



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI
DENGAN DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
RI, PT. KERETA API INDONESIA (KAI), PT. MODA RAYA TERPADU
(MRT), PT. KERETA COMMUTERLINE INDONESIA (KCI), PT. LINTAS
RAYA TERPADU (LRT)**

- Tahun Sidang : 2021-2022
Masa Persidangan : V
Rapat Ke- :
Jenis Rapat : RDP
Sifat Rapat : Terbuka
Hari, Tanggal : Rabu, 6 Juli 2022
Waktu : Pukul 10.30 s.d. 15.10 WIB
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual Zoom
Cloud Meeting
- Ketua Rapat : H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E., M.Si. (F-P.
GERINDRA) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : 1. Jaringan Kereta Api Seluruh Indonesia;
2. Pengembangan Teknologi Kereta Api;
3. Pemenuhan SPM Jalan Perkeretaapian;
4. Kendala yang dihadapi.
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR
RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:
37 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)
8 dari 11 orang Anggota
1. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
2. Mochamad Herviano
3. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
4. Ir. Sudjadi
5. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
6. H. Irmadi Lubis
7. Ir. Effendi Sianipar
8. Harvey B. Malaihollo
2. FRAKSI PARTAI GOLKAR (F-PG)
5 dari 8 orang Anggota
1. Ir. Ridwan Bae
2. Drs. Hamka B Kady, M.S.
3. Cen Sui Lan
4. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
5. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.

3. FRAKSI PARTAI GERINDRA
(F-GERINDRA)
6 dari 7 orang Anggota
 1. H. Andi Iwan Darmawan Aras, S.E. ,
M.Si.
 2. Ir. Sumail Abdullah
 3. Sudewo, S.T., M.T.
 4. Iis Rosyita Dewi, S.Hum., M.M.
 5. Ir. Eddy Santana Putra, M.T.
 6. Drs. Mulyadi, M.MA.

4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)
3 dari 6 orang Anggota
 1. Drs. H. Soehartono, M.Si.
 2. Sri Wahyuni
 3. Drs. Fadholi, M. Ikom.

5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN
BANGSA (F-PKB)
3 dari 6 orang Anggota
 1. H. Ruslan M. Daud
 2. Sofyan Ali, S.H.
 3. H. Syafiuddin, S.Sos.

6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)
4 dari 5 orang Anggota
 1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
 2. drh. Jhonni Allen Marbun, M.M.
 3. Lasmi Indaryani, S.E.
 4. Ir. H. Ishak Mekki, M.M.

7. FRAKSI PARTAI KEADILAN
SEJAHTERA (F-PKS)
2 dari 5 orang Anggota
 1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
 2. KH. Toriq Hidayat, Lc.

8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL
(F-PAN)
4 dari 5 orang Anggota
 1. H.A. Bakri H. M., S.E.
 2. Athari Ghauthi Ardi
 3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
 4. H. Boyman Harun, S.H.

9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN
PEMBANGUNAN (F-PPP)
2 dari 2 orang Anggota
 1. H. Syaifullah Tamliha, S.Pi., MS.

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

B. UNDANGAN:

1. Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI (Ir. Zulfikri, M.Sc., DEA.)
2. Dirut PT. KAI (Didiek Hartantyo)
3. Direktur Operasi dan Pemeliharaan PT. MRT (Muhammad Effendi)
4. Dirut PT. Kereta Commuterline Indonesia (Roppiq Lutzfi Azhar)
5. Dirut PT. LRT (Hendri Saputra)
6. Segenap jajaran Eselon I Kementerian Perhubungan RI

JALANNYA RAPAT:

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

Pukul 10.30, Waktu Indonesia Barat.

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

Yang terhormat Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Yang terhormat Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan,
Yang terhormat Direktur Utama PT. KAI,
Direktur Utama PT. MRT Jakarta,
Direktur Utama PT. Kereta Commuter Indonesia,
Direktur Utama PT. LRT Jakarta,
Serta hadirin yang berbahagia,

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT karena atas rahmat dan berkah-Nya sehingga kita semua masih dapat hadir dalam keadaan sehat *wal'afiat* dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab kita dalam melaksanakan tugas negara.

Menurut laporan dari Sekretariat, daftar hadir Anggota Komisi V DPR RI telah ditandatangani sebanyak 22 orang, yang hadir secara fisik 7 orang dan virtual 15 orang, serta jumlah fraksi sebanyak 5 fraksi sehingga melebihi separuh unsur fraksi, sehingga telah memenuhi kuorum. Oleh karena itu, sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib, izinkanlah saya membuka Rapat Dengar Pendapat hari ini, dan sesuai ketentuan Pasal 276 ayat (1) rapat ini kami buka dan dinyatakan terbuka untuk umum.

(RAPAT DIBUKA PUKUL 10.30 WIB)

Kami ucapkan terima kasih dan penghargaan kepada Dirjen Perkeretaapian serta para Direktur yang telah memenuhi undangan kami

dalam Rapat Dengar Pendapat pada hari ini secara fisik dan menghadirkan secara virtual Balai Teknik Perkeretaapian untuk membahas jaringan kereta api seluruh Indonesia, perkembangan teknologi kereta api, pemenuhan SDM perkeretaapian, dan kendala yang dihadapi.

Saudara-Saudara sekalian yang kami hormati,

Sebagaimana kita ketahui bahwa Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia serta norma kriteria persyaratan dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api. Oleh karena itu, berdasarkan pelaksanaan fungsi pengawasan Komisi V DPR RI terdapat isu strategis yang masih perlu mendapat perhatian antara lain:

1. Perlu penjelasan yang komprehensif mengenai target tercapainya pembangunan infrastruktur jaringan perkeretaapian sampai dengan Tahun 2024 di Pulau Sulawesi, Pulau Kalimantan, Pulau Sumatera, Jawa, dan Bali.
2. Perlu penjelasan mengenai strategi optimalisasi daya serap anggaran untuk program strategis nasional pada Ditjen Perkeretaapian berdasarkan RPJMN 2020-2024.
3. Perlu penjelasan tentang dukungan integrasi stasiun dan layanan perkeretaapian dengan angkutan umum massal utamanya di daerah-daerah.
4. Perlu segera diambil langkah-langkah konkrit terkait masih banyaknya perlintasan kereta api yang tidak memiliki palang pintu yang berpotensi menimbulkan kecelakaan.

**Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI,
Dirjen Perkeretaapian dan Para Direktur yang kami hormati,**

Demikianlah pengantar dari kami. Selanjutnya kami berikan kesempatan kepada Saudara Dirjen Perkeretaapian dan para Direktur untuk menyampaikan pemaparan yang secara singkat sehingga kita bisa lebih fokus dalam pendalaman. Kami persilakan untuk yang pertama kami serahkan ke Pak Ditjen Perkeretaapian.

Silakan, Pak Ditjen.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Baik terima kasih, Bapak Pimpinan.

Bismillahirrohmanirohim.

***Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat pagi,
Salam sejahtera untuk kita semua,
Shallom,
Om Swastiastu,***

Namo buddhaya,
Salam kebajikan,

**Yang kami hormati Ketua Komisi V DPR RI dan Wakil Ketua Komisi V DPR,
Yang terhormat segenap Anggota Komisi V DPR RI yang hadir secara fisik
dan virtual,**

**Yang kami hormati Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia,
Direktur Utama PT. KCI,
Direktur Utama PT. MRT Jakarta, dan
Direktur Utama PT. LRT Jakarta,
Serta para hadirin yang saya hormati,**

Pada hari yang berbahagia ini terlebih dahulu marilah kita panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT karena berkat limpahan rahmat dan karunia-Nya kita dapat bertemu dalam acara Rapat Dengar Pendapat dengan Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat dalam rangka dengar pendapat yang membahas beberapa hal strategis terkait pengembangan perkeretaapian Indonesia.

Pada kesempatan ini sebelum memulai paparan, perkenalkan kami memperkenalkan *stakeholder* sektor perkeretaapian yang hadir pada rapat hari ini yaitu Bapak Didiek Hartantyo, PT. Kereta Api Indonesia, Bapak Wiliam Sabandar yang diwakili oleh Pak Effendi, Direktur Operasi PT. MRT Jakarta, serta Bapak Roppiq Lutzfi, Direktur Utama PT. Commuter Indonesia, dan Bapak Hendri Saputra, Direktur Utama PT. LRT Jakarta..

Pada rapat dengar pendapat ini selain dihadiri oleh Sedditjen dan para Direktur, mohon izin Bapak Pimpinan salah satu direktur tidak hadir yaitu sarana, karena masih isoman Pak, baru terkena ini juga sehingga, juga dihadiri pada hari ini diwakili secara virtual oleh Kepala Balai di lingkungan Ditjen Perkeretaapian, baik Balai Teknik Perkeretaapian, Balai Pengujian, Balai Perawatan, Kepala Balai Pengelola Kereta Api LRT Sumatera Selatan yang merupakan satu-satunya BLU di lingkungan Ditjen Perkeretaapian serta unit kerja termuda ,Bapak Pimpinan, Balai Pengelola Kereta Api Sulawesi Selatan Pak. Ini yang bisa mengoperasikan nanti mengawal operasi kereta api di Makassar-Parepare.

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

Berdasarkan undangan yang kami terima, terdapat beberapa topik pembahasan pada Rapat Dengar Pendapat hari ini yaitu terkait dengan jaringan perkeretaapian, teknologi perkeretaapian, standar pelayanan minimum, serta kendala-kendala yang dihadapi. Mengacu pada hal tersebut izinkan kami menyampaikan pemaparan secara garis besar diuraikan sebagai berikut:

Yang pertama, nanti akan kami paparkan terkait dengan rencana perkeretaapian di Indonesia yang juga tentunya menyampaikan rencana jaringan perkeretaapian eksisting dan rencana sesuai dengan apa yang

disampaikan oleh Bapak Pimpinan baik di Jawa, Sumatera, maupun di Sulawesi, dan di Kalimantan.

Yang kedua adalah pembangunan konektivitas yang juga di dalamnya akan kami *highlight* beberapa teknologi perkeretaapian yang ada di dalam pembangunan yang sudah dilakukan.

Yang ketiga, peningkatan keselamatan.

Selanjutnya Peningkatan pelayanan, tentunya ini juga sangat terkait dengan pemenuhan standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan dari aturan yang kita terbitkan.

Dan, yang terakhir mungkin tantangan penyelenggaraan perkeretaapian.

Sebagai pendahuluan kami sampaikan bahwa sesuai keputusan Menteri Perhubungan Nomor KF 296 Tahun 2020 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional telah ditetapkan visi Perkeretaapian Indonesia pada Tahun 2030 yaitu mewujudkan perkeretaapian yang kompetitif, terintegrasi, teknologi tinggi, sinergi industri terjangkau, responsif terhadap perkembangan. Untuk mencapai visi tersebut ditetapkan beberapa target utama pada Tahun 2030 yaitu *Share* kereta api penumpang dari semua angkutan perjalanan adalah sebesar 7 sampai 9%, sementara *share* untuk di kereta api barang sebesar 11 sampai 13%, dan juga terwujudnya peran kereta api sebagai tulang punggung angkutan massal antar kota dan perkotaan, serta untuk angkutan barang, dan beroperasinya kereta kecepatan tinggi (*high speed train*) di Pulau Jawa.

Untuk mencapai target tersebut telah disusun program utama melalui pembangunan jaringan kereta api di pulau-pulau utama termasuk pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi di lintas utama di Pulau Jawa, pengembangan kereta api perkotaan, serta pemenuhan sarana kereta api penumpang dan barang. Pelaksanaan program utama tersebut membutuhkan pembiayaan yang tidak sedikit di mana mengacu pada Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS) terdapat kebutuhan pembiayaan mencapai hampir 853 triliun dengan proporsi pembiayaan alternatif sebesar 68% dan APBN sebesar 32%.

Berdasarkan Perpres Nomor 18 Tahun 2020 terkait Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024, terdapat beberapa target untuk sektor perkeretaapian yaitu panjang jalur kereta api secara kumulatif dan juga kondisi jalur kereta api sesuai dengan standar *track quality index* atau kemantapan jalan di kategori 1 kemantapan jalur di katagori 1 dan 2. Selain itu juga ditetapkan beberapa *Major Project* pada RPJMN 2020-2024 yaitu ada 4:

1. Pembangunan Kereta Api Makassar-Parepare.
2. Pembangunan Kereta Api Cepat Jakarta-Bandung.
3. Peningkatan Kecepatan Jakarta-Surabaya tahap pertama untuk segmen Jakarta-Semarang

4. Pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan pada 6 Wilayah Metropolitan yaitu di Metropolitan Jabodetabek, Gerbang Kertosusila, Bandung Raya, Mebidangro, Semarang Raya, dan Mamminasata di Makassar.

Untuk mendukung target dan program pada RPJMN tersebut ditetapkan pula Renstra Tahun 2020-2024 Bidang Perkeretaapian yang sasaran strategis dengan fokus pada:

1. Masalah konektivitas jaringan perkeretaapian yang diwujudkan dalam penyediaan infrastruktur.
2. Fokus pada pelayanan transportasi perkeretaapian yang terpercaya dan sesuai kebutuhan, dan selanjutnya adalah
3. Fokus pada keselamatan transportasi perkeretaapian dengan sumber daya manusia, sarana prasarana yang handal.

Selain RPJMN dan Renstra, Pemerintah juga menetapkan proyek strategis nasional yang mengacu pada Perpres 109 Tahun 2020 tentang Perubahan ketiga atas Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional serta Permenko Perekonomian Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional. Untuk bidang perkeretaapian kami laporkan proyek strategi nasional terdiri dari 10 kegiatan untuk antar kota dan 6 kegiatan PSN perkotaan, dengan status sebagai berikut: PSN yang telah selesai sebanyak 4 kegiatan yaitu Kereta Api Tebing Tinggi Kuala Tanjung, LRT Provinsi Sumatera Selatan, *Double Track* Lintas Selatan Jawa, Kereta Api Bandara Yogyakarta-Kulon Progo.

Dan, untuk kereta api PSN yang sedang berproses yaitu ada, yang pertama ada Rantau Prapat Duri-Pekanbaru, Kereta Logistik Lahat Muara Enim Prabumulih Tarahan dan Prabumulih Kertapati, MRT Jakarta East-West fase pertama, LRT Jakarta lintas JIS-Kelapa Gading, MRT Jakarta *North-South*, LRT Jabodebek, Kereta Cepat Jakarta-Bandung, peningkatan kecepatan jalur KA Surabaya khususnya tadi segmen untuk Jakarta-Semarang, dan Kereta Api Makassar-Parepare, semua ini masih dalam tahap progres.

PSN yang diusulkan untuk di evaluasi prioritasnya ada tiga kegiatan karena memang masih belum terlalu berprogres. Yang pertama adalah *Elevated Inner Loop Line* Jatinegara-Tanah Abang-Kemayoran, Kereta Api Purukcahu Batanjung melalui Bangkuang, dan Kereta angkutan masal berbasis rel wilayah Badung, Buleleng di Bali. Terkait dengan hal tersebut di atas mohon dukungan Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI untuk percepatan penyelesaian *Major Project* RPJMN dan proyek strategis nasional bidang perkeretaapian.

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

Selanjutnya, kami sampaikan terkait pembangunan konektivitas sebagai salah satu fokus utama dalam RPJM dan Renstra Tahun 2020-2024. Program pembangunan perkeretaapian mendukung konektivitas di antaranya berupa pembangunan jalur kereta api baru menuju pusat kegiatan dan simpul transportasi lainnya apakah itu pelabuhan dan juga bandara dalam upaya

mendukung integrasi antar moda baik di wilayah Jawa, Sumatera, dan Sulawesi. Selain itu juga, dilaksanakan kegiatan pembangunan lainnya antara lain berupa peningkatan jalur kereta api untuk keselamatan dan elektrifikasi kereta api serta pembangunan modernisasi beberapa stasiun guna mendukung peningkatan pelayanan dan keselamatan kereta api sesuai sasaran Tahun 2020-2024.

Output dari hasil pembangunan tersebut di atas adalah mendukung salah satu indikator kinerja prasarana perkeretaapian yang juga diterapkan dalam RPJMN yaitu *track quality index*. TQI merupakan ukuran kondisi jalur kereta api yang pengukurannya menggunakan kereta ukur, hasil pengukuran TQI dibagi menjadi 4 kategori mulai dari kategori 1, kategori 2, kategori 4 yang sangat tergantung pada kecepatan. Penyusunan prioritas program peningkatan sarana memperhatikan kondisi layak operasi termasuk tingkat kenyamanan dan kecepatan operasi yang diukur melalui TQI tersebut. Pada RPJMN dan Renstra Tahun 2020-2024 ditargetkan nilai TQI kategori 1 dan target kategori 2 sebesar 94% dari panjang jalur kereta api yang beroperasi. Sedangkan nilai TQI pada Tahun 2019 sudah tercapai 82% terus diupayakan peningkatan untuk mencapai target di mana sampai dengan Triwulan II Tahun 2022 ini telah diperoleh capaian sebesar 80%.

Upaya untuk meningkatkan nilai TQI dilaksanakan di antaranya melalui kegiatan peningkatan jalur berupa pergantian rel, wessel, bantalan, perbaikan geometri, elevasi jalur kereta api, dan kegiatan peningkatan lainnya. Kinerja prasarana paling rendah berada di wilayah BTP Sumatera bagian Utara dan wilayah BTP Sumatera bagian Barat, sehingga pada Tahun 2022 ini dialokasikan anggaran beberapa program peningkatan jalur KA di Sumatera Utara dan di Sumatera Barat.

Selanjutnya, kami sampaikan beberapa program pembangunan dan penggunaan teknologi perkeretaapian yang kami uraikan berdasarkan wilayah dan jenis kegiatan baik kegiatