapian. Demikian kami kira mohon dukungan dari seluruh Anggota Komisi V. Terima kasih.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Dirjen Perkeretaapian.
Selanjutnya silakan Kepala BPTJ.

KEPALA BPTJ (BAMBANG PRIHARTONO, IR, MSCE)

Terima kasih bapak pimpinan.

Assalammualaikum WR. WB.

Yang saya hormati Bapak Pimpinan Komisi V beserta Anggota Komisi V.

Izinkan kami menyampaikan pertama evaluasi pelaksanaan anggaran tahun 2018. Kemudian nanti dibagian sesi kedua, kami sampaikan program kegiatan tahun anggaran 2019. Pada evaluasi 2018 kami sedikit akan menyampaikan mengenai kebijakan makro transportasi Jabodetabek kemudian beberapa kegiatan strategis tahun 2018.

Bapak Pimpinan dan Anggota Dewan yang kami hormati,

Didalam kebijakan makro memang kami mempunyai rencana induk transportasi Jabodetabek yang insya allah dalam waktu dekat ini akan ada payung regulasinya dalam bentuk Perpres, saat ini sedang di Bapak Menteri Sesneg. Di dalam kebijakan makro Jabodetabek diharapkan kita akan mengembangkan jaringan angkutan umum. Diharapkan nanti ada peningkatan modal share untuk angkutan umum. Kemudian disamping itu kita mencoba untuk mengintegrasikan antarmoda baik tidak hanya secara fisik tapi juga sistem ticketing yang terintegrasi sehingga nanti diharapkan bahwa angkutan umum semakin dekat dengan masyarakat.

Selama ini,

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati.

Angkutan umum sulit bersaing dengan kendaraan pribadi. Oleh karena itu kami berusaha memberi pelayanan-pelayanan terbaik untuk angkutan umum sehingga nanti masyarakat akan pindah dari penggunaan mobil pribadi ke angkutan umum. Kemudian beberapa kebijakan harus kami lakukan supaya ada perpindahan akomodasi melalui kebijakan push yang akhir-akhir ini kita coba lakukan sehingga nanti pelayanan umum akan meningkat yang selama ini baru sekitar 2 % ditargetkan tahun 2019 bisa mencapai sekitar 4 %.

Kemudian juga kami membutuhkan teknologi informasi dalam rangka menyampaikan atau sharing informasi kepada masyarakat tentang kondisi terkini lalu lintas yang ada di Jabodetabek. Sehingga masyarakat dapat terinformasikan dengan baik kira-kira kondisi-kondisi kemacetan yang ada setiap harinya melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Pada tahun anggaran 2018, ada beberapa kegiatan strategis yang sedang berproses dan insya allah mudah-mudahan bisa mencapai target :

1. Mengenai keselamatan. Kita mengadakan pemasangan fasilitas keselamatan jalan di 7 ruas jalan nasional.
2. Untuk memonitor pergerakan atau kondisi lalu lintas harian, kita membangun yang disebut dengan RTCS. Dan kami sudah bangun di 2 koridor ini merupakan kegiatan lanjutan.
3. Karena kondisi jalan sekarang sudah semakin parah (dalam bahasa Inggrisnya visi rasio sudah mendekati 1) maka perlu ada kebijakan-kebijakan dalam mengatasi permasalahan transportasi yang ada.

Ada 3 paket kebijakan yang kami implementasikan :

1. Manajemen rekayasa lalu lintas yaitu melalui pengaturan kendaraan pribadi kemudian juga melakukan manajemen rekayasa di jalan tol.
2. Kami menyediakan angkutan umum dengan harapan nanti masyarakat yang terkena kebijakan bisa beralih kepada angkutan umum sehingga nanti

angkutan umum akan menjadi prioritas dikemudian hari sehingga nanti kendaraan pribadi ataupun kendaraan 02 diharapkan nantinya akan sebagai feeder saja jadi angkutan jangka pendek. Kemudian di waktu-waktu tertentu kami terpaksa melakukan pembatasan perjalanan barang atau logistik dalam rangka untuk mengatasi kelancaran lalu lintas.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Kegiatan strategis lainnya adalah terkait dengan angkutan umum, kami bekerja sama dengan Po-Po Bus juga dengan Po-Po Bus yang dibawah Kementerian BUMN. Kita menyediakan trans Jabodetabek premium ada di 2 rute kemudian dengan diserahkan terminal tipe A ke Pemerintah Pusat dibawah BPTJ ada 4 terminal tipe A :

1. Balarang Siang di Bogor.
2. Florist Flawad di Tangerang.
3. Jati jajar di Depok
4. Pondok cabe Kota Tangerang.

Kemudian disamping itu kami melakukan perizinan terutama angkutan sewa online seperti yang sudah disampaikan Bapak Menhub. Sewa online harus mengikuti PM 108 sehingga kami memberl izin untuk semua taksi online menjadi taksi resmi. Sudah mendapat izin dari BPTJ kira-kira sekitar 3.471 unit.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Kami menyampaikan informasi tentang anggaran 2018 dimana porsi terbesar adalah belanja pegawai sekitar 40.73 % kemudian disamping itu ada belanja barang itu mencapai 24.67 % kemudian belanja modal 12.77 %. Secara keseluruhan realisasi sampai bulan ini baru mencapai 20.8%. Kami optimis diakhir tahun anggaran kami bisa mencapai diatas angka 90 %.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Kami mulai fokus terkait dengan tahun anggaran 2019 beberapa kegiatan kualitas :

1. Kami mulai dengan kegiatan-kegiatan fisik untuk integrasi antarmoda sehingga kami memerlukan pembangunan JPU di beberapa stasiun kereta api.
2. Kita melanjutkan pembangunan APCS atau memperluas jangkauan monitoring kami untuk memonitor lalu lintas harian di Tangerang.
3. Kami juga terpaksa memerlukan pemeliharaan untuk alat-alat yang sudah kami investasi supaya tidak ada permasalahan didalam pengoperasian yang setiap hari.
4. Kami juga BPTJ perlu menata beberapa titik simbol transportasi Jabodetabek karena memang ada beberapa titik simpul yang perpindahan antarmoda tidak terlayani dengan baik. Contoh kasus adalah distasiun-stasiun kereta api. Sekarang ini pelayanan kereta api meningkat cukup signifikan bahkan perkembangannya luar biasa sekali tetapi angkutan lanjutannya di stasiun tidak terlayani dengan baik. Ini menjadi prioritas BPTJ.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Kami sampaikan komposisi pagu indikatif BPTJ tahun 2019. Total anggaran 192,69 miliar dan terdiri dari belanja barang operasional mencapai 136.6 miliar selebihnya adalah untuk belanja operasional dan belanja pegawai.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Dari pagu kebutuhan sebenarnya angkanya turun cukup signifikan. Pagu kebutuhan kita sebenarnya tahun 2019 kira-kira sekitar 2.3 T tetapi pagu indikatif mencapai hanya 162.6 miliar. Oleh karena itu,

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang kami hormati,

Ada beberapa kegiatan yang kemungkinan tidak akan tertampung didalam pagu indikatif tahun 2019. Diantaranya adalah kita akan menyiapkan beberapa kegiatan fisik sesuai dengan (...) seperti (...) terpaksa tidak bisa tertampung kedalam anggaran tahun 2019. Kemudian menanggapi tentang keselamatan, ada beberapa kebijakan yang mungkin juga perlu diperhatikan terutama adalah pengadaan pemasangan alat APCS atau lanjutan kemudian juga kami mengharapkan kita bisa memasang pengadaan dan pemasangan GPS bagi setiap angkutan umum supaya memberi pelayanan angkutan umum menjadi lebih baik lagi.

Kemudian terkait dengan peningkatan kinerja pelayanan sarana transportasi, terkait dengan pagu indikatif yang ada kami terpaksa beberapa (...) terminal tipe A di Jabodetabek agak terganggu. Karena memang ini adalah kewenangan baru buat kami sehingga memang nanti kami mengharapkan mohon arahan dari Bapak Ibu anggota dewan yang terhormat tentang operasional terminal tipe A ini bisa menjadi prioritas. Kemudian kami ada rencana mengusulkan subsidi untuk angkutan perkotaan. Selama ini memang permasalahan angkutan perkotaan adalah masalah subsidi yang selama ini mereka tidak mampu untuk merawat angkutan umum yang ada.

Kemudian terkait dengan *good government*, ada beberapa kegiatan yang tidak tertampung dengan pagu indikatif yang ada yaitu kekurangan belanja pegawai. Kalau kita lihat memang sekarang ada penambahan-penambahan pegawai karena kegiatan di BPTJ cukup meningkat. Sehingga nanti ada terpaksa beberapa kita melakukan pengurangan-pengurangan.

Bapak dan Ibu Anggota Dewan yang terhormat.

Target (...) yang ingin kita capai di tahun 2019 (...) 32 % diharapkan pada tahun 2019 mengalami penurunan hanya 30, 4 %. Kemudian kecelakaan yang semula 10.8 %, tahun 2019 9.9 %. Kemudian rasio nasional yang terlayani oleh jaringan angkutan umum yang sebelumnya 70 % ini menjadi 66.5 %. Kemudian rasio jumlah proses integrasi antarmoda transportasi yang telah saya rencanakan yang semula 5 % menjadi sekitar 10.3 %.

Demikian Bapak Ibu Anggota Dewan yang terhormati, rencana kegiatan anggaran tahun 2018 tapi diluar ini juga bapak ibu anggota dewan yang kami hormati kami juga memprogramkan kegiatan (...) melalui jalur swasta atau KPDI beberapa kegiatan terkait dengan info perkeretaapian kemudian juga beberapa lagi dan juga

nanti kami mencoba menyelesaikan melalui pinjaman hibah luar negeri terkait dengan (...).

Demikian Bapak Ibu Anggota Dewan yang kami hormati, kami mohon arahan lebih lanjut. Lebih kurangnya mohon maaf.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik. Demikian sudah selesai paparan dari Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian dan BPTJ.

Selanjutnya saya beri kesempatan kepada anggota untuk menyampaikan saran dan masukan.

Dimulai dari Pak Alex. Silakan Pak Alex Indra Lukman. Iya silakan.

Setelah itu siap-siap Ibu Sadarestuwati.

Sudah siap belum. Belum.

Sabar silakan.

F-PDIP (HJ. SADARESTUWATI, SP, M.MA):

Terima kasih pimpinan.

Assalammualaikum WR. WB.

Selamat sore.

Salam sejahtera untuk kita semua.

**Yang saya hormati pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Pak Dirjen Hubda, Dirjen Perkeretaapian dan BPTJ beserta jajarannya.**

Melihat dari paparan yang bapak-bapak sampaikan, sebenarnya jujur saja apa yang seharusnya dipenuhi disediakan anggaran yang dibutuhkan begitu besar tetapi ternyata yang bisa direalisasikan pagu indikatif jauh dari keinginan khususnya dari perhubungan darat kita selalu berteriak zero accident. Kita menuntut pemerintah untuk bisa mencapai zero accident baik perhubungan darat, laut, udara dan perkeretaapian. Akan tetapi, dari pagu anggaran yang tadi dipaparkan begitu tidak seimbang.

Untuk pagu indikatif perhubungan darat 2019 ini hanya 3.784 sekian. Artinya ini terjadi penurunan dibandingkan dengan tahun 2018. Padahal ketika terjadi accident tadi ketika kita bicara masalah kecelakaan penyebrangan angkutan penyebrangan kita semuanya marah, kita semuanya menginginkan jangan sampai terjadi kecelakaan ini. Akan tetapi ketika melihat ini apa iya anggaran ini begitu besarnya kita bisa menghindari kecelakaan. Begitu besarnya artinya anggaran yang hanya anggaran 3 triliun sementara kita disuruh aman. Pemerintah disuruh menyediakan segala-segalanya.

Saya kira ini sesuatu yang imposible maka dari itu ini saya rasa juga tanggung jawab kita juga bersama untuk bisa membantu pemerintah dalam hal ini ada kementerian yang menjadi mitra kita dirjen, khususnya disini adalah Dirjen Darat.

Kita membantu untuk bisa menaikkan anggarannya khususnya teman-teman yang ada di Badan Anggaran.

Kalau kita bandingkan dengan anggaran yang ada diperhubungan laut, atau bahkan yang terbesar di Perkeretaapian. Kalau kita kemudian menuntut sesuatu yang berlebihan, saya kira kita harus berpikir kembali untuk menuntut itu. Maka dari kita juga harus bersama-sama menyuarakan kepada pak menteri juga ke Kementerian Keuangan. Bagaimana perhubungan darat ini bisa ditambah anggarannya dari hampir awal tahun pada saat saya pertama kali di Komisi V tahun 2009 sampai sekarang rasanya perhubungan darat ini boleh dikata anggarannya paling kecil.

Sementara tuntutan begitu banyak. Masih sangat banyak jalan-jalan raya kita yang tidak ada rambu lalu lintas, tidak ada penerangan jalan dan lain-lain. Akan tetapi kembali lagi dengan pagu yang sangat kecil apakah mungkin. Akan tetapi juga ada suatu hal juga yang perlu saya sampaikan kepada Pak Dirjen Darat walaupun banyak sekali tuntutan untuk pengadaan Kapal Ferry, ini harusnya kita berpikir kembali apa iya untuk pengadaan Kapal Ferry ini harus Pemerintah yang mengadakan.

Apa fungsi dari ASDP, apa fungsi dari PT Pelni. Harusnya mereka juga PT Pelni yang merupakan perusahaan milik negara ini harusnya bisa berperan aktif untuk mengadakan Kapal Roro ini, bukan dibebankan keseluruhannya kepada Pemerintah. Kalau pemerintah dibebankan ini semuanya tidak akan sanggup. Tidak akan pernah sanggup. Karena tuntutan ini tidak hanya kapal penyeberangan saja. Belum lagi daerah-daerah menuntut kesamaan antara satu daerah dengan yang lainnya. Bapak terbebani juga dengan pengadaan bus yang ada diprogram bapak. Ini juga tidak kecil.

Maka dari itu alangkah baiknya untuk penganggaran apa saja skala prioritasnya ini tolong betul-betul cermat. Kalau memang bisa dilakukan oleh perusahaan baik itu swasta maupun perusahaan milik negara, saya rasa ini bisa dilimpahkan sebagaimana yang terjadi di Perhubungan Udara. Sehingga tidak semuanya menjadi beban Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Kalau saya bicara kereta api, kalau kereta api monopoli. Akan tetapi bukan tidak mungkin kemudian ini bisa dikerja samakan supaya juga tidak memakan anggaran APBN begitu besar. Kita semua tahu bahwa anggaran APBN kita itu boleh dikatakan tidak akan pernah bisa mencukupi tetapi kalau manajemennya tidak pernah bagus di kementerian saya kira juga sampai kapan pun kita hanya mimpi untuk bisa mendapatkan pelayanan yang terbaik dari pemerintah.

Dan juga pak menteri tadi semua teman-teman menyampaikan perihal hari ini kita semua sudah tahu bahwa ekonomi daerah sudah berjalan. Tolong juga dijelaskan kecelakaan itu untuk pelayaran itu memang tanggung jawab pemerintah pusat atau tanggung jawab pemerintah daerah. Supaya juga pemerintah pusat tidak menjadi permasalahan terus. Semua ditumpukan kepada pemerintah pusat. Mohon penjelasan disini supaya juga bisa terbuka dan kita bisa memahami dengan baik.

Saya kira Itu yang perlu saya sampaikan perkeretaapian. Saya terima kasih daerah saya segera dibangun untuk double track nya. Akan tetapi juga saya mohon dengan sangat pembangunan ini bisa dijalankan dengan baik dan benar-benar, bisa

tepat waktu dalam pelaksanaannya. Saya kira itu pimpinan yang perlu saya sampaikan. Terima kasih. Mohon maaf.

Wassalamualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik terima kasih Bu Restu.
Silakan Pak Henky.

F-PDIP (Drs. HENKY KURNIADI, SH, MH):

Terima kasih pimpinan.

Assalamualaikum WR. WB.

Yang saya hormati Bapak Pimpinan Komisi, rekan-rekan Anggota Komisi, Bapak-bapak dirjen beserta jajarannya yang saya hormati.

Pertama saya ikut prihatin atas kecelakaan-kecelakaan yang berada dilaut. Ketika seminggu sebelum lebaran kita disini merapatkan lebih berfokus masalah keamanan darat kemudian ancaman Pilot Garuda lebih terkonsentrasi kesana tetapi setelah kita libur lebaran ternyata malah yang dilaut yang terjadi masalah. Ini perlu dicermati dan saya percaya bahwa yang namanya keselamatan itu lebih kearah rekayasa manusia daripada sekedar takdir alam.

Kita melihat misalnya pesawat sekarang disebut yang paling aman sekarang penggunaannya adalah pesawat. Padahal kalau kita lihat pesawat itu besi itu bisa terbang. oleh karena kecerdasan manusia maka besi bisa terbang dan ternyata yang sedikit kecelakaannya. Itu semua karena rekayasa sekuritanya luar biasa. Dipesawat itu tidak hanya angkasa pura, bukan hanya BMKG tetapi ada (...) Indonesia yang mengawal disana. Jadi standar prosedur sekuritanya sangat ketat. Itulah mengapa pesawat sampai sekarang yang kita gunakan sampai sekarang sangat aman.

Saya percaya kalau manajemen sekuritanya kita perketat maka yang lain-lain pun itu juga akan lebih keselamatannya lebih terjamin. Termasuk yang berada dilaut. Sekali lagi kita harus berkonsentrasi pada standar prosedur sekuritanya. Bagaimana manajemen sekuriti yang perlu dibangun. Itu sangat mengurangi angka kecelakaan seperti pesawat. Kemudian dari BPTJ saya juga merasa janggal, kebutuhannya 2.3 triliun tapi ternyata hanya 160 miliar. Memang sangat kecil. Tetapi kalau dilihat memang dari pusat 160 miliar pak sebenarnya di APBD DKI itu ada 70 triliun lebih bisa bekerja sama dengan disana karena yang lain itu pusat untuk seluruh Indonesia tapi khusus untuk bapak ada suatu kewilayahan. Karena itu angka yang 70 triliun lebih itu harus dimanfaatkan juga. Kemudian kalau kerja sama dengan swasta ini sangat memudahkan karena posisinya berada di DKI dibandingkan dengan daerah-daerah lain yang lebih terpencil misalnya sulit untuk diajak kerja sama swastanya.

Karena itu hanya dengan kepandaian dan kreatifitas maka potensi yang bapak bisa bangun ini bisa luar biasa. Memang 160 miliar perlu kita tingkatkan. Saya setuju karena 160 miliar sangat berbeda dengan 2.3 triliun. Kemudian yang didarat pak, didarat ini bapak, dari darat, laut, udara paling kecil nilainya 4.5 triliun memang sangat kecil. Menurut saya sekitar 70 triliun lebih pantas kalau hanya 4.5 triliun memang berat wilayah seluruh Indonesia angka seperti ini sangat kecil jadi ini perlu konsentrasi bagaimana penegakan dengan Bappenas kemudian dengan

Banggar supaya tahun 2019 lebih meningkat dan bapak lebih leluasa dalam membangun terutama sekuritinya ini.

Kemudian yang kereta api, saya mau keluar sebentar untuk penjelasan betapa pentingnya kereta api era saat ini. Kita mengetahui kereta api ketika Amerika Serikat dulu, orang Inggris yang bermigrasi ke Amerika mencari tembakau, mencari emas, kemudian membangun kereta api. Maka terjadilah suatu tatanan baru setelah kereta api terbangun menjadi Amerika Serikat yang luar biasa.

Kita mengetahui sekarang perang negara-negara adi kuasa itu berdasarkan tiga. Peperangan yang pertama adalah caransi world karena itu Amerika Serikat menjaga bagaimana seluruh dunia ini tetap menggunakan US Dollar sehingga ketika dia mencetak US Dollar yang inflasi bukan satu negara tetapi seluruh dunia. Kemudian ada yang namanya cyber world yang saat ini sedang berkecamuk didunia. Yang ketiga adalah Natural resources world namun saat ini Cina mengulangi Amerika Serikat abad 18. Cina membuat abad ke 21 ini untuk menyaingi Amerika Serikat negara-negara adi kuasa dengan membuat jalur kereta api disebut one belt one road, one road one belt dengan berdasarkan berada didalam yaitu line print kemudian juga merin print.

Inilah yang kemudian menjadi suatu kekuatan untuk mempersiapkan akan mengalahkan kejayaan Amerika Serikat. Di one road one belt khusus yang untuk lewat Indonesia itu Jakarta dan Nabire. Anehnya kenapa Cina yang kelihatannya tidak bermain strategi kenapa mengincar Nabire. Karena Papua tengah itu ternyata yang paling kaya di seluruh Asia ini. Jadi kalau Papua tengah ini menjadi suatu provinsi. Maka itu lebih kaya daripada Brunei Darussalam. Jadi kereta api yang dipakai sebagai strategi adi kuasa untuk bersaing dengan yang lainnya. Nah, karena itu kereta api dikemudian hari menjadi suatu yang penting untuk kita dan ternyata kereta api itu angka kecelakaannya yang paling kecil disini.

Saya melihat disini kalau dilihat progres panjang jalur operasi dan rencana pembangunan jalur KA itu saya senang dengan angka yang biru. Berarti yang pengadaan lahan biru muda. Pengadaan lahan sudah mulai banyak disitu. Karena yang paling sulit menambah jalur kereta karena pengadaan lahan. Tetapi disini perlu ada penambahan perencanaan. Misalnya Kalimantan itu jalur dari Pontianak ke Tarakan belum ada. Padahal Kalimantan itu pulau paling terbesar didunia. Disitu hanya Pontianak sampai Banjarmasin, Banjarmasin sampai Tanjung Rede. Jadi tidak ada perencanaan disitu. Itu perlu ditambah paling tidak warna merah muda rencana pembangunan. Kemudian warna kuning studi kelayakan. Kemudian kalau setelah studi kelayakan ada warna biru sebagai basic design disitu. mengapa Kalimantan tidak ada, sedangkan Sulawesi yang pulaunya itu lebih-lebih kurus-kurus seperti huruf k lebih kecil-kecil tetapi ada suatu double jalan yang memenuhi dalam lingkaran itu.

Kalau di Sumatra itu juga jalur di utara, kalau jalur selatan itu dari Aceh sampai ke Tanjung Karang itu belum ada jadi ini perlu dibangun yang warna merah mudanya. Kemudian yang di Papua. Di Papua itu dari Jayapura sampai Merauke belum ada. Jayapura, Kerauke, Merauke belum ada, ini perlu dibuat suatu perencanaan disitu. Kemudian dari Merauke sampai Timika juga belum ada. kemudian Fak-fak Kalimana juga belum ada. Walaupun ini hanya sebuah mimpi tapi paling tidak sudah ada rencana pembangunan karena rencana pembangunan itu ditindak lanjuti dengan visibilitas tadi dan itu membutuhkan biaya. Paling tidak kita harus punya FS untuk keseluruhan perencanaan tersebut.

Saya percaya dalam 30 tahun lagi kalau kita serius jalur kereta api yang kita harapkan ini bisa selesai semua dan kita akan menjadi suatu tatanan baru. Ini kereta

api sangat penting karena pada saat ini terjadi suatu perubahan dasar pada cuaca sehingga kalau cuaca berubah maka jalur penggunaan pesawat dan kapal juga akan sangat rawan. Apalagi ada gunung meletus, badai salju maka berhentilah pesawat, berhentilah kapal. Dan yang bisa menjalankan hanya kereta api karena itu kereta api adalah alternatif yang paling aman digunakan jika mengalami anomali cuaca yang ekstrim. Ini penting untuk jalur kita supaya ini tetap transportasi tetap berjalan walaupun menghadapi cuaca ekstrem atau ada suatu gempa bumi atau suatu gunung meletus.

Saya piker Ini yang bisa saya usulkan. Itu murah pak kalau hanya perencanaan itu. Perencanaan itu murah tapi paling tidak sudah merasa oh sudah direncanakan jalur yang kosong-kosong begitu. Terima kasih.

Wassalamualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Hengky.
Pak Subarna silakan.

F-GERINDRA (H. SUBARNA, SE, M.Si):

Bismillahirrahmanirrahim.
Assalamualaikum WR. WB.

Terima kasih pimpinan.

Saya langsung saja, ada pertanyaan yang sebenarnya ingin langsung dijawab.

Yang pertama kita ketahui, zaman ketika macet di Jawa yang sering tampil di TV itu rata-rata mohon maaf nagrek, jalur-jalur dari Jakarta sampai Cirebon sampai Tasikmalaya itu jalur-jalur rawan macet sekali sampai hari ini. Saya melihat barusan di anggaran untuk perkeretaapian, sering kali berbicara untuk anggaran perkeretaapian dari Jawa Tengah ini sudah hampir selesai semua. Jalan tol sekarang dibangun semua. Tapi jalan tol Bandung, Tasik sampai hari ini belum ada signal ya pak.

Demikian juga dengan kereta api. Ingin berharap sebenarnya, Berharap sekali, ada jalur ganda sebenarnya dilakukan sampai Jakarta. Terus terang saja pak, sampai hari ini mohon maaf kita itu 12 jam, 7 jam, 9 jam pak. Saya selalu berangkat dari Tasik sampai Jakarta hampir 12 jam. Rata-rata begitu. Lalu pertanyaannya kenapa bapak tidak mengganggu untuk jalur kereta api.

Kata Pak Alex tadi ini termurah sebenarnya untuk anggaran ini. Kenapa tidak dibuat jalur itu. Kita hampir setiap tahun melihat kemacetan terjadi disana. Tetapi kenapa jalur kereta api tidak pernah diperbaiki, ditambah. Dan sekarang pun saya lihat di anggaran ini juga tidak ada. Jadi alasannya apa kira-kira. Dasar pertimbangannya apa. Insya allah sekarang dibangun tol, untuk jalur nagrek kesana tidak ada. Ini mohon dijawab alasannya apa. Walaupun hidup Jawa Barat mohon maaf saya berbicara atas nama Jawa Barat, 46 juta sekarang penduduknya. Mohon maaf untuk kesejahteraan ini bukan mogok hewan tapi mogok orang. Di Jawa Barat Ini paling banyak pak mohon maaf kepada yang lain.

Yang kedua berkenaan dengan di darat pak. saya sering sekali mengusulkan PPJU. Ini kepentingan kami selaku anggota dewan yang murah sebenarnya. Ini

tolong dianggarkan untuk PPJU pak. PPJU pak penerangan. Dulu menjanjikan menteri ini akan memberikan kedaerah-daerah atau mungkin seratus titik atau berapa, sampai hari ini pun mohon maaf tidak ada sinyal baik pak. Tolong anggaran Kementerian Perhubungan ini luar biasa pak. Masa untuk sekian saja mungkin hanya beberapa miliar untuk menganggarkan untuk PPJU ini. Ini akan kita coba bagikan kedaerah-daerah terpencil terutama kami mungkin dari Jawa Barat bagian selatan. Mungkin itu saja. Sekali lagi, mohon saya ingin ada jawaban yang konkrit, kenapa tidak dia tidak dianggarkan untuk perbaikan kereta api Jakarta sampai Banjar atau Jawa Tengah, kalau tidak salah sudah dua track semua. Terima kasih.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Subarna.
Selanjutnya silakan Pak Bambang Haryo.

F-GERINDRA (Ir. H. BAMBANG HARYO SOEKARTONO) :

Terima kasih bapak pimpinan.

**Bapak Ibu Anggota Komisi V yang terhormat,
Juga para dirjen dan Kepala BPTJ beserta staf.**

Assalammualaikum WR. WB.

Saya sebenarnya tadi ingin menanyakan pak dirjen ataupun Pak Kepala BPTJ. Tapi kalau tidak salah hanya pak dirjen saja yang menjelaskan. Disini banyak Kepala Baleg, Kepala Baleg, Kepala Baleg dan sepertinya kerjanya bagus-bagus semua. Tapi saya belum melihat kompetensinya pak. Karena ini kementerian Teknis pak, direktorat teknis, tentu mereka harus orang-orang teknis dan mengerti dibidangnya. Ini tadi sebenarnya saya ingin tanya satu persatu, karena saya masih menemukan orang-orang yang tidak mengerti teknis tapi ditempatkan ditransportasi.

Ini yang harus mengerti, kalau pak Dirjen Darat dari Kepolisian tahu transportasi pak, Sudah tahu transportasi darat. Kalau misalnya bukan orang teknis saya tidak setuju tentu saya mengkritisi permasalahan yang berhubungan anggaran di Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Yang saya anggap termasuk ini yang sangat kecil. Kenapa begitu pak. Bapak ini menyelenggarakan transportasi beserta infrastrukturnya. Itu yang terbesar dibanding dengan model transportasi lainnya laut, udara dan kereta api. Mereka hanya porth to porth sedangkan bapak dari port to point. Point to port jauh lebih banyak pak.

Jadi, kalau misalnya penumpangnya pesawat itu sekarang sudah mencapai hampir 1 miliar dalam 1 tahun, bapak sudah mengangkut 1 miliar yang akan terbang dan satu miliar setelah terbang. Jadi, transportasi darat itu kalau logistik 92 %. Itu yang mengangkut logistik adalah transportasi darat sekitar 7 % yang mengangkut transportasi laut dan 1 % yang mengangkut transportasi udara. Jadi bapak yang terbesar.

Jadi kalau misalnya ini ditawarkan, ini permasalahannya berhubungan dengan nyawa publik, berhubungan dengan barang publik, uang publik yang harus

bapak selamatkan. Jadi, saya mengkritisi adanya negosiasi tawar menawar seperti menawar dagang sapi. Tidak bisa seperti itu pak. Bappenas harus tahu itu, Kementerian Keuangan harus tahu. Ini masalah keselamatan, nyawa publik yang nilainya luar biasa besar. Ini yang pertama pak. Bapak juga mengendalikan tidak hanya murni darat tapi bapak juga ditransportasi airnya. Transportasi airnya bapak mengelola transportasi danau, sungai yang dimana jumlah sungai kita ribuan pak. Danau kita ada sekitar 1.500 yang diatas 5 hektar. Itu bapak harus kendalikan semua. Jadi luar biasa apa yang sudah bapak lakukan dan saya harapkan memang adanya satu perhatian dari Kementerian Keuangan. Juga permasalahan yang berhubungan dengan jembatan timbang ada 141 yang bapak ambil 25 sampai sekarang belum beroperasi. Karena tidak ada anggarannya. Tadi disampaikan begitu ya.

Yang kedua adalah terminal tipe A, ada 145 terminal tipe A. Tapi yang bapak operasikan hanya 97 dan ini masih kekurangan orang. Terminal tipe A di Sri Tanjung Banyuwangi. Kebetulan kemarin kami bersama-sama dengan rombongan kesana tidak sama sekali dikunjungi oleh bis antar kota antar provinsi. Itu wajib pak. jadi kami mohon kepada pak dirjen bisa memerintahkan semua bis untuk berhenti sebentar di terminal tipe A. Tidak ada namanya toleransi lagi. Jadi, kasihan pak masyarakat ada yang menunggu sampai 5 jam bisnya tidak datang-datang di terminal bapak. jadi ini saya mohon untuk bisa dikelola dan nanti saya akan tekankan, kebetulan saya ada dibagian anggaran untuk lebih menekankan anggaran bapak tidak boleh ditawar.

Masalah kereta api ini pak. Pak Dirjen Kereta Api terus terang kereta api ini adalah transportasi super massal. Bukan massal lagi tapi super massal. Yang dimana transportasi ini harusnya menjadi andalan Indonesia pak. Dizaman Belanda dulu kita punya 7.000 lebih KM jalan kereta api. Sekarang bapak sampaikan kepada kami tinggal 5. 000 KM dan kita pernah mempunyai kereta tercepat didunia kebetulan saya ke Kyoto. Saya lihat kereta api mereka ditahun yang sama 1920 mereka hanya punya kecepatan sekitar 90 KM/JAM itu kereta sinkansin mereka. Kita sudah punya 120 KM/JAM.

Jadi saya ini mohon satu konsentrasi penuh tidak ada tawar menawar dan tidak ada pemindahan anggaran yang digunakan untuk LRT yang mengorbankan jalur-jalur kereta api kita yang akan kita bangun. Ini jalur kereta api yang akan kita bangun di Sumatra termasuk anggaran untuk rolling stock lebih dari 4 trilliun, lebih dari 5 trilliun dipindahkan ke LRT yang dimana LRT ini tidak mempunyai satu kemanfaatan yang sangat besar dan ini biayanya mahal. Kebetulan per jam nya saya sudah hitung dengan 43 Megawatt itu habis sekitar Rp 80 juta. Jadi, kalau satu hari itu sekitar 1.8 miliar untuk biaya operasionalnya.

Makannya dari teman-teman diminta 186 miliar didepan untuk anggaran subsidi kereta untuk orang kaya. Saya katakan kereta untuk orang kaya. Karena tidak tersambung dengan standar bis, tidak tersambung dengan kereta berbasis rel yang dipakai untuk orang menengah kebawah dan tidak tersambung dengan kepelabuhanan. Karena orang tidak naik pesawat terbang pak kalau orang miskin. Tidak disambung semuanya. Jadi kenapa harus disubsidi. Saya tidak setuju anggaran subsidi dipakai untuk orang kaya. Kita sudah sulit untuk bisa mendapatkan anggaran. Orang miskin sekarang dipindahkan anggarannya untuk infrastruktur. Dan itu pak kalau kereta LRT itu, (...) 90. 9 trilliun (...) satu lokomotif, 30 gerbong barang, 1 lokomotif, 10 gerbong penumpang harganya Rp 70 miliar di INKA. Maka kita dapat

120 rangkaian kereta api bisa meramaikan Indonesia. Jadi apa ini Indonesia. Luar biasa. Ini yang saya terus terang Sumatra dikorbankan. Kami lanjutkan.

Saya juga tidak mau pak namanya aemo infrastruktur dan operation ditawarkan. Aemo itu adalah safety, safety adalah standar. Standar tidak bisa ditoleransi. Kenapa bapak turunkan hampir 50 % dari yang mereka minta. Ini yang saya terus terang tidak bisa diterima, tolong dijelaskan. Untuk BPTJ saya pikir ini tugas bapak. Tidak hanya transportasi darat kereta api pak. tetapi bapak mempunyai tanggung jawab juga mengenai transportasi laut karena ini juga lewat Jakarta, Bogor, tetapi didalam penjelasan bapak tidak ada transportasi laut, tidak ada transportasi sungai. Bapak tahu sungai yang lewat di Jakarta itu ada berapa. 11 sungai, bapak boleh cek. Jadi ini yang saya mohon LRT masih belum terhubung.

LRT ini kalau diluar negeri tidak ada pak, kalau antarkota, antarprovinsi. Bisa mati pak anggaran kita. MRT bapak ke Jepang, Cina, ke Singapura kemana-mana dalam satu kota hanya satu kawasan pak. Langsung dihubungkan dengan MRT, langsung dihubungkan dengan kereta berbasis rel dengan kecepatan tinggi menuju ke antarkota, antarprovinsi dan antarnegara. Jadi, untuk itu ini tugas dari bapak untuk memperbaiki transportasi publik yang sudah terlanjur dibangun yang tidak ada manfaatnya untuk kepentingan publik. Hilangnya manfaatnya.

Jadi, ini yang saya sampaikan. Saya juga tidak setuju kalau diberikan subsidi. Tidak ada subsidi untuk orang kaya. Hanya itu yang bisa saya sampaikan. Karena ini tidak tersambung dengan kereta komuter, kereta berbasis rel antar kota, antar provinsi dan tidak tersambung dengan (...). Setuju ya Pak. Tidak ada anggaran subsidi untuk kereta-kereta LRT. Itu saja semoga ini bisa kita perjuangkan kepada bapak dan saya mohon laporan keuangan, istilahnya laporan anggaran itu tolong kembar pak. Jadi, kembar itu urutan-urutannya. Jadi jangan antar ini beda, ini beda. Ini satu kementerian, harusnya sama. Yang mana yang terbaik. Itu disamakan. Jadi laporan 2018 dan laporan 2019. Jadi ini yang saya sampaikan. Mohon maaf pak dirjen dan pak ketua. Terima kasih.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Bambang Haryo.
Selanjutnya Pak.
Silakan Pak Anton.

F-GOLKAR (Dr. CAPT. ANTON SIHOMBING):

Danau Toba.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Iya.

F-GOLKAR (Dr. CAPT. ANTON SIHOMBING):

Terima kasih pimpinan.
Untung saya terlambat bapak pimpinan. Rapat BURT.

**Dirjen Perhubungan Darat dan Dirjen Kereta Api terus Pak Bambang,
Hadirin dan Hadirat yang saya muliakan terutama rekan-rekan Anggota Komisi
V.**

Kereta kita dulu berantakan. Tapi sekarang bisa disiplin dan bisa tertata dengan baik. Penerbangan bisa teratur. Yang naik ke pesawat terbang teratur. Masuk kelapangan terbang teratur. Tetapi pelabuhan tidak teratur. Dirjen Perhubungan darat tidak boleh lepas. Jadi, masalah Danau Toba kita buka. ASDP perlu anggaran. Masa kalian sudah alokasikan dana sudah 2 tahun yang lewat kesana. Bangun dermaga tapi kapal yang bersandar di dermaga kalian tidak jelas kualifikasinya, tidak jelas standarnya.

Apa itu sudah di basto. Saya tahu basto istilah itu. Berita acara serah terima operasi. Belum kan. Sudah saya sendirian. Sudah kalian basto. Dermaga dan roro sudah kalian basto. Kapal sudah, dermaga belum. Dari 2 tahun yang lewat kalian sudah anggarkan. Masa di dermaga kalian bisa kapal yang tidak statiskualifikasi standar. Jadi pak dirjen tadi ada seseorang tadi mengatakan kepada saya kalau sebenarnya perhubungan ini sangat berantakan sekali. Terutama perhubungan laut dan perhubungan darat.

Saya pak dirjen seolah-olah ikut berdosa, rontok ini Danau Toba tidak mungkin ombak disini 3 meter. Sampai rontok. Saya berlayar biasa 18 meter, 20 meter ombak. Tetapi kapal saya itu safe water tite. Stability T safe yang bawa dari kapal ini. Saya pernah berlayar pak dari Los Angeles mau ke Jepang. Bulan Desember saya masuk berlayar 2 hari. 18, 20 Meter ombak, sudah mau terbelah kapalnya. Sudah tidak ada harapan. Saya kontek *US cost guard*. Langsung dipantau oleh satelit. Mereka peduli dengan nyawa saya.

Rejuce search split change yours cost mendarat kemu sedikit ke Amerika Selatan disana baru ditembak ke Jepang. Mereka peduli pak. Orang yang tidak sebangsa dengan saya. Peduli. Jadi kalau bapak-bapak mengatakan ganti itu Direktur Keselamatan bapak, 2 tahun yang lewat. Seperti tahun ini saya tidak ada proyek ya. Simanindo, Tigarasa 11 miliar. Simanindo 32 miliar, Ajibata 36 miliar. Berapa ratus miliar kalau bapak mau jujur beli saja itu *water base* seperti yang di Dubai sana. Satu itu 10 miliar. Itu bisa ke hotel-hotel jemput orang dari hotel ke dermaga dia memakai SIM darat, laut di memakai SIM laut. Lebih efisien. Memang tidak ada proyek. Saya sampai membuat yayasan untuk keluarga-keluarga mereka. Bayangkan kalian lihat di viral itu, ada orang tua anaknya dipeluk biar sama-sama meninggal. Saya wawancara yang hidup itu dia berenang kakinya ditarik kebawah. Yang menarik itu anak-anak. batinnya itu tidak tega meninggalkan fana. Dosa siapa. Bukan dosa hanya kepala dinas disana. Pak dirjen jangan mengatakan di tv sudah kami limpahkan. Kapal itu alat angkut di air. Berarti di laut, di danau, di sungai. Bapak membuat dermaga disana tetapi bapak tidak diawasi tapi yang di basto hanya kapal Roronya.

Siapa juga menteri juga baru datang hari Kamis. Okelah bisa Selayar ini, yang kejadian mereka ASDP. Jangan kalian perhatikan yang subur, yang Merak panjang saja. Perhatikan donk. Pernah tidak (...) kalian memberikan pelampung ke Danau Toba. Pernah tidak tahun ini yang 100 buah, berapa ribu pelampung kalian tiap tahun. Yang dianggarkan 10 ribu, kemudian kalian kurangi jadi 5 ribu. Karena tidak ada untung. Sudah kalian dapat 5 ribu, kalian berikan ke Kalimantan, kalian kasih Palembang. Kalian apa pernah diberikan kepada Danau Toba. Hanya 100, baru kemarin Budi karya membawa 5 ribu saja.

Saya tahu bagaimana kondisi perhubungan laut, perhubungan darat. Saya mengetahui kondisinya. The worst selama ada Departemen Perhubungan. The Worst, apalagi perhubungan laut. Mana care eselon 4, eselon 3 dan eselon 1. Jadi tolong saya agak sedikit pak dirjen. Bagaimanapun BMKG saya tegur, Basarnas saya tegur. Basarnas kalian kerja pura-pura sudah 6 hari. Kenapa dari awal tidak diberitahu, tidak bisa. Kenapa tidak ambil tim Singapura. Gagah pakai orange. Selalu sikap sempurna. Didn't nothing menurut saya. Menunggu orang disana. Paling 6 hari. Bayangkan kalian pimpinan kapal ini tenggelam, yang dipasang jangkar 2. Berarti jangkar itu hanya mengambil (...) ini kapal. Ada buktinya papan itu ditunjukkan kepada keluarga. Saya tegur, cara konvensi dibikin jarum, jalak harimau. Kenapa tidak di Singapura 164 orang. Kejadian kecelakaan kapal kalau tidak salah mulai Januari sampai sekarang kalau catatan saya 24 yang dikoran itu tidak ditulis yang disungai.

Jadi, tolong diperketat ASDP nya, jangan sampai kalian bilang bagaimana pun pusat. Ada direktur, apa direktur itu tanggung jawab diatas saja tidak ke bawah. Tidak tanggung jawab secara langsung teknis, tanggung jawab pembinaan. Bagaimana kalian menghukum nahkodanya polisi. Saya tidak bilang itu nahkoda. Ada Pemerintah memberikan sertifikasi tidak. Ada tidak pemerintah memberikan sertifikasi. Misalnya MPB 1 saya 80 ada tidak. Baru perusahaan menganggap saya mampu. Baru yang mengerjakan nahkoda. Ada tidak, kenapa dia dihukum. Kalian tidak pernah kasih tahu. Jadi, janganlah saya tidak enak Departemen Perhubungan seolah-olah sembunyi tidak mau berbicara di umum. Itu tidak jantan, terus terang saja pak dirjen.

Saya orangnya santun, kalau saya lihat begini, kerjanya seolah-olah saya ikut membunuh mereka. Karena tidak lakukan aturan-aturan keselamatan. Seolah-olah saya ikut berkontribusi. Membunuh mereka, menyiksa anak-anak mereka. Kalau dikoreksi pejabat tidak mau. Tahu tidak kalau di Korea semua itu mundur. Saya tahu bagaimana pergerakan, bagaimana pembagian proyek saya tahu semua perhubungan darat. Saya tahu semua. Saya tahu kalian yang mengatur semua. Kalian tahu bagaimana kalian.

Saya terus terang saya katakan coba dirubah. Jangan kalau Angkutan Merak Panjang dibawah ASDP, Dirjen Perhubungan Darat care. Saya sudah di Danau Toba tidak ada care. Tolong dicatat, lampu-lampu darat disekitar Danau Toba. Tahu tidak bapak bulan 11, 12 Diaspora, orang-orang Indonesia yang ada di luar negeri akan datang ke Danau Toba. Sebagai corong mensosialisasikan Danau Toba. tetapi karena kejadian ini apa mereka bilang, didanau saja tidak bisa di atasi apalagi di laut. Jual saja Danau Toba mu itu. Jadi, pak dirjen tolong ditata kembali, menteri katakan sudah ada unit kalian kan sudah ada Sumatra Utara. Ada balai disini.

Saya belum kenal, saya pernah telepon Pak Sri. Tolong balai membuat UPT nya. Jangan dibidang seperti wakil KNKT itu. radikal, rasialis. nasionalis tidak boleh begitu. Kalian kerja untuk nasional Indonesia. Jangan bilang tidak bisa diatur. Naik pesawat saja bisa diatur. Masa naik kapal tidak bisa di atur. Jadi, pak dirjen kita bersahabat (...) kita bersahabat. Saya sampaikan ini supaya ada perubahan. Kalau bisa agar anak-anak itu biar (...). Minta Direktur Keselamatan, Direktur Prasarana dan sarana, Direktur Angkutan Moda suruh datang. Jadi pak dirjen tolong disimak ini miris sekali. Kemarin di Selayar, tanggal 13,15 meninggal di Makasar, tanggal 13 satu meninggal di Palembang. Jujur ya. Mulai tanggal 13 sampai sekarang sudah 4. Belum lagi disungai. Berapa korban. Ini Selayar sudah 29 korban. Itu dibawah ASDP ya pak. Walaupun operasinya diperhubungan darat, keselamatannya diperhubungan laut, tolong kordinasi. Apalagi pak dirjen orang baru di perhubungan kerja selama ini

harus dipupuk. Terima kasih pak dirjen, terima kasih pimpinan. Maaf kawan-kawan kalau saya agak lama berbicaranya.

Wassalamualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Anton.
Sangat menyentuh.

Ya jadi pak dirjen menjadi catatan. Waktu Pak Anton berbicara itu seperti membaca buku juga pak. Imijinasi saya bisa membayangkan antara kejadian dan realita pelayan kita kepada masyarakat. Dipembahasan anggaran ini menurut saya basisnya ada disana. Untuk menentukan skala prioritas apa yang kita perlukan sehingga disaat-saat seperti itu apa yang terjadi semua bisa diantisipasi karena pembangunan tepat sasaran.

Sebelum ke Pak Ridwan Bae saya sampaikan tanggal 11 Pak Dirjen Perhubungan Darat, Komisi V akan melakukan kunjungan kerja spesifik yang pertama ke Danau Toba, rombongan satu lagi ke Sulawesi Selatan, Selayar dan satunya ke Sulawesi Utara. Dimohon nanti bisa didampingi oleh pejabat-pejabat yang ada, diatur saja. Ya pak ya, tanggal 11. Baik tanggal 11 hari Rabu pak. Ya nanti didampingi. Nanti kita buat surat resmi pak.

Baik untuk semua anggota kami sampaikan tanggal 11 itu kita tidak memakai rumus nasional. Semua anggota berangkat. Karena ini 3 tempat kita bagi habis semua anggota untuk diberitahukan kepada seluruh anggota dari poksi masing-masing. Ya nanti kita bagi habis seluruh anggota di Komisi V ketiga lokasi ini. spesifik biasanya kan kita proposional fraksi. Tapi kali ini kita bagi habis seluruh anggota akan kita berangkatkan semua tanggal 11.

Baik selanjutnya Pak Ridwan Bae.
Bersiap-siap Pak Alex.

F-GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE):

Terima kasih.

Yang saya hormati Pimpinan Komisi V, Pak Kepala Dirjen tentu dengan seluruh jajarannya.

Perasaan kita sudah diantarkan langsung oleh Pak Anton. Dan tentu nya tadi termasuk di Danau Toba tentunya juga wilayah-wilayah lainnya yang mendapat kecelakaan tadi. Mungkin barangkali kita terkait dengan persoalan penganggaran untuk tahun 2019. Saya mulai dari Dirjen Perhubungan Darat. Dirjen Perhubungan Darat saya harapkan walaupun kita syarat dengan anggaran negara yang sangat minim tetapi bapak harus lebih ketat untuk melakukan hal yang prioritas. Prioritas mana yang penting dan mana tidak. Kalau tidak ada asas prioritas memang pada akhirnya anggaran itu tidak jelas.

Kalau dia berangkat akhirnya persoalan kedekatan dan kemauan tanpa ada sisi pengamatan prioritas dalam kepentingan masyarakat kita tidak ada kesulitan. Saya beri contoh misalnya sudah ada pelabuhan feri tapi kapal kadangkala belum ada. Atau kapal sudah ada tapi kelengkapan lainnya belum ada. Misalnya disalah satu daerah Dapil saya, itu namanya Pelabuhan Feri Raha Lagasa disebut disitu dan

Pelabuhan Feri Pure. Itu (...) itu kapalnya sudah ada tetapi (...) belum ada. Kabar-kabarnya belum ada pak.

Sebagian kelengkapan seperti yang disampaikan Pak Hengky tadi. Saya setuju bahwa manajemen sebuah organisasi sangat diperlukan dalam bentuk keselamatan yang real. Jadi, saya minta asas prioritas menjadi pikiran utama pak dirjen. Jangan sampai pak dirjen karena mantan polisi maka bicara (...) terus tidak berpikir lagi soal kelautan dan air. Ini bukan saya menuduh pak dirjen tetapi saya mengingatkan saja.

Kemudian dari Dirjen Kereta Api, Pak Hengky tadi saya ingin mengulangi sekali lagi, memang harus dari sekarang kita pikirkan, direncanakan dari sekarang, daerah-daerah yang belum sempat. Kalau tidak dari sekarang pada waktunya nanti, mahal lagi harga tanah pak. Nanti bapak susah untuk menentukan rel jalur kereta api. Tapi kalau direncanakan dari sekarang kalau harganya murah tidak terlalu mahal, visibilitasnya dibuat dari sekarang maka berarti kita sudah menyiapkan lahan itu. Pemerintah barangkali masih gratis seperti wilayah-wilayah tertentu dan sekarang masih gratis keadaannya. Tapi kalau sudah 23, 30 tahun yang akan datang direncanakan, percaya pak biaya itu akan lebih tinggi lagi. Dicoba pak barangkali dipikirkan dari sekarang. Saya pernah bilang, saya minta di tahun 2015 pak untuk direncanakan dahulu mulai dari Kolaka Utara, Kolaka kemudian Kolaka Timur dan Kota Kendari sampai sekarang saya lihat belum direncanakan itu. Padahal dulu pak siapa namanya pak dirjennya sudah setuju. Sampai sekarang belum direncanakan pak.

Tolong bahwa yang disampaikan Pak Hengky tadi diperdalam, bisa ditindak lanjuti pak. Tidak terlalu besar itu pak. Untuk segera di anggarkan tentang itu. Barangkali hanya itu saja pimpinan. Saya terima kasih akan waktu yang diberikan.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan Pak Alex.
Bersiap-siap Pak Bahrum.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Terima kasih pimpinan

Assalammualaikum WR. WB.

Salam sejahtera untuk kita semua.

**Yang terhormat bapak pimpinan, Ibu Bapak rekan-rekan Komisi V,
Para bapak-bapak miyoritas bapak-bapak semua ini dari Kementerian
Perhubungan yang terhormat.**

Saya yang pertama ingin menyoroti atau menambahkan yang disampaikan Pak Anton tadi, mohon nanti Pak Dirjen Perhubungan Darat dapat meluangkan waktu menjelaskan secara komprehensif dan detail tentang kecelakaan-kecelakaan yang terjadi baik di Danau Toba maupun di Selayar. Yang kedua terkait dengan anggaran, untuk kali ini saya sepakat dengan Pak Bambang Haryo. Pak Bambang

saya sepakat, memang saya sepakat dengan soal penyajiannya. Disatu Departemen tapi kemudian ini format penyajiannya berbeda-beda pak. Bagi saya yang suka membaca ini memang akhirnya jadi bingung sendiri karena melihat sajian bapak yang polanya bukan hanya berbeda tapi sangat berbeda sekali.

Di BPTJ ada sajian soal masalah BNPB. Ini saya ingin tanya kepada Bapak Kepala BPTJ soal kenapa fluktuatif pak target BNPB. Karena rapat kita ini juga evaluasi yang anggaran 2018. Ini sangat berfluktuatif sekali, saya mohon nanti dijelaskan kenapa penyebabnya sehingga BNPB nya bisa seperti ini.

kemudian di Dirjen Perhubungan Darat sepengetahuan saya bapak juga mempunyai BNPB dan disini berbunyi hanya penambahan pemanfaatan BNPB. Pertanyaan saya sebenarnya berapa target BNPB 2018 dari atau untuk Dirjen Direktorat Perhubungan Darat ini. Karena didalam kemudian pembahasan untuk 2019 pun BNPB ini tidak dimasukkan. Saya rasa pembahasan anggaran ini seluruh komponen pemasukan dan seluruh komponen pengeluaran apabila kita jumlahkan nilainya harus nol. Kalau BNPB sekarang tidak masuk terus angkanya ada dimana.

Untuk Dirjen Kereta Api pak dirjen saya tidak tahu bapak mempunyai BNPB atau tidak. kalau ada saya tidak menemukan angkanya disini. Apakah itu realisasi di 2018 ataupun target di 2019. Terkait dari paparan bapak disini, itu yang rel kereta yang ada di Muarakalaban kalau dari grafik maka rencana pembangunannya itu adalah 2025, 2030. Itu daerah pemilihan saya pak. Kalau saya tidak salah melihat pembangunan disana sudah dimulai. Pembangunan relnya. Kalau kemudian disini dimulai 2025 terus yang sudah dikerjakan mau diapakan. Ini yang kemudian kita lihat di Kementerian Perhubungan ada perencanaan yang tidak tuntas sehingga banyak yang akhirnya menjadi terbengkalai.

Ibu bapak sekalian.

Di akhir saya membaca pernyataan Pak Menteri Perhubungan tentang obesitas truk yang merugikan negara 43 trilliun pertahun. Harapan saya ketika kita rapat sekarang, persoalan yang disampaikan oleh pak menteri kita temukan solusinya disini didalam program para bapak-bapak sekalian. Tapi dari paparan yang saya baca tidak satupun kemudian kita menyelesaikan persoalan itu. Kerugian negara 43 trilliun pertahun itu solusinya apa sekarang. Harusnya tercerminkan didalam program prioritas yang bapak-bapak sajikan. Apakah kemudian angkutan barang itu berpindah menggunakan kereta api. Ataupun kemudian dari paparan Dirjen Perhubungan Darat fungsi ada pengawasan yang sangat ekstra ketat itukan kemudian seharusnya menjadi prioritas disini. Kalau tidak maka statement pak menteri itu benar adanya, saya asumsikan harus benar adanya tapi kemudian kita biarkan. Maka 2019 kita melakukan pembiaran negara rugi lagi sebesar 43 trilliun.

Jadi bapak ibu sekalian, mohon kiranya inikan minta persetujuan dari Komisi V untuk program-program ini. Saya rasa ingin balik kepada bapak-bapak semua tentang pernyataan Pak Menteri Perhubungan sendiri. Mari kita carikan solusinya untuk itu, ditambah dengan apa yang disampaikan oleh Pak Anton. Ketika kejadian musibah kapal ini beruntun harusnya tercerminkan pengalokasian anggaran 2019 agar kemudian musibah itu tidak terjadi lagi. Demikian dari saya pimpinan. Terima kasih.

***Wabillahi Taufiq wal Hidayah
Wabillahl Wafiq Min Thoriq.
Wassalamualaikum WR. WB.***

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Alex.
Selanjutnya Pak Bahrum.
Silakan.

F-DEMOKRAT (Dr. Ir. BHRUM DAIDO, M.Si):

Terima kasih pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Siap-siap Pak Sungkono.

F-DEMOKRAT (Dr. Ir. BHRUM DAIDO, M.Si):

Terima kasih pimpinan.

**Yang saya hormati pimpinan dan teman-teman anggota,
Yang saya hormati para dirjen beserta seluruh jajarannya.**

Saya mulai dari dirjen, saya sedikit saja perhubungan darat. Setelah saya melihat ini paket Sulawesi Selatan di halaman 49 ini saya melihat ada beberapa item yang dilakukan di Sulawesi Selatan. Yang pertama, pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan 27 ruas, pemeliharaan perlengkapan jalan satu paket, subsidi angkutan jalan 7 trayek kemudian subsidi pengangkutan penyebrangan 8 lintas, Operasi terminal ya pak dirjen, tampone delante prizi kaba baru dan terminal induk lempue Pare-pare. Saya hanya ingin menanyakan kepada pak dirjen pernah kami kunjungan spesifik di daerah Sulawesi Selatan yang dipimpin oleh Ketua Komisi Bapak Fahri, pada waktu di kota Palopo.

Kota Palopo salah satu terminal yang sudah lama dijanjikan oleh para dirjen. Mulai dari Pak Suroyo itu akan dibantu untuk terminal tipe A, kemudian yang ada sekarang tidak memungkinkan lagi *overload*. Kemudian ada kasus ternyata kota Palopo dikalahkan oleh masyarakat di pengadilan. Terminal itu adalah merupakan terminal milik masyarakat dan tidak lama lagi akan di ambil alih oleh masyarakat. Pada waktu itu pak dirjen oke melihat terminal baru dan terminal lama yang akan kita lakukan. Tetapi didalam rencana anggaran saya tidak melihat sedikit pun dianggarkan oleh pak dirjen mengenai terminal Palopo itu.

Barangkali saya minta alasan pak dirjen sampai tidak menganggarkan sedikit apa saja kelengkapan terminal yang ada disana padahal pematangan lahan yang ada disana adalah permintaan Dirjen Perhubungan Darat. Sampai sekarang tidak ada semacam keinginan untuk membantu terminal yang ada disana dalam rangka penyelesaian yang ada di Terminal Palopo itu.

Kemudian yang berikutnya untuk Dirjen Kereta Api. Di Sulawesi Selatan kisruh saya mendengar dari rekanan ada kurang lebih dari 3 triliun yang akan dianggarkan tapi semua dibatalkan. Saya juga tidak mengerti dibatalkan karena apa. Sehingga nanti terjadi bias terhadap penyelesaian pekerjaan perkeretaapian yang akan nanti direncanakan awal 2019 atau akhir 2018 sudah bisa terpakai. Dan sekarang sampai kapan pak dirjen itu akan dimulai lagi proses tender yang ada di

Sulawesi Selatan. Karena rekanan pada ribut saya dengar itu kurang lebih (...) dibatalkan semua, diulangi semua karena kejadian ABCD . Barangkali pak dirjen bisa memberitahukan kepada kami tentang kasus tersebut. Terima kasih pimpinan. Lebih dan kurangnya saya mohon maaf.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik terima kasih Pak Bahrum.
Silakan Pak Sungkono.
Siap-siap Pak Hamka. Pak Hamka masih mau berbicara. Masih.
Oke siap-siap Pak Hamka.

F-PAN (H. SUNGKONO)

Assalammualaikum WR. WB.

**Yang terhormati Pimpinan dan Anggota Komisi V,
Yang kami hormati para dirjen, dan BPTJ.**

Saya mencoba untuk mengingatkan kita semua pak. APBN kita setiap tahun defisit. Disamping defisit juga didalamnya juga ada utang negara yang selalu muncul surat berharga, SBSN kita. Saya mau mengingatkan Pak Dirjen Perkeretaapian bapak selalu mengatakan bantuan luar negeri. Saya pikir bapak harus merubah bahasanya pak. Karena bantuan tidak mengembalikan bentuk apapun. Jadi, kita harus ingat kalau itu tanggung jawab kita semua. Rakyat yang menanggung. Jadi pembelanjaan kita harus benar-benar efektif, efisien, dan bertanggung jawab karena selama ini saya melihat pak program ini lebih banyak menyelesaikan sesuatu tidak paripurna.

Makannya, jadi banyak yang disampaikan teman-teman mengenai program yang kadang-kadang tindaklanjutnya tidak. Dikatakan sempurna, ada dermaga tidak ada yang lain, ada dermaga tidak ada jalan tembus ke akses jalan nasionalnya. Seperti itu bagian yang menurut saya kelemahan kita selama ini. Saya mohon maaf bapak, bapak dirjen ini bukan yang berdosa hari ini. Mungkin persoalan panjang sebelum bapak.

Tetapi kita ingin melihat bagaimana kedepan supaya tidak seperti itu. Jadi, saya mohon program bapak ini nanti, program yang benar-benar dibutuhkan. Kita tahu semua DPR ini juga ingin berbuat sesuatu sesuai kondisi labil masing-masing. Andaikan semua karena kondisi yang tidak mampu. Kalau kita tidak bersikap yang benar-benar berpihak kepada kepentingan masyarakat terutama masyarakat yang benar-benar membutuhkan, saya pikir kadang-kadang kita tidak sesuai dengan harapan.

Saya khawatir nanti, daerah yang dianggap prioritas tapi benefitnya belum bisa memadai. Semua prioritas menurut saya. Jadi, saya mohon nanti program bapak benar-benar bisa terukur dan benefitnya benar-benar bisa dirasakan semuanya. Jangan sampai isi kekurangan infrastruktur, penyelamatan didalam pengguna jalan seperti yang diharapkan oleh semua pihak tadi bagaimana bisa meningkat. Parameternya apa. Kalau dulu kecelakaan sekian, tahun ini harus sekian. Itu benar-benar terjadi. Jadi sifatnya umum dulu bapak.

Saya mencoba kepada pak dirjen perhubungan, tadi teman-teman sudah menyikapi mengenai beberapa kasus kecelakaan. Mudah-mudahan apa yang disampaikan Pak Anton bisa menyentuh kita semua. Tadi kalau dikatakan kalau di Korea kesalahan fatal semua siap mengundurkan diri. Itu belum terjadi di Indonesia. Mudah-mudahan jangan terjadi lagi pak. Kami mengingatkan itu supaya peran bapak sebagai pemerintah, regulator dan pengawasan ini benar-benar bisa berjalan. Jangan sampai SDM kita yang sudah banyak melakukan pembiayaan dan pembinaan tidak berfungsi dilapangan karena jauhnya wilayah kita, kurangnya koneksinya itu, barangkali kerjanya menjadi lama. Saya pikir ini karena tidak bisa Indonesia dianggap Jakarta saja yang mungkin disoroti orang kalau terjadi kecelakaan di wilayah manapun tanggung jawab kita semua. Jadi, saya mohon itu dibenahi dari aparaturnya bapak.

Saya melihat juga mengenai bagaimana selama ini hal-hal yang juga dari kebijakan dirjen perhubungan, saya menganggap ada hal-hal yang bisa merugikan keuangan negara kita. Pertama, bagaimana peran ketentuan pengguna jalan terutama kendaraan-kendaraan berat yang selama ini banyak lalu lalang dijalan-jalan nasional kita yang ukurannya tidak sesuai intonasenya. Inikan berbahaya bapak. Bapak membenahi jalan dengan susah payah tapi dirusak oleh hanya beberapa dengan tidak sesuai dengan ketentuan. Mungkin karena rekayasa karena ada capability, karena izinnya ditentukan pihak lain. Inikan bapak pernah menghitung kerugiannya.

Saya pikir kalau rusak semua merasakan. Contoh saja kendaraan yang ukurannya luar biasa dan mungkin tidak terukur. Padahal jalan kita bisa mengukur paling beratnya sekian ton. Tapi dijalan masih banyak kendaraan-kendaraan besar yang justru itu merugikan para pengguna yang lain. Ini bapak mohon perhatian, saya mohon itu benar-benar semacam ada koreksi bagaimana izin-izin diberikan kepada pihak lain supaya saling mengingatkan di antar lembaga di kementerian kita.

Barangkali ini yang bapak pernah di kepolisian. Kadang-kadang izin dikeluarkan dari perhubungan, mungkin juga kepolisian bagaimana kendaraan yang ukurannya besar tadi itu bisa berjalan, bisa beroperasi. Ini saya mohon ini diperhatikan betul karena rusaknya jalan yang menanggung kita semua. Maka dari itu pembangunan nasional kita terhambat karena untuk membenahi jalan yang rusak tadi, juga perlu perhatian lagi. Jadi usut pemerataan di wilayah lain yang seharusnya kita mempunyai anggaran terbatas itu bisa teratasi justru makin menambah beban kita.

Yang lain pak mohon maaf ya pak dari Pak Dirjen Perhubungan Darat, saya melihat di daerah-daerah Jawa ini, daerah yang menurut saya paling maju di Indonesia, di Jawa. Kalau kita bandingkan dengan wilayah Malaysia saja, jalan kita rambu-rambunya jauh. Kalau di Malaysia itu daerah yang agak curam, yang agak belok itu semua sudah diatur bagaimana caranya orang hati-hati. Supaya mengurangi kecelakaan kita. Tapi di kita ini, kesannya yang jadi perhatian hanya yang dekat-dekat saja pengguna atau pengawasan banyak orang. Kalau yang sepi-sepi mohon maaf seperti di selatan dulu antara Surabaya sampai ke daerah-daerah Trenggalek, Magetan, Pacitan masih banyak jalan-jalan yang mungkin tidak memenuhi standar keselamatannya. Yang saya gambarkan bukan keselamatan menurut orang Indonesia, menurut saya pandangan orang diluar negeri, seperti di Malaysia. Itu juga saja saya pernah tidak jauh-jauh pak dari Kuala Lumpur sampai ke Penang itu luar biasa jalannya bagus dan antar kementerian saling sinergi pak.. Jadi kalau pembangunan jalan bagaimana *dry nose nya* benar-benar diperhatikan. Bapak membenahi dibidang ini harus bekerja sama dengan kementerian yang lain

supaya sama-sama bekerja nya sesuai dengan keinginan bersama. Saya yakin bapak mempunyai keterbatasan wilayah dan kewenangan. Tapi kalau kita berjalan sendiri-sendiri rasanya tidak mudah menyelesaikan masalahnya, barangkali ini penting sinergitas diantara kementerian dan lembaga .

Saya mencoba lagi pak ke Dirjen Perkeretaapian saya selalu menyampaikan mengenai perlintasan sebidang bapak. Ini kelihatan sepele pak. Tapi dampak kecelakaannya mungkin bapak tidak pernah mendapatkan laporan resmi kecelakaan dijalan itu karena lalu lintas kecelakaan tabrakan atau kecelakaan di rel kereta api. Mungkin jadi biasa. Tapi kalau dijumlah pak saya rasa cukup banyak karena perlintasan di Jawa itu luar biasa. Jadi mohon pak terutama untuk di kota-kota yang sering terjadi kecelakaan, itu attention bapak. Wilayah saya tidak bisa pak, Surabaya Sidoarjo saja. Tapi kecelakaan disitu luar biasa banyak juga, tapi tidak pernah terekspose disini barangkali.

Saya mohon bapak lebih memperhatikan itu karena selama ini perlintasan sebidang kita memang menurut saya masih tidak sempurna. Kadang-kadang yang melintasi jalan-jalan kecil itu tidak ada penjagaan sama sekali justru seperti lepas begitu saja hanya swadaya masyarakat. Dengan cara mereka membuat palang dari bambu. Mereka memungut pengguna jalan ini adalah kesalahan kita. Padahal kewajiban PT Kereta Api atau KAI ini sebenarnya dengan operasional dia harus mampu menyelesaikan masalah itu. Jangan orang lain yang dilibatkan, justru pertanggungjawaban mereka, bukan mereka harusnya kita sebagai pemerintah. Dan target-target bapak mudah-mudahan bisa cepat selesai. Karena anggaran yang terbatas itu bagaimana mengelolanya. Apalagi yang saya katakan tadi, pembiayaan bapak itu lebih banyak pinjamannya.

Jadi mohon ini diperhatikan bagaimana tendernya jangan sampai orang yang bermain, orang itu-itu saja saya sampaikan. Saya diluar bapak sebelum bapak jadi dirjen, saya mendengar permainan lelang di perkeretaapian itu dimainkan hanya sedikit orang. Dan itu hanya bermain-main saja. Beberapa bendera yang terlibat disana. Pernah ada LSM yang datang kesaya bawa data persis bagaimana tahun ini mereka bisa mengambil seluruh potensi tender yang bapak lakukan karena memang sandiwaranya jelas sekali. Kalau bapak ingin bukti, saya bisa buktikan.

Jadi alamat perusahaan satu building, nama perusahaan satu orang juga tapi bendera ada 4 dan itu saya tahu persis. Tapi saya bukan penyidik, tapi ini berbahaya pak. Artinya tingkat efisiensi anggaran pasti akan terjadi karena yang lain orang-orang itu-itu saja pak. Jangan sampai seperti pembagian kekuasaan. Sudah kamu atur bagaimana caranya. Yang penting ini saya pakai terus menurus. Ini sudah pernah saya sampaikan.

Dan yang lain dari beberapa dirjen, saya yakin ada yang namanya pendapatan penerimaan negara. Saya melihat dari dirjen dua ini, ada namanya pengelolaan retribusi. Tapi kalau saya lihat didalam belanja anggaran ini tidak muncul. Ada belanja tapi penerimaan belum pernah muncul disini. Jadi, saya mohon kenapa tidak dimunculkan didalam laporan ini. Saya ingin dari KAI juga memunculkan penerimaan diluar PNPB ya pak dan juga dari Dirjen Perhubungan Darat. Saya mohon ini juga setiap tahun dimunculkan. Jangan sampai kita seperti tidak tahu bapak mempunyai potensi, tetapi potensinya tidak pernah muncul disini. Mungkin masuk jadi satu pintu, saya ingin ini disampaikan.

Yang lain, jadi ada beberapa hal yang mungkin tadi sudah saya sampaikan. Saya juga mengingatkan kembali, jangan sampai persoalan-persoalan kecelakaan ini saya ingatkan saja jangan sampai terulang lagi. Bagaimana ini tidak sebagai pengelola negara yang tidak pernah peduli nasib para calon korban. Karena dalam 1

bulan ini sudah berapa banyak korban. Kemungkinan akan terjadi korban-korban yang lain karena kita lalai bahwa tadi yang disampaikan oleh Pak Anton itu sudah luar biasa, sudah menyentuh kami sebagai wakil rakyat. Mudah-mudahan apa yang terjadi ini tidak lagi terulang. Mudah-mudahan bapak sadar betul, kalau tugas ini bukan hanya dikantor pak bagaimana dibawa benar-benar tidak akan terjadi seperti ini lagi. Barangkali itu, terima kasih.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih.
Silakan Pak Yoseph
Bersiap-siap Pak Bakri.
Sorry. Sorry Pak Hamka setelah itu Pak Yoseph terakhir Pak Bakri.

F-GOLKAR (HAMKA BACO KADY, MS):

Terima kasih pimpinan.

Assalammualaikum WR. WB.

Saya ke Dirjen Perkeretapiian dulu. Tidak ada ya. masih diluar. Ada juga kepala balai yang juga selama jadi balai belum pernah juga ketemu beliau. Pertanyaan saya kepada kepala balai, kereta api yang jalur Makasar Pare-pare sudah dilakukan *soft launching* beberapa waktu yang lalu dimana kereta api bergerak dari kiri kekanan yang dihadiri oleh pejabat dengan pakaian adat. Pertanyaan saya ini adalah siapa yang mengizinkan apakah sudah *soft launching* memang atau kah kenapa menjadi masalah di Sulawesi Selatan tadi.

Tadi seperti apa yang disampaikan Pak Bahrum, belum lagi persoalan anggaran pak. Masyarakat sudah menuntut kapan kereta api itu bisa difungsikan dari Makasar ke Pare-pare. Padahal sudah di *launching* pak. Itu sudah terjadi pembodohan dan pembohongan. Belum lagi permasalahan anggaran yang kurang 3 trilliun. Tolong konkritkan kalau memang mau lanjut itu, lanjut. Saya setuju kalau memang memerlukan anggaran yang non APBN SBSN pak dirjen tidak masalah. Yang penting jangan mempermalukan pemerintah bahwa itu harus jalan.

Kami yang sebenarnya disana menjawab bagaimana menjawabnya kepada masyarakat. Apalagi sudah *launcing* pak. Kasihan masyarakat di Sulawesi selatan bertanya kepada Kementerian Perhubungan. Siapa sebenarnya yang mengizinkan itu. Tolong pak dirjen, kepala balai tolong dijawab itu. Supaya saya ada bahan juga. saya tidak tahu dimana bapak berkantor, karena susah juga untuk saya hubungi. Itu luar biasa pak. Efeknya luar biasa kepada masyarakat Sulawesi Selatan.

Jangan kami hanya kalau saya mendengarkan tadi pak Dirjen Kereta Api anggarannya sekian mohon dukungannya. Tolong juga mohon jangan mempermalukan kami pak. Jangan memperlakukan pemerintah namanya pemerintah pusat. Pak Jokowi juga sudah menyampaikan itu. Bahwa awal 2019 kereta api beroperasi Makasar Pare-pare. Kok sudah *launching* belum jalan-jalan. Padahal masih ada persoalan di (...).

Persoalannya adalah apakah melalui terowongan atau melalui laut. Itu belum selesai. Ini akal seperti ini siapa yang bertanggung jawab. Kami pak jadi sasaran,

Anggota DPR Komisi V lagi. Saya tidak pernah melihat mukanya bapak kepala balai disana, tidak pernah atau tidak pernah mau memang mengenal saya dan saya juga berusaha tidak mau mengenal. Untuk apa yang penting jalan pekerjaannya yaitu pak dirjen. Anggaran tadi yang saya lihat tadi itu ada untuk tahap ke- 3 ya pak dirjen. Tolong diumumkan kepada masyarakat Sulawesi Selatan, kesalahan-kesalahan yang terjadi seperti ini tolong diluruskan. Kalau kami ini rasa-rasanya sudah tidak dihargai karena akibat kejadian-kejadian seperti itu.

Saya tidak mau tahu kalau misalnya swasta diajak kerja sama, silakan itu kebijakan. Kami tidak pernah persoalkan. Yang penting apa yang menjadi program prioritas katanya itu harus selesai, jangan mempermalukan Pak Jokowi. Harus selesai tidak bisa ada kata mundur gitu pak. Iya itu catatan saya, mohon perhatian saudara kepala balai silakan untuk ketemu saya tidak perlu, selesaikan masalah itu dan sampaikan kepada masyarakat di Sulawesi Selatan. Dan saya juga tidak butuh anda ketemu saya. Yang penting masyarakat tahu itu dan saya tidak bermaksud juga mencari anda. Ini sakit benar banyak hal yang harus saya sampaikan pimpinan. Ini menyangkut kredibilitas pemerintah. Kredibilitas kita sebagai Anggota DPR. Begitu antusiasnya pemerintah untuk membangun dan melayani masyarakat ternyata pelaksanaannya kayak seperti itu. Setengah mati menjelaskan pak, apalagi yang namanya Komisi V, mohon maaf ini. Saya kira itu yang menjadi catatan saya tolong diperjelas, konkritkan anggaran yang disampaikan tadi melalui SBSN ya pak. Tolong dikonkritkan dan diumumkan dan disampaikan kepada masyarakat Sulawesi Selatan. bahwa target penyelesaian insya allah akan selesai sesuai dengan target yang ditetapkan oleh pemerintah. Itu saja yang saya butuh.

Yang kedua, kembali lagi kepada Pak Dirjen Darat. Saya tidak mau mengetahui bahwa anggarannya bapak sedikit. Sehingga tidak memikirkan persoalan kecelakaan, apalagi kami ada Pak Alex, ada Pak Bambang. Dibadan anggaran itu kami sudah berjuang tapi memang kuenya hanya seperti itu. Tidak ada yang bisa disalahkan. Siapa yang memegang regulator. Undang-undang otonomi daerah tidak mengatur itu. Bayangkan pak kapal yang kandas tadi itu harusnya sudah tidak berfungsi pak. Sudah harus discrab. 2016 karena tidak ada alat angkut yang lain difungsikan dan diberi izin untuk berlayar. Ini masing dalam proses penelitian kejadian. Pasti setengah jam kejadian saya sudah mendapat laporan. Tadi saya sampaikan lagi 3 mil tiba di Selayar. Kira-kira masih memerlukan waktu, kira-kira 45 menit untuk sampai. Satu jam baru tiba. Tapi karena ombaknya besar. Maka oleng itu kapal pak. oleng kapal, truk-truk yang diangkut dikapal itu bergerak menabrak lambung kapalm, sobek. Kecerdasan nahkoda mengkandaskan bukan kandas pak, mengkandaskan kapalnya.

Ini tolong ASDP nya dimana. Kalau kurang anggaran masih bisa kerja sama dengan swasta tapi yang benar kerja samanya. Jangan gara-gara anggaran yang terbatas. Memang ada namanya anggaran skala prioritas. Jangan lagi dijanji seperti bos itu pak. Lantas tidak terjadi, kalau memang tidak hapus. Kenapa harus kita cari susah kalau memang anggaran tidak ada. Dipaksa apapun pemerintah, dipaksa apapun badan anggaran kalau memang sudah seperti itu. Kita mau bagaimana.

Saya Pak Ale selalu berteriak, Pak Bambang selalu berteriak di Badan Anggaran. Oke apa yang harus bapak lakukan sebagai regulator, sebagai orang-orang penentu kebijakan. Tidak boleh dipersalahkan kepada siapa-siapa, lepas tangan. Saya menarik tadi Pak Anton udara teratur, laut luar biasa berantakannya. Kenapa tidak bisa diatur dengan baik dengan anggaran yang ada. Kalau kurang anggarannya ada ASDP. Untuk apa kehadiran dia. Kehadiran lembaga itu.

Saya ingin sekali lagi mohon pak dirjen berhati-hati didalam menetapkan kebijakan 2019. Ini tahun terakhir kita menyusun anggaran pada periode ini. Kami juga tidak terlalu banyak mau menuntut, kalau memang anggarannya tidak ada. Tidak masalah. Tetapi yang skala prioritas untuk kepentingan umum seperti yang sudah saya sampaikan tadi dan rekamannya. Seandainya pak dirjen pada waktu tidak mengiyakan, tidak ada masalah kita sampaikan kepada masyarakat. Usahakan yang lain. Jangan coba-coba lagi 2019 membawa hal-hal yang tidak bisa dilakukan. Ini pak dirjen mohon maaf seperti apa yang dikatakan Pak Anton itu, rasa-rasanya saya ini sangat berdosa kepada rakyat saya, dapil saya pak. Yang setiap saat saya menyebrang. Mohon maaf barangkali cukup sekian terima kasih.

Wassalammualaikum WR. WB.
KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Pak Hamka.
Silakan Pak Yoseph.

F-PDIP (Drs. YOSEPH UMAR HADI, M.Si,):

Terima kasih pak ketua.

**Pimpinan dan rekan-rekan anggota yang saya hormati,
Dirjen Darat, Dirjen Kereta Api dan Kepala BPTJ,
Seluruh jajaran Kementerian Perhubungan yang saya hormati,
Serta para Kepala Balai baik Balai Darat maupun Balai Kereta Api.**

Assalammualaikum WR. WB.

Selamat sore dan salam sejahtera untuk kita semua.

Pak dirjen dan bapak-bapak sekalian.

Peristiwa atau kejadian musibah yang menimbulkan korban yang sangat banyak ini saya kira perlu menjadi titik tolak penentuan atau pembahasan kebijakan penganggaran kita diwaktu yang akan datang, ditahun-tahun yang akan datang. Saya meminta kepada lembaga ini untuk betul-betul merenungkan dan memikirkan atau perlu melakukan terobosan dan kebijakan-kebijakan yang sangat mendasar dalam rangka untuk mengurangi atau bahkan menghilangkan bagaimana supaya kejadian yang sangat menyedihkan ini tidak terjadi lagi atau tidak terulang lagi diwaktu yang akan datang. Intinya faktor keselamatan harus menjadi orientasi utama bagi pengambilan kebijakan kita didalam proses penganggaran program penganggaran program kita di 2019 dan seterusnya baik darat, kereta api maupun juga Jabodetabek.

Ini implementasinya atau operasionalisasinya seperti apa, kami mohon betul-betul peristiwa ini atau kejadian ini menjadi pemicu kita untuk berpikir lebih keras dan serius. Kita tidak boleh meresiko sedikit pun, satu nyawapun dengan alat transportasi ini dengan pelayanan transportasi ini terhadap kemungkinan hal-hal yang terkait dengan resiko keselamatan tentunya. Jadi ini harus menjadi faktor utama yang terus menerus kita renungkan dan kita jadikan acuan didalam penentuan kebijakan-kebijakan kita.

Jangan kita terbawa atau terobsesi atau terkukung oleh suatu pemikiran yang kita ingin maju terus tetapi dari sisi itu kita itu ada kesan mentoleransi terhadap faktor keselamatan ini. Jadi tidak boleh. Karena dengan hal lain lalu bagaimana implementasi secara operasional dalam kebijakan-kebijakan (...) untuk mengatasi persoalan ini. Nah, tentu saya sependapat dengan kereta api. Bahwa pembuatan jalur ganda menjadi salah satu prioritas utama dalam rangka keselamatan tadi. Karena dengan jalur ganda ini maka resiko terjadinya kress kereta api pasti tidak akan terjadi dengan kata lain maka seluruh track kereta api kita di Indonesia ini harus kita gandakan.

Kami mendukung program double track ini. (...) lalu berikutnya tentu persoalan (...). Satu sisi kita maju diperkeretaapian tapi disisi lain itu lalu juga membuat resiko kecelakaan kress di darat, lalu lintas kereta api juga menjadi resiko. Ini kami mohon juga berpikir keras bagaimana perkeretaapian dapat mengurangi resiko kecelakaan terutama disektor persimpangan sebidang ini bisa diatasi. Meskipun keterbatasan anggaran, keterbatasan kewenangan dan keterbatasan sarana dan prasarana barangkali. Pemerintah pusat sebagai regulator, sebagai penanggung jawab tertinggi didalam keselamatan transportasi nasional maka harus memikirkan itu. Ini tidak boleh didelegasikan juga. Oh ini tanggung jawabnya daerah pak, tanggung jawab provinsi, tanggung jawab kabupaten. Tidak. Faktor keselamatan itu harus menjadi tanggung jawab pusat. Tidak bisa tidak.

Pendelegasian kepada provinsi dan kabupaten itu hanya terkait dengan persoalan teknis yang perijinan, trayek atau bisnis dan sebagainya. Tetapi keselamatan itu tidak boleh dilemparkan atau didelegasikan (...). Oleh karena itu, perkeretaapian tadi termasuk persimpangan sebidang ini tadi memang sangat sulit. Saya yakin itu tidak mudah dan tidak ada kemampuan kita untuk mengatasi itu. Tapi paling tidak dari sisi kondisional, dari sisi kebijakan atau dari sisi inforcementnya, dari sisi tekanan kita kepada daerah untuk tidak membuka lintasan sebidang dengan sangat amatiran. Artinya mudah sekali membuka jalan yang melintasi kereta api. Itu tadi acuannya adalah soal keselamatan.

Yang kedua sekali lagi, masalah keselamatan itu adalah masalah tanggung jawab pusat. Kita harus melakukan pembinaan, melakukan point forcement, melakukan dengan tegas tanpa ada sedikitpun toleransi atau tawar sedikitpun. Tentu angkutan kereta api menjadi suatu tawaran yang sangat baik bagi kita untuk mengurangi angka kecelakaan tadi terutama didarat karena memang sudah dari sana memang kereta api itu adalah angkutan yang paling aman dan paling selamat. Keselamatannya yang paling baik. Oleh karena itu juga, policy dan kebijakan bagaimana kita bisa memindahkan angkutan-angkutan di jalan raya ini kekereta api. Tentu saja peningkatan sarana prasarana dan sebagainya, pembukaan jalur-jalur yang mati, track-track yang mati, ini juga menjadi tawaran yang bagus dan kami mendukung untuk itu, menghidupkan kereta-kereta sekaligus untuk mengamankan aset negara-negara kita, aset perkeretaapian kita sudah direbut oleh perumahan-perumahan atau rumah-rumah yang ilegal. Itu menghidupkan track-track yang mati tadi saya dukung, saya kira baik antara lain policy-policy atau implementasi dalam rangka upaya kita mengurangi kecelakaan.

Lalu terkait dengan PSO, saya ingin bertanya kepada Pak Zul, pak dirjen rezim PSO ini atau konsep PSO ini kedepannya mau seperti apa, mau ditingkatkan, mau dikurangi atau mau dihilangkan atau mau tetap dipertahankan karena tentu negara kita yang begitu besar juga PSO yang lebih efektif dan efisien itu seperti apa mohon ini juga barangkali ada evaluasinya. Kalau tadi dikatakan hampir 300 juta penumpang itu di Indonesia ini di subsidi di PSO kan ini sampai kapan kemampuan

kita ini. Ini mohon nanti, ini berkaitan dengan anggaran juga. Apapun memang ya sudah begitu-begitu saja nanti selama itu ada kita teruskan. Tapi tentu harus ada policy-policy.

Kemudian untuk BPTJ, Pak Kepala Badan persoalan BPTJ ini bapak menjadi tumpuan andalan kita untuk mengatasi keruwetan transportasi di Jakarta dan sekitarnya. Jadi misi dan keberadaan lembaga ini sangat penting. Kami semua Komisi V ini saya kira memberikan harapan penuh kepada badan ini untuk bisa mengatasi keruwetan transportasi yang ada di Jakarta dan sekitarnya. Karena puluhan juta manusia yang menggunakan transportasi itu ada di Jakarta ini. Hidup kita tidak bisa. ini sudah menjadi kebutuhan sehari-hari. Oleh karena itu memang harus dicarikan langkah-langkah yang tepat. Maka saya mengapresiasi berbagai upaya yang tadi dengan melakukan rekayasa lalu lintas, memberlakukan ganjil genap.

Meskipun ini banyak orang mengkomplain ganjil genap ini. Semua orang berkomentar termasuk anak dan istri berkomentar. Kalau tidak mempunyai mobil yang platnya genap. Tapi mau tidak mau saya sependapat pembatasan angkutan pribadi ini mau tidak mau kita harus lakukan. Maka langkah utama tentu menyediakan angkutan umum ini harus diperbaiki pak. meskipun itu perlu waktu, tenaga, angkutan umum terutama yang terkontrol. Bukan angkutan umum yang amatiran. Yang betul-betul diawasi karena menyangkut orang lain, menyangkut penumpang. Maka dengan pembangunan MRT, Trans Jakarta dan sebagainya. Saya kira itu kita perlu dukung sejauh mana komunikasi dan koordinasi BPTJ dengan daerah-daerah pak. Apakah memang ini sudah menjadi kebutuhan yang sama-sama menyadari menangani persoalan transportasi yang ada di Jakarta ini.

Pembangunan lajur khusus untuk angkutan umum, HVTSS yang tadi juga. Saya berharap sekali Pak Kepala BPTJ dapat mengatasi soal persoalan transportasi di Jakarta ini dan sekitarnya. Nah kemudian darat, pak dirjen apakah bapak sependapat kira-kira persoalan Direktorat Jendral Perhubungan Darat ini dapat kita bagi 2 antara ASDP dengan (...) lalu lintas ini. Karena Indonesia ini lebih banyak angkutan penyebrangan danau dan sungainya.

Oleh karena itu, mungkin keterbatasan anggaran, keterbatasan rentan kendali, dan pengawasan itu lalu Komisi V merekomendasikan agar ini diangkut menjadi setingkat Direktorat Jendral saya kira mungkin ini ada baiknya juga supaya pengawasan, penganggaran dan pembinaannya lebih tajam. Karena barangkali mungkin konsentrasi ini lebih banyak kelalulintas jalan darat daripada kepenyebrangannya terutama dari sisi regulasinya, dari sisi pembinaannya dan sebagainya. Apalagi dengan banyaknya kecelakaan yang menyangkut angkutan penyebrangan ini. Apalagi ini berada di 2 rezim, rezim laut dan rezim darat. Kelayakan kapalnya dilaut dan regulasinya dilaut tetapi pelaksanaan bisnisnya didarat dan sebagainya. Mungkin juga saya kira perlu menjadi suatu pemikiran bahwa perlu adanya pemisahan antara khusus Dirjen Lalu Lintas Jalan Raya dan Dirjen Penyebrangan Laut.

Ini saya tidak tahu, mungkin di Menteri PAN. Tapi saya kira ada baiknya supaya kita tidak ingin lagi mendengar persoalan penyebrangan ini menjadi dipandang sebelah mata oleh kita. Jadi pak dirjen saya tidak berbicara panjang lebar, mungkin masalah keselamatan ini betul-betul paling utama. Kalau kita evaluasi dengan adanya berbagai kecelakaan ini tentu peran regulator menjadi sangat penting. Itu reinforcement terhadap pelanggaran-pelanggaran ketentuan standar keselamatan yang ini cukup massive pelanggarannya. Maka ini menjadi prioritas program bapak kedepan untuk turun kelapangan dan membina mereka

semua terkait dengan penyebrangan ini pak. Lalu ada 1 item pun yang membuat resiko kecelakaan itu terjadi dengan tegas tanpa kompromi untuk tidak boleh berlayar, untuk tidak boleh menyebrang. Maka keselamatan harus betul-betul menjadi perhatian penyebrangan ini. Saya kira demikian pak ketua. Waktunya sangat terbatas. Terima kasih atas perhatiannya.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik Pak Yoseph terima kasih.

Waalaiikumsalam.

Pak Bakri silakan.

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

Terima kasih pimpinan.

Assalammualaikum WR. WB.

Selamat malam
Salam sejahtera untuk kita semua.

**Pimpinan yang saya hormati,
Kawan-kawan Komisi V yang saya banggakan.
Dirjen Darat Pak Budi, (...) Dan Kepala BPTJ lupa namanya.**

Saya pertama kekereta api. Kereta api itu, Pak Jufri. Saya ingat kira-kira 2 tahun yang lalu pak menteri Budi Karya pernah cerita kepada kita sambil makan-makan pak, istirahat. Kemungkinan kereta api diberbagai daerah tidak kita lanjutkan katanya, pelanggarannya tidak ada. Ternyata benar. Yang pulau Jambi bagaimana., termasuk Jambi, Papua juga. Ternyata benar, kira-kira beberapa bulan yang lalu disampaikan oleh pemerintah ada beberapa program-program pemerintah yang tidak mungkin dilakukan karena ada keterbatasan anggaran, tidak ingin melakukan kegiatan ini yang betul hanya sebatas wacana daripada menjadi blunder lebih bagus sekarang disampaikan. Nah, ini sempat heboh di Jambi pak. Yang hebat itu kepala dinas yang lebih tahu kayaknya menerangkan bagaimananya. Saya berharap juga mungkin suatu ketika nanti memang bisa dilanjutkan pemerintah daerah pemilihan saya purpus Jambi tetap dilanjutkan karena bagaimana pun antusias pemerintah daerah tetap adanya kereta api itu yang menghubungkan lintas antar provinsi di Sumatra itu sangat-sangat. Itu yang pertama.

Yang kedua, ke Pak Budi. Pak Budi ini saya minta tolong yang akan datang tolong ditempat saya itu dibuatkan 10 halte karena daerah itu ada satu daerah kabupaten Tanjung Timur, Tanjung Barat dan Muara Jambi itu angkutannya sungai lebih dominan. Halte tempat pertama itu Desa Paripudin, Desa Gelagean Lama, Desa Teluk Pangkah, Kedotan, Desa Lontang, (...) dan desa di Tanjung Jagung

Timur. Nanti saya berikan catatannya. Saya tidak banyak-banyak pak itu saja, hanya 10 titik. Saya lihat disini hanya 2 pak, tidak tahu dasarnya. Saya hanya bagian profesionalnya saja. Ini tidak banyak anggarannya. Daripada anggaran yang kami harus setuju ada 2 pak, ada Ibu Chaniago dan saya. Tapi ternyata saya sudah disampaikan berarti apa yang dilakukan untuk provinsi Jambi kita sama-sama. Kalau minta program 10 halte 2 orang di Jambi itu hal-hal yang wajar ya pak ya, daripada nanti kita berantem rebut lebih bagus saya terus terang saja. Dari awal saya minta tolong pak, tolong betul-betul ini kedepan sudah kumpul kegiatan-kegiatan ini. Itu yang pertama.

Yang kedua, pengadaan dan pemasangan lampu jalan umum, RPJU ini juga perlu. Karena memang pernah disampaikan pak menteri kekita bahwa ini alangkah bagusnya buat didaerah pemilihan teman-teman itu ada di Muara Saba kota Jambi. Nanti saya juga akan sampaikan begitu juga Dermaga Kelinci. Dermaga kelinci ini memang dilematis pak. saya tadi bicara dengan teman saya disini Pak Firdaus yang selalu saya telpon selalu aktif bisa menghadap Pak Bakri tidak hanya lewat telpon saja. Jadi Dermaga Kerinci sudah pernah di anggarkan. Tetapi arena pembahasan lahannya sehingga terbengkalai. Adanya begini saya ingin betul-betul mungkin Pak Firdaus bersama anggotanya lebih aktif disana. Kalau kita biarkan saja tidak akan selesai. Ini juga programnya Pak Menteri Perhubungan. Pak Menteri Perhubungan disana kemarin itu bandara kelinci akan kita bangun. Sudah mulai. Masalah lahan juga. Danau Kerinci akan kita bangun. Nah, karena untuk melanjutkan pembicaraan pak menteri saya pikir perlu orang-orang khusus yang bapak kirim nanti kesana.

Yang kedua ini menyangkut masalah dari tadi saya lihat teman-teman pada bersedih hati terkait dengan musibah. Tempat saya ini di daerah perbatasan yang di Riau itu ada namanya daerah Pulau Kijang. Saya sudah pernah sampaikan ya ini sms saya dengan Pak Dirjen Laut sudah sama Sekjen sudah dijawab ternyata 2 hari setelah itu langsung ada penggrebakan. Karena disana itu dinamanya kawasan Tanjunguma Lubuk Baja di Batam itu pak. Itu ada pelabuhan tikus disitu, pelabuhan yang tidak resmi. Nah disana ada speedboat yang beroperasi 1 Berkat Illahi, Ocean Reanth, Wirta Ekspres dan tanpa nama. Nah, speedboat ini tidak boleh dikatakan tidak memenuhi standar. Karena mereka menaikkan penumpang itu tidak mau ditempat-tempat resmi. Ditempat resmi harus memenuhi keselamatan pak, pelampungnya, katisnya dan jasanya. Mereka mau memuatnya itu dipelabuhan-pelabuhan tikus. Itu namanya pelabuhan kawasan Tanjunguma Lubuk Baja Batam. Ini menyebar ada yang ke Guntung, Kuala Eno, ada Pulau Kijang, Kuto Baru. Itu sampai ke Pulau Kijang. Saya sudah sampaikan jangan ini beroperasi lagi. Terutama yang Ocean Reanth ini, ini agak nakal pak.

Jadi, mohon supaya minggu depan kita bertemu lagi, saya tidak mau mengulang-ngulang ini tolong ditindak pak. Kalau hanya diperingatkan sudah. Tangkap saja pak. kalau memang nanti kedua kalinya masih juga beroperasi saya minta pak dirjen kita sama-sama pak kunjungan spesifik saya atau kunjungan pribadi saya saya mau ajak bapak ke Pulau Kijang itu. Namanya SB Ocean Reanth, ini bandel sekali. Ini selalu memuatkan orang-orang itu di pelabuhan tikus namanya. Itu mungkin dari saya yang terakhir Pak Cucuk. Kuala Tungkal itu ada Kapal Ferry dari Tungkal biasanya ke Dabo Batam. Dia lagi membuat izin supaya bisa ke Batam.

Kita kemarin minta ke Pemerintah tapi Pemerintah tidak bisa. Nah ada kapal swasta yang ingin buka rute dari Tungkal ke Batam. Karena memang itu daerah Kerinci, Merangin Serlangon itu daerah penghasil sayur-sayuran. Dibisa langsung ke Batam dan Singapura. Ini tolong pak saya dengar surat menyurat 2 sampai 3 bulan pak. Itu namanya bukan surat menyurat. Kalau surat menyurat saya pikir setengah

hari itu selesai, dua hari selesai. Kalau memang apa disampaikan ke saya dan saya kebetulan bisa bicara dengan pak bupati. Pak bupati yang minta tolong kemarin. Karena pak bupati ingin sekali jalur ini terbuka, Tungal Batam. Selama ini ada Tungal Dabo Batam. Mau langsung. karena sayur-sayuran ini langsung. Ya Pak Cucuk ya. Terima kasih.

Wassalammualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik Pak John Siffy Mirin.
Silakan.

F- PAN (JOHN SIFFY MIRIN) :

Terima kasih pimpinan.

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi V dan segenap anggota,
Yang saya hormati pula Pak Dirjen Perhubungan Darat dan seluruh kepala Balai yang saya hormati.**

Saya mau singkat saja. Saya harap bisa 3 menit. Saya langsung.

Pertama tadi, Dirjen Perhubungan Darat ada salam dari (...). Baik untuk ruang Indonesia Barat dan Indonesia Timur ini ada ketimpangan, kesenjangan yang sangat luar biasa antara timur dan barat. Jadi, salah satu langkah yang bisa ditunggu untuk menjawab kesenjangan ekonomi. Pertama prioritas yang bisa dicatat oleh pak Dirjen Perhubungan Darat itu masalah pembangunan pelabuhan sungai di Kabupaten (...). Terutama Sungai Brasa yang disebut juga Pelabuhan Suator kalau dari jalur timur menuju arah Asmat. Orang biasa bilang pelabuhan (...) mungkin pak dirjen belum tahu harap diliatkan kepada Kepala Balai Wilayah 25 mohon untuk bisa melihat pembangunan Pelabuhan Sungai Suator ini. Sudah bisa menjawab kesenjangan ekonomi. Karena saya baru dari Wamena beberapa hari yang lalu. Harga semen nya itu pak, 550.000 per sak. Karena diangkut dari Jayapura ke Wamena. Belum yang diangkut dari Timika ke Wamena.

Salah satu opsi untuk harga bahan sembako dan bahan bangunan bisa turun di Papua, khusus di daerah pegunungan tengah itu melalui pintu masuknya melalui jalur timur pak. Jadi dari Surabaya atau Makasar bisa masuk di Suator. Selama ini bahan bangunan dan sembako untuk Yahukimo masuk dari Pelabuhan Lokon. Itu saat air surutnya itu kapal bisa tahan sampai 1 minggu dan barang tidak bisa masuk ke Dekai. Dan biasanya pengusaha-pengusaha nakal itu sering mainkan peran, pada saat air turun. Barang lama tapi dijual harganya semakin tinggi. Bagaimana daya beli masyarakat itu naik sedangkan masyarakat pendapatannya rendah.

Beda dengan kita di wilayah barat. Disini ada transportasi kereta dan banyak sarana penunjang. Belum baru 1 minggu yang lalu saya dari daerah terpencil juga, cek harga berasnya tidak tahu. Ternyata setelah tinjau harga sembako, harga berasnya 50.000 per kg pak. Belum harga bahan sembako, harga bahan bangunan yang lain. Bagaimana mau mempercepat proses pembangunan di Wilayah Timur. Salah satunya laut dengan cara program Jokowi ini lebih ditingkatkan lagi. Terus program-program lain termasuk subsidi printis yang waktu lalu saya sampaikan kepada pak menteri. Jadi mohon catatan penting. Kalau boleh mulai direncanakan

tahun ini. Jangan sampai di Ulele barat banyak transportasi seperti kereta api dan lain-lain. Satu-satunya melalui sungai, udara. Pak dirjen mohon perhatian pak, supaya bisa meningkatkan harga dipegunungan tengah Papua. Itu yang pertama.

Yang kedua, masalah transportasi online. Tadi saya lihat ada 1300. Saya kerap menggunakan aplikasi grab itu. Saya lihat didalam aplikasinya itu ada transportasi, ada makanan dan kurir. Kalau ada makanan, biasanya kalau orang pesan makanan langsung dari rumah. Bagaimana rumah makan dari pinggiran jalan ini bisa laku. Jadi, harap izinnya itu hanya transportasi saja, jangan ada makanan, ada kurir dan lain-lain. Itu namanya monopoli. Jadi, harap untuk menjadi catatan Pak Dirjen Perhubungan Darat dan lainnya. Terima kasih.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik.

Dari anggota selesai.

Silakan pak ketua.

KETUA KOMISI V F- GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih Pak Lasarus sebagai pimpinan rapat,

Pak Dirjen Kereta Api, Dirjen Darat, dan Kepala BPTJ.

Ini pertemuan kita yang pertama pak. Mungkin perlu dijawab. Pertemuan sekali lagi nanti menjawab pak, kita sinkronisasi dengan apa yang disampaikan oleh para anggota. Kecuali mungkin sedikit Pak Dirjen Perhubungan Darat menjelaskan permintaan anggota menyangkut kasus kecelakaan di laut pak, kecelakaan kapal. Jadi kita ini pertemuan pertama. Setelah ini tentu pak dirjen sudah mencatat semua jadi kalau misalnya usulan-usulan teman-teman anggota terutama didaerah pemilihannya tetapi juga bukan didaerah pemilihan ada kunjungan kerja spesifik kita per komisi itu bisa dicatat, untuk bisa disinkronkan dengan program-program yang sudah diprioritaskan oleh Kementerian Perhubungan. Kalau misalnya sama sekali juga tidak di akomodir usulan anggota sama dengan anggota yang seperti tadi dikatakan pak untuk apa kita rapat-rapat pak, untuk apa kita membahas anggaran untuk apa kalau kita kunjungan kerja kalau tidak ada respon. Itu yang pertama.

Terus yang kedua, kenapa hari ini kepala-kepala balai itu kita undang dalam pembahasan anggaran. Kalau kita kunjungan-kunjungan anggota di daerahnya dan kemudian ada komunikasi, ada koordinasi dan juga bersama-sama melakukan kunjungan, mendampingi dan sebagainya mestinya balai-balai ini sudah menangkap usulan dari Anggota-Anggota Komisi V sehingga tidak membuat pak dirjen dan pak menteri itu direpotkan lagi. Kalau misalnya Bale sudah menangkap usulan anggota dan kemudian pada saat rapat dengan menteri, dengan dirjen disampaikan usulan-usulan yang didapat dilapangan itu dan sudah masuk. Saya kira sudah tidak akan panjang membahasnya.

Coba saya dengar bahwa dalam kunjungan-kunjungan anggota kedaerahnya masing-masing seringkali Kepala-kepala Balai ini banyak alasan untuk tidak mendampingi pak. Apakah alasan dipanggil oleh pak dirjen, dipanggil ke jakarta atau ada kunjungan irjen dan sebagainya. Saya kira kita sudah sepakat dengan pak menteri, dengan pak dirjen sejauh ada agenda Komisi V ke daerah, balai wajib untuk mendampingi pak. Begitu pak ya. Kalau tidak nanti pak direktur dengan pak dirjen

yang diminta untuk mendampingi karena dalam (...) itu dalam setiap kunjungan itu pak dirjen. Tapi kita tidak mau pak dirjen, apa namanya terus mendampingi. Untuk itu, maka kepala-kepala balai itu wajib hukumnya mendampingi kunjungan-kunjungan kerja terutama kunjungan kerja di daerah pemilihan dari Anggota Komisi V. Kita yang memberikan persetujuan anggaran.

Kalau ada orang yang dianggap lebih penting dari kita siapa lagi. Ini mitra kerja kita. Teman-teman anggota juga tidak begitu menuntut didampingi Eselon 2 kepala balai itu artinya. Ini saya mendapat informasi laporan dari anggota-anggota pak. Kalau NTT aman pak. NTT bapak punya kepala balai ini ada respon. Kapan saja kita mau turun mendampingi. NTT. Kebetulan saya dapil NTT jadi 24 jam siap untuk mendampingi. Saya dapat laporan dari anggota-anggota seperti itu. Itu supaya tidak merepotkan lagi dari pak dirjen. Tidak terlalu banyak mengusulkan yang berkaitan dengan kegiatan-kegiatan di NTT maka saya sudah minta supaya balai menyampaikan itu pada saat rapat dengan dirjen bahwa ini kebutuhan-kebutuhan mendesak yang berkaitan dengan persoalan baik itu perhubungan darat. Di NTT tidak ada kereta api pak. Jadi itu yang saya ingin sampaikan pak. Supaya pak dirjen tidak menjadi pusing. Kalau ada Komunikasi, koordinasi dengan teman-teman anggota.

Yang terakhir kita akan ketemu lagi, usulan-usulan anggota berkaitan dengan program-program yang berbasis kerakyatan itu pak. Itu juga salah satu yang kita masukkan dalam kesimpulan rapat pada saat saya pimpin rapat kerja bahwa program-program berbasis kerakyatan itu yang 2018 mohon untuk bisa diimplementasikan, dilaksanakan pak. Bis itu ada program listrik yang tadi disampaikan dan sebagainya dan beberapa program lain.

Kita juga minta tolong di anggarkan berkaitan dengan sosialisasi pemahaman terhadap program-program yang masyarakat harus dapat manfaatnya pak. Sehingga nanti kita minta di 2019, tapi juga di 2018 ini kita minta supaya penerima-penerima manfaat daripada program-program yang dikucurkan oleh mitra kerja kita Pak Dirjen Darat, Kereta Api, BPTJ juga untuk mengumpulkan untuk kami berdialog.

Jadi kalau ada Anggota Komisi V yang mau kedapilnya, saya mau kumpulkan itu penerima-penerima manfaat daripada listrik atau bis. Iya itu dikumpulin pak. . Dikumpulin pak, kita mau tanya langsung. Itu yang kita minta dari kesimpulan kemarin supaya program-program yang berbasis kerakyatan itu betul-betul mendapat perhatian serius dari mitra kerja kita. Saya kira itu dari saya.

F-PAN (H. SUNGKONO):

Intrupsi sedikit bisa pak ketua.
Sedikit saja pak ketua.

KETUA KOMISI V F- GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Oke.
Saya habiskan dulu pak.

F-PAN (H. SUNGKONO):

Oke terima kasih.

KETUA KOMISI V F- GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Saya habiskan dulu pak. Jadi itu saja pak. Saya terus memantau juga yang berkaitan dengan program-program yang untuk di NTT. Kalau ada kendala-kendala, ada persoalan-persoalan pasti saya akan sampaikan ke pak dirjen, tetapi sejauh ini jalan pak. Yang persoalan pembangunan terminal dikota Kupang itu saya tidak tahu sudah sampai mana. Saya nanti akan monitor, saya nanti akan diskusikan kepada kepala balainya apapersoalannya sehingga itu bisa dipercepat. Karena ini sudah 3 menteri berkunjung kesana tapi sampai sekarang belum terealisasi. Itu saya kira yang ingin saya sampaikan. Nanti lain-lain anggota juga akan membuat usulan-usulan yang lain dengan daerah pemerintahannya secara tertulis untuk disinkronisasikan. Itu saja dari saya.

Terakhir sebelum pak langsung pimpinan, ini saya juga meminta persetujuan kepada teman-teman anggota. besok kita akan dengan Kementerian Desa Tertinggal dan Transmigrasi. Ada 1 kesepakatan kita dengan Kementerian Desa Tertinggal dan Transmigrasi itu ada rapat dengan para Tenaga Ahli untuk mensinkronisasikan program-program khususnya berkaitan dengan usulan dari anggota untuk daerah pemilihan. Tapi sampai dengan sekarang ini belum ada laporan tentang itu, belum ada kemajuan. Untuk itu maka saya mau mengusulkan apakah besok ini kita tunda saja dulu sampai dengan kita jelas betul dari hasil pertemuan dengan Kementerian Desa Tertinggal karena dari tahun 2017, 2018 karena kita merasakan bagaimana program-program yang sudah disepakati tetapi tidak jalan dilapangan. Untuk itu maka bagaimana kita tunda saja ya sampai besok. Begitu pak ketua saya laporkan. Jadi besok kita tunda. Terima kasih.

***Wassalammualaikum WR. WB.
Shalom.***

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Terima kasih Bapak.
Bapak intrupsi.

F-PAN (H. SUNGKONO):

Sedikit saja pak ketua.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Jangan panjang-panjang nanti kita tidur disini pak.

F-PAN (H. SUNGKONO):

Iya siap.

Pak ketua saya menyampaikan mungkin menambahi apa yang disampaikan pak ketua tadi mengenai program pengadaan bus yang dulu pernah kita dalam forum rapat masing-masing anggota mengajukan proposal untuk bantuan didapilnya masing-masing. Karena kami selama ini selalu ditanyakan itu. Dulu kami proposal sudah. Mudah-mudah ada semacam jawaban. Mudah-mudahan itu jangan sampai

gagal. Kalau itu gagal malu pak ketua. Terima kasih. Mohon diberikan penjelasan pak dirjen. Terima kasih.

F-PKS (NURHASAN ZAIDI, S.Sos.I):

Beberapa detik pak ketua.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan.

Kalau Pak Nur saya tidak berani nahan.

F-PKS (NURHASAN ZAIDI, S.Sos.I):

Aduh.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan. Silakan.

Doanya ya pak.

F-PKS (NURHASAN ZAIDI, S.Sos.I):

Bijaksana sekali.

Negarawan sekali.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan.

F-PKS (NURHASAN ZAIDI, S.Sos.I):

Ini pimpinan kami sangat negarawan pak. Jadi aspirasi dari yang disampaikan oleh teman-teman kami dapil dan dikasih harapan juga oleh bapak-bapak. Tolong direalisasikan, mudah-mudahan hidup kita berkah pak. Ini musibah sudah banyak pak. jangan sampai apa yang sudah kita direncanakan tidak bisa terealisasi termasuk yang Pak Sungkono. Kalau kita sudah beri janji kepada orang kita penuhi. Khawatir musibah ini terus datang. *Naudzubillah min dzalik pak*. Ini nanti belum berhubungan laut. Allahu akbar, musibah kita ini. mudah-mudahan lebih baik kita tidak banyak janji pak. Iya, ya. Apalagi terkait dengan anggaran yang sangat terbatas. *Waallahu alam*. Terima kasih Pak Lazarus.

Wassalammualaikum WR WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Makannya saya kasih pak ustad itu penutup pak. Menyejukkan di akhir rapat kita. Baik pak dirjen saya sedikit saja.

Tentu sudah begitu banyak masukan dari teman-teman tadi. Anggaran yang sedikit ini memang mau tidak mau kita mesti cermat menentukan skala prioritas pak. Sehingga dari uang yang terbatas, program yang banyak nanti akan terasa

manfaatnya karena tepat sasaran. Ada begitu banyak persoalan yang terjadi saya pikir itu gambaran dan masalah-masalah apa yang harus kita atasi baik dengan politik anggaran kita pak. Kita sama-sama melihat kemarin bagaimana di Danau Toba itu kapal tenggelam terus tidak ada pelampungnya pak, life jacketnya juga tidak ada. Sehingga dari kapal lain yang membantu.

Menurut saya sudah waktunya kita berkomitmen pak dirjen, tidak ada lagi sarana angkutan umum disungai yang menjadi tanggung jawab bapak kemudian dermaga penyebrangan yang boleh beroperasi disertai kelengkapan perlengkapan keselamatan. Dari hal yang saya katakan ini sebetulnya protab nya seharusnya begitu. Prosedur tetapnya.

Jadi kalau memang ada yang beroperasi terus tidak memiliki kelengkapan keselamatan standar itu mau dimana kita juga salah pak sebagai pemerintah. Karena itu cuman tanggung jawab kita pak. Yang boleh memerintahkan seluruh operator pelaksanaan itu hanya pemerintah pak. Karena regulatornya bapak yang pegang. Kami yang melakukan pengawasan pun negur bisa saja tidak dengar pak. Kami tidak bisa mereward dan men punishment dia. Yang bisa memberi reward dan men punishment itu bapak. Selaku memegang teguh regulator.

Bapak boleh cabut izinnya, boleh hentikan, boleh perkarakan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Boleh dari situ dulu kita pak. Minimal dengan kondisi infrastruktur yang sudah ada sudah cukup baik. Menurut saya di zaman pemerintahan yang sekarang juga pembangunan infrastruktur yang massive kalau tidak diiringi dengan operasional yang memenuhi standar keselamatan. Ya ini yang terjadi pak. Dan ini tanggung jawab kita. Itu yang saya maksud tadi mungkin kita mulai pilah mana yang harus dijadikan skala prioritas dulu dalam rangka politik anggaran dengan dana yang ada sekarang ini. Ya kalau kita bicara cukup, tidak pernah cukup pak. Karena negara ini tidak bisa dibangun dengan hanya 1 kali anggaran saja. Kita tidak bisa kerja satu malam. Tidak bisa sim salabim negara ini, bertahap. Jadi dana yang ada ini kita akurat menetapkan skala prioritasnya. Sehingga dari nanti terasa manfaatnya.

Saya sedikit ke dapil, sedikit catatan pak. Saya berharap disini sudah masuk seperti pembangunan terminal barang internasional di Badau. Mudah-mudahan karena ini brenda depan pak zaman presiden yang sekarang ini, nawacita menetapkan perbatasan itu sebagai brenda depan republik. Tentu karena ini antar negara kita buat sebaik mungkin pak karena wajah kita ditampilkan disini. Kemudian di Aru juga sama, saya berharap ini bisa cepat selesai. Yang saya belum lihat disini saya tidak tahu apakah di Sintang kemarin di dermaga pelabuhan sungai yang ada di Sintang yang pernah saya usulkan sudah dianggarkan belum ini kemarin atau belum, saya tidak mengerti. Tapi setahu saya, sampai hari ini belum ada pergerakan. Dan direncanakan bapak ini tidak ada. Dan kalau memang belum, saya minta tolong itu dimasukkan pak dirjen.

Kemudian fasilitas keselamatan di jalan-jalan nasional yang ada di Kalimantan pada umumnya dan Kalimantan Barat pada khususnya dapil saya pak. Karena jaringan jalan disana luas sekali, panjang sekali. Jalan nasionalnya kena 1/3 daratan ada dipulau Kalimantan. Dan Kalimantan Barat saja wilayahnya 1 1/3 Pulau Jawa pak. Jadi, kami berharap nanti jalan-jalan yang mulus diikuti dengan fasilitas keselamatan yang memadai, ini juga merupakan salah satu upaya kita untuk menekan angka kecelakaan. Karena jalan yang mulus pak kalau tidak dibarengi dengan keselamatan yang memadai orang memacu kendaraan semauanya ini juga semakin jauh panggang dari api kalau kita mau mengejar *zero accident*.

Saya rasa itu saja. Saya juga mengulangi apa yang disampaikan Pak Fary tadi, tidak perlu jawab secara detail. Anggota pun tinggal beberapa orang. Kami berharap seluruh masukan dari anggota dicatat secara baik. Ya pak ya. Sehingga nanti menjadi bahan saat kita ketemu setelah nanti pembacaan nota keuangan tanggal 16 Agustus nanti pak. Dari situ nanti kita finalisasi untuk APBN tahun 2019.

Jadi, sekarang cukup bapak catat baik-baik masukan dan saran teman-teman yang perlu dijawab yang singkat saja, yang dianggap penting saja dari tadi yang perlu bapak jawab. Lain-lain nanti bapak siapkan secara tertulis. Sebagai bahan rapat kita pada pertemuan berikutnya. Pesan saya yang terakhir yang penting adalah terkait masukan dengan kecelakaan di beberapa tempat untuk evaluasi mudik dan balik lebaran nanti pak. Dan tadi juga sudah banyak masukan dan pasti akan dibahas lebih mendalam pada saat nanti rapat evaluasi yang akan kita laksanakan sesuai jadwal yang akan kami sampaikan kepada bapak nanti lewat undangan resmi.

Saya rasa demikian saya persilakan Bapak Dirjen Darat dulu kalau ada yang perlu yang disampaikan dulu. Saya persilakan.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Terima kasih.

Yang kami hormati Bapak Ketua Komisi V dan Bapak Wakil Ketua Komisi V dan Bapak-bapak Anggota Komisi V DPR RI.

Ada beberapa hal yang sebetulnya kami sudah saya siapkan jawaban namun demikian karena kami tadi menyampaikan bahwa kami harus menyiapkan tertulis, kami menyiapkan tertulis. Yang penting-penting saja kami sampaikan :

1. Sudah kami hadirkan para Kepala BPPT dan harapan kami Kepala BPPT bisa mencatat dalam kesempatan ini apa-apa yang menjadi aspirasi dari Anggota Komisi V DPR RI terkait dengan kondisi yang nanti harus dibangun menyangkut masalah faskes dan sebagainya dimasing-masing daerah dan kami berharap mohon izin bapak Ketua Komisi V kalau diizinkan kami akan mewajibkan untuk semua Kepala BPPT di masing-masing provinsi untuk mencatat nomor handphone masing-masing Anggota DPR Komisi V yang ada di masing-masing provinsi kalau diizinkan sehingga nanti ada komunikasi yang intens dan kemudian setiap hal-hal yang mungkin bisa kami dukung nanti kami akan harapkan bisa cepat segera.
2. Sesuai dengan yang disampaikan oleh pak Ketua Komisi V, kami juga mewajibkan sekarang didengar semuanya pak, setiap ada kunjungan di masing-masing provinsi, agar masing-masing Kepala BPPT harus mendampingi untuk semua Anggota Komisi V yang ada kunjungan di masing-masing provinsi kecuali atas izin saya yang mungkin barangkali kami sampaikan juga informasi nanti kalau misalnya tidak hadir Kepala BPPT kami pertanggungjawabkan pak.
3. Menyangkut masalah bus, mohon izin bapak. Terkait masalah bus Pak Sungkono, sekarang sudah proses lelang pak dan kemudian

direncanakan mulai bulan 10, mungkin 9 sudah ada yang jadi pak. Tetapi bulan 10, 11 nanti semua akan jadi pak ada, ada sekitar 180 bus sekolah dan juga sekitar 200 sekian untuk yang bus BRT. Dan nanti sudah kami akan siapkan rencana untuk pendistribusiannya, nanti Pak Cucuk sudah ada ditempat kami. Sekarang juga sudah ada pak. Nanti untuk rencana pendistribusiannya akan kami laporkan kembali kepada Pak Menteri Perhubungan. Karena memang antara permintaan dengan mungkin yang kami tersedia tidak seimbang pak. Namun demikian nanti kami juga akan kami sampaikan kepada Bapak-bapak dari Komisi V DPR.

4. Menyangkut masalah kecelakaan Danau Toba. Sudah banyak sekali yang kami tangkap pak aspirasinya. Sudah banyak yang diberikan kritik dan saran kepada kami. Pada prinsipnya bahwa Kementerian Perhubungan, saat ini sesuai dengan perintah Pak Menteri Perhubungan sudah membentuk Tim Ad hoc. Dan tim ini memang adalah gabungan dari beberapa lembaga yang ada di Kementerian Perhubungan dan sekarang sudah mulai bekerja dan nanti kalau misalnya berhasil kami untuk memperbaiki yang di Danau Toba bagaimana kita untuk meningkatkan kapasitas, kualitas menyangkut masalah keselamatan pelayaran di Danau Toba akan menjadi role model untuk yang didaerah-daerah lain.

Kemudian yang lain saya kira sebenarnya sudah kami siapkan tapi mungkin barangkali karena waktu juga pak nanti sesuai dengan saran Pak ketua Komisi V DPR kami akan menyiapkan jawaban secara tertulis pada pertemuan RIP mendatang. Demikian pak terima kasih.

Wassalamualaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Pak kereta api ada yang mau disampaikan.
Silakan.
Tolong sekretariat sepertinya *mic* nya ada gangguan.

DIRJEN PERKERETAAPIAN (IR. ZULFIKRI, M.Sc., DEA):

Terima kasih bapak pimpinan.

Pertama-tama kami menyampaikan terima kasih atas sepakat kita tadi saya mendapatkan kesan bahwa semua kita sepakat disini bahwa kereta api merupakan modal transportasi yang kita harapkan untuk mengatasi permasalahan khususnya tadi yang sifatnya massal pak baik itu untuk diperkotaan masalah-masalah kemacetan diperkotaan maupun untuk mengatasi angkutan barang. Itu yang pertama.

Yang kedua, terkait dengan kepala balai pak. Kami mohon maaf tadi kalau seandainya memang ada kepala balai yang belum sempat mendampingi Bapak-bapak Anggota Komisi V pada saat kunjungan khususnya tadi yang disampaikan Pak Hamka di Makasar. Karena memang balai kami ini jauh pak. Balai kami untuk yang di masih digabung karena masih terbatas, balai kami di Sulawesi ini masih digabung di Jawa Timur pak. Jadi lokasi mereka sendiri masih ada di Surabaya. Namun dalam kesepakatan kami akan mencoba nanti kami semua sudah sepakat

tadi bahwa Dirjen Perhubungan Darat bahwa kepala balai saya minta untuk pada dasarnya mendampingi setiap ada kunjungan Anggota Komisi V ke daerah .

Yang ketiga yang ingin saya sampaikan bahwa tadi yang terkait dengan Pak Sungkono terkait dengan pelintasan keselamatan perkeretaapian. Lintasan sebidang ini memang masalah yang cukup besar yang tadi juga disampaikan oleh Pak Yoseph. Pada umumnya untuk perlintasan yang sifatnya resmi pak ada sekitar 1.100 itu pak. Lebih dari 1.100 itu perlintasan resmi yang saat ini pada umumnya sudah memiliki pintu perlintasannya pak. Nah, yang bermasalah adalah perlintasan-perlintasan liar pak yang dibentuk oleh masyarakat setempat. Ini yang kami berupaya untuk segera menutup perlintasan-perlintasan liar yang jumlahnya cukup banyak pak mungkin lebih dari 3.000 saya kira, lebih dari 3.000 perlintasan liar. Dan kita mulai sudah dengan yang kita namakan dengan cikal bakal pak.

Jadi ada yang dengan kriteria perlintasannya lebih kecil dari 2 meter. Kita tutup segera pak. ini kita sudah sepakat juga dengan Pemda. Dan kita sudah secara berproses pak dengan Pemda untuk bekerja sama menutup semua perlintasan-perlintasan liar ini. Dan untuk perlintasan-perlintasan resmi yang tadi masih belum ada, kita juga sudah mengalokasikan untuk baik apakah itu berupa *overflast* atau *fly over* pak. Ini mungkin perlu kita memang kita push untuk masalah-masalah memang ini cukup serius pak hampir 40, rata-rata 40 manusia masyarakat kita pak sudah merengang nyawa di jalur kereta api kita baik itu diperlintasan maupun didekat jalan. Saya kira itu pak yang lain nanti kami siapkan jawaban tertulis secara detail dan sekali lagi terima kasih atas dukungan dari Komisi V. Terima kasih.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Pak dirjen, Pak Zul.

Sebentar pak tadi Pak Sungkono juga menyampaikan pak, ada temuan yang tadi disampaikan tapi bapak tidak perlu dijawab. Saya sudah hampir 10 tahun pak jadi pimpinan komisi disini. Jujur dari seluruh direktor yang ada, saya agak asing dengan kereta api pak. Mungkin bapak bisa artikan bahasa saya ini. Jadi, kalau Pak Hamka artinya juga bahasanya seperti itu dengan balainya pak, saya maklum. Jadi saya berharap zamannya Pak Zul ini bapak salam sedalam-dalamnya kereta api ini. Ada apa gerangan disana. Saya tidak perlu bicara vulgar disini. Tetapi saya yakin bapak paham dan kami pantau pak ada perbaikan tidak dizamannya bapak dikereta api. Saya tidak perlu data pak. Saya dari sini bisa sebut, saya hafal namanya. Tidak perlu pegang data seperti Pak Sungkono. Tapi saya hormati bapak. Hormati institusi bapak. Tidak layak kalau saya bicara disini. Tolong bapak benahi. Itu saja.

Silakan BPTJ.

KEPALA BPTJ (BAMBANG PRIHARTONO, IR, MSCE)

Baik terima kasih pak pimpinan.

Kami sependapat masukan-masukan dari Bapak Anggota Dewan yang terhormat. Kita sependapat pak anggaran kita relatif turun. Jadi dengan anggaran yang terbatas itu, kami berusaha mencari terobosan-terobosan baru pak. Kami bekerja sama dengan badan usaha dan swasta untuk membangun transportasi di Jabodetabek. Jadi, nanti kami sampaikan bahwa ada beberapa program misalnya TOD dalam rangka mengatasi sebaran penduduk kemudian juga angkutan-angkutan massal dengan kebijakan rekayasa lalu lintas yang sudah kami kerjakan bapak pimpinan, kami sudah meningkatkan kira-kira 2 % angka angkutan umum pak. Awal

2 % sekarang sudah menjadi 4 %. Bahkan sejak rekayasa lalu lintas yang kami lakukan di kereta api *commuterline* meningkat pak sekitar 2-4 % pak. Sampai hari ini sudah meningkat 4 %. Ini juga nanti kami sudah bekerja sama dengan Pak Dirjen Kereta Api bagaimana peningkatan ini bisa diakomodasi melalui *commuter*. Saya pikir demikian pak yang bisa kami sampaikan. Sekali lagi kami ucapkan terima kasih. Dan lebih kurangnya mohon maaf.

Wassalammulaikum WR. WB.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik terima kasih pak.
Silakan pak ketua.

KETUA KOMISI V F- GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Ini rekayasa-rekayasa lalu lintas yang di putuskan pak, mohon juga kita diberikan informasi pak seringkali ini media atau masyarakat bertanya kepada kita ini satu rekayasa ini belum di evaluasi muncul lagi rekayasa yang lain. Kita belum dapat hasil evaluasinya, hasil dari rekayasa itu, kebijakan itu muncul kebijakan lainnya seperti itu. Apalagi kita pimpinan pak. Pak Bambang bisa kasih kirim ke kita. Kami juga bisa menjawab, kita bisa memberikan repon kepada media. Kalau tidak kita selalu mengatakan kita tunggu saja pada saat rapat kerja kita baru tanyakan. Nah, itu penting untuk kita. Banyak sekali masyarakat yang bertanya kepada kita. Saya kira itu pak. Terima kasih

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik, terima kasih pak ketua.
Sekarang kesimpulan.

Baik kita masuk kesimpulan :

1. Komisi V DPR RI dapat memahami penjelasan Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek atau BPTJ Kementerian Perhubungan mengenai pencapaian terhadap target pelaksanaan APBN tahun 2018 sampai dengan semester 1. Selanjutnya Komisi V DPR RI meminta agar Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian, dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan melakukan upaya untuk peningkatan penyerapan anggaran sampai dengan akhir tahun anggaran 2018. Ini yang normatif pak.
2. Komisi V DPR RI dapat memahami penjelasan Dirjen Perhubungan Darat, Dirjen Perkeretaapian dan Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Kementerian Perhubungan mengenai perincian program dana lokasi pagu anggaran Eselon I dalam pembicaraan pendahuluan RAPBN tahun anggaran 2019 sebagai berikut :
 - a. Dirjen perhubungan darat pagu kebutuhan Rp 18.561.722.602.000,- Selanjutnya pagu indikatif nya sesuai dengan SB Menteri Kepala Bappenas menjadi Rp 3.612.386.193.000-. Kemudian pagu penyesuaian, pagu indikatif tahun 2019 menjadi Rp 3.784.692.893.000-. Saya mohon dari Dirjen Perhubungan Darat

maupun Perkeretaapian dan Jabodetabek coba angkanya ini dilihat ya pak, jangan sampai salah titik koma dan angkanya kalau salah saya mohon dikoreksi ya pak disesuaikan dengan surat dari Kementerian Keuangan.

- b. Dirjen Perkeretaapian pagu kebutuhan Rp 35.785.462.355.000,-, pagu indikatif tahun 2019 sesuai surat Kementerian Keuangan dan Kepala Bappenas adalah Rp 15.391.408.761.000,- dan pagu penyesuaian menjadi Rp 15.361.408.761.000,- ini apakah 361 dan 391 memang begitu ya pak. Ada pergeseran ya. Betul ya. Kemudian badan pengelola transportasi Jabodetabek pagu kebutuhan Rp 2.306.834.138.000,-. Pagu indikatif sesuai dengan surat Kementerian Keuangan Kepala Bappenas menjadi Rp 162.690.564.000,- dan pagu penyesuaiannya sesuai dengan surat Menteri Perhubungan menjadi 162.690.564.000 tidak ada perubahan. Cocok angkanya pak.
- c. Sebagai tindak lanjut rapat kerja pada tanggal 06 Juni 2018 maka bersedia untuk menyesuaikan rincian program dan menyempurnakan RKL masing-masing Eselon I dalam nota keuangan RAPBN tahun anggaran 2019 sesuai dengan saran dan pendapat Komisi V DPR RI yang disampaikan dalam rangkaian proses pembicaraan pendahuluan RAPBN tahun 2019.

F-PDIP (HJ. SADARESTUWATI, SP, M.MA):

Intrupsi pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan.

F-PDIP (HJ. SADARESTUWATI, SP, M.MA):

Terima kasih.

Pimpinan sebagaimana tadi saya sampaikan bahwa melihat pagu anggaran dimana Dirjen Perhubungan Darat ini sangat kecil sekali. Sementara ruas jalan kita begitu panjang. Mungkin kalau di luar Jawa banyak lautnya. Tetapi di Jawa ini banyak jalan daratnya. Dimana kami sangat membutuhkan, masyarakat sangat membutuhkan adanya seperti halnya rambu jalan dan lainnya untuk apalagi juga nanti beroperasinya jembatan timbang dan lain-lain. Saya kira ini perlu adanya penambahan anggaran untuk Dirjen Perhubungan Darat.

Jadi saya kira, perlu juga didalam kesimpulan ini juga dimuat Komisi V beserta bersama-sama Badan Anggaran memperjuangkan penambahan alokasi anggaran khususnya untuk Dirjen Perhubungan Darat. Saya tidak tahu seperti apa ininya. Tapi intinya adalah melihat begitu pentingnya penambahan ruas jalan juga jalan tol 2019 ini akan tol Jawa ini akan beroperasi secara keseluruhan. Saya kira ini juga perlu rambu-rambu jalan juga. Manajemen rekayasa lalu lintas juga sehingga disini sangat perlu adanya penambahan anggaran. Mohon itu bisa dimuat didalam kesimpulan ini. Terima kasih pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Masukan Bu Restu kita pahami, tetapi ini ada mekanisme keuangan di pemerintah ya. Geser antar ini tidak ada surat dari Kementerian Keuangan. Bapak kan terima surat dari Kementerian Keuangan dari Bappenas. Jadi, saya rasa mungkin Bu Restu kalau itu di Banggar mungkin iya. Nah kalau dikita tidak bisa.

F-PDIP (HJ. SADARESTUWATI, SP, M.MA):

Makannya pimpinan tadi saya sebutkan bersama-sama dengan Badan Anggaran. Artinya Badan Anggaran yang ada di Komisi V juga memperjuangkan anggaran untuk Dirjen Perhubungan Darat. Ini kalau menurut saya sangat penting karena menurut saya anggaran 3,7 ini sangat kecil untuk bisa mengakomodir semua kebutuhan dari seluruh kita saja yang ada di Dapil masing-masing. Terima kasih.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Coba.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Intrupsi pimpinan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Silakan Pak Alex.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Jadi izin pimpinan sebenarnya balik lagi saya ingin mengatakan ada 3 hal yang menjadi fungsi dan hak dikomisi ini selain daripada legislasi, pengawasan dan soal keuangan. Kasarnya kalau rapat komisi ini kemudian memutuskan anggaran Dirjen Perhubungan Darat itu kita tambah dan ambil dari Dirjen Perkeretaapian bisa, asalnya rapatnya yang memutuskan itu boleh. Tinggal kemudian pihak pemerintah berkoordinasi dengan kesimpulan rapat yang kita buat. Tapi itu tidak pernah kita lakukan. Kita makannya selalu, Ini sebenarnya normatif saja terus

Nah oleh karena itu, kalau memang masih ingin mempertahankan metode konvensional dalam pembahasan anggaran. Kalau point 3 itu adalah sebagai tindak lanjut rapat kerja tgl 6 juni tadi seperti yang sudah disampaikan oleh seluruh anggota, termasuk yang disampaikan oleh Bu Estu bukan bersedia sampai di Kementerian Perhubungan menyesuaikan rincian program. Nah, kalau kemudian mitranya ini menyelesaikan rincian programnya dan ada kekurangan anggaran tolong disampaikan didalam rapat komisi berikutnya sehingga rekomendasinya adalah agar kemudian ditindak lanjuti di Badan Anggaran. Kalau tidak kita susah mencari rumusan kalimatnya. Terima kasih.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik coba.

Selanjutnya Komisi V DPR RI akan memperjuangkan kenaikan pagu anggaran di Badan Anggaran sesuai dengan mekanisme pembahasan anggaran di DPR RI. Menanggapi apa yang disampaikan Pak Alex tadi, memang kita di Komisi

ini belum pernah pak memindahkan kereta api di ambil sebagian kita masukkan ke darat dan seterusnya. Tapi nanti kita bisa lihat Tatib. Kalau kita tidak salah, di Tatib kita itu fungsi dan program. Karena yang saya tahu turunan dari kereta api maupun ke darat dan lain-lain itu urutannya dari Depkeu sana sudah dibelah-belah. Depkeu sudah membelahnya. Namun demikian, hak anggaran itu sebagian ada di DPR pak. Saya kembalikan kepada forum saja pak kalau kita memang mau buat kesimpulan rapat itu kita buat saja, kita serahkan itu kepada pemerintah untuk melakukan perbaikan disana sesuai dengan masukan dan saran dari Komisi V . Saya mengeja silakan pak ketua.

KETUA KOMISI V F- GERINDRA (Ir. FARY DJEMY FRANCIS, MMA):

Terima kasih pak.

Jadi, saya kira Pak Alex ini Anggota Banggar ya. Saya juga dulu (...) di Banggar pak. Jadi kita itu Komisi V dari Badan Anggaran itu mengirim surat itu besaran daripada mitra kerja kita pak. Jadi yang kita bahas itu besarnya dari mitra kerja kita, Kementerian PU sekian, Kementerian Perhubungan sekian, Kementerian Desa Tertinggal sekian, BMKG sekian, Basarnas sekian. Itu saja yang kita pegang untuk dasar anggaran itu pak.

Dan untuk itu maka dibawa kesini untuk kita membahas ini, uang sebesar ini untuk Kementerian Perhubungan ini mau ditaruh dimana. Kan begitu. Nah untuk itu maka kita dengarkan dari Kementerian Perhubungan bahwa ini ditaruh kesini, kesini, kesini. Kita bahas itu pak. Kita bisa bahas karena kita punya kewenangan di komisi untuk membahas besaran anggaran yang dikirim oleh Banggar. Kita di Banggar tidak dapat itu Dirjen Perhubungan Darat berapa, Dirjen Kereta Api berapa, Badan Pengelola berapa. Tidak, disini baru kita bahas. Saya kira begitu pak ya. Untuk itu saya kira itu bisa kita lakukan kalau kita anggap itu benar-benar mendesak pak.

Apalagi peristiwa kecelakaan di laut ini pak. Tadi disampaikan oleh teman-teman ini. Kalau ada hal-hal yang memang kita anggap itu khusus, spesial dan kita harus menganggarkan. Mau tidak mau kita harus menganggarkan. Kita pertama minta apakah dari Banggar bisa menambah di luar ini. Kita taruh disitu atau kalau tidak ada uang terpaksa dari Eselon direktorat lain bisa didorong.

Itu kalau hal-hal yang kita tidak anggap amat serius dan prioritas tapi selama ini kita pernah melakukan pada saat dulu. Itu tidak banyak pak. Tapi itu memungkinkan bisa kita bahas. Untuk itu maka sekarang kita tidak ambil keputusan dulu. Bukan begitu, disitu baru kita memahami kalau tidak salah. Kita baru memahami dulu, nanti dari usulan-usulan anggota seperti ini ada kejadian berkaitan kecelakaan lalu lintas kemudian nanti Kementerian Keuangan bisa menambahkan lagi anggarannya pak. Kalau tidak ditambah lagi mari kita diskusikan lagi nanti. Begitu saja Pak Alex. Saya pikir yang kita perlu tunggu nanti setelah kita kasih masukan kita perlu tambahkan ini dari Menteri Keuangan tambahkan. Kalau tidak ditambahkan baru kita bahas lagi nanti. Gitu pak. Jadi, saya kira catatan itu penting.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Pak Alex

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Ya setuju seperti yang disampaikan. Itu yang saya bilang. Kuasa ini ada disini, Kita bisa mengubah ini. maka dari tadi kemudian kawan-kawan bicara semua soal aspek keselamatan. Kita semua sepakat untuk tidak lagi terjadi korban jiwa didalam pelayaran. Pertanyaannya apakah anggaran ini itu yang diulang-ulang oleh Ibu Estu. Anggaran Dirjen Perhubungan Darat cukup tidak untuk itu. kalau tidak mari kita putuskan disini. Ini soal jiwa manusia. Kita sepakat ini semua. Kalau tidak ada sekarang ini soal masalah keselamatan, fungsi keselamatan terus jalan keluarnya seperti apa. Ini kita bicara persiapan anggaran untuk tahun 2019.

Kalau ini kemudian kita setuju seperti itu pak dirjen balik lagi, ya kesimpulan rapatnya sudah kita sepakati. Atau kalau memang itu point 1, 2 memahami, point 3 buat catatan khusus bahwa kita memberikan kesempatan kepada pemerintah untuk menambah alokasi anggaran di Dirjen Perhubungan Darat terkait keselamatan pelayaran. Tidak tahu caranya dari mana nanti.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Baik saya rasa dibuat saja point berikutnya.

Jadi bukan catatan pak tapi kita masukkan kedalam kesimpulan saja.

Selanjutnya Komisi V DPR RI akan memperjuangkan kenaikan pagu anggaran daerah khusus Dirjen Perhubungan Darat. Itu di point terakhir kalau bisa ini. Ditukar itu antara 3 dan 4.

Jadi jangan Komisi V DPR RI memperjuangkan kalau menurut saya. Pointnya bukan begitu. Komisi V DPR RI meminta kepada pemerintah untuk menambah anggaran. Kepada pemerintah untuk menambah anggaran Dirjen Perhubungan Darat. Saya cari uang darimana. Itu urusan mereka.

Pak Alex ada masukan. Cukup ya.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Pakai keselamatan, bunyikan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Ya terkait keselamatan dan keamanan transportasi darat. Ini 4 di 3 ya. ya 3 ke 4. Itu di tukar. Yang pas 4 naik ke 3. Baru yang 3 ini jadi point ke 4. Selanjutnya di hapus.

Pak Alex cukup.

Bu Restu, cukup.

Pak pemerintah cukup.

Silakan.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Mohon izin pak, yang keselamatan dan keamanan mungkin yang dimaksud keselamatan ini artinya menyangkut masalah kecelakaan itu ya pak ya. Kalau keamanan itu lebih kepada domain Kepolisian. Atau barangkali keamanan yang dimaksud misalnya dalam rangka penyelenggaraan kapal itu katakan ada minuman keras, preman dan sebagainya. Jadi, kami harus menyentuh kesana.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Saya pikir harus keselamatan dan keamanan. Kalau terjemahan bapak keamanan tidak perlu.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Kalau keamanan.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Cukup keselamatan saja.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Keselamatan saja.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Kalau sudah selamat pasti aman begitu ya pak ya.
Setuju Pak Alex.

F-PDIP (ALEX INDRA LUKMAN):

Keselamatan dan kenyamanan saja kalau begitu pak.

KETUA RAPAT F-PDIP (LASARUS, S.SOS):

Keselamatan dan kenyamanan.
Cukup pak, tambah kurang ada.
Setuju ya.
Setuju saya ketok.

(RAPAT : SETUJU)

Baik dengan selesainya kesimpulan rapat maka selesai pula rangkaian rapat kita pada semua sampai dengan malam hari ini. Nanti akan dilanjutkan dengan satu agenda lagi dengan Dirjen Perhubungan Laut dan Dirjen Perhubungan Udara yang saya kiranya tadi mulai pukul 07.00 malam atau pukul 19.00. Saya sebagai pimpinan rapat dan atas nama seluruh pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI, pak dirjen menyampaikan :

1. Belasungkawa pak atas seluruh korban yang meninggal maupun yang luka berat, luka ringan dalam serangkaian kecelakaan pada mudik dan balik lebaran termasuk yang di Danau toba, Selayar dan sebagainya.
2. Saya minta maaf apabila dalam proses rapat ini saya sebagai pimpinan dan seluruh anggota ada hal-hal yang kurang berkenan.

Sebelum saya tutup mungkin pak dirjen mewakili menyampaikan satu patah, dua patah kata penutup.

DIRJEN PERHUBUNGAN DARAT (Drs. BUDI STIYADI, S.H., M.Si) :

Terima kasih

Yang kami hormati Bapak Ketua Komisi V DPR RI, Bapak Wakil Ketua dan para Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati dan kami banggakan.

Pada prinsipnya kami sudah memahami apa yang menjadi substansi (REKAMAN TERPUTUS)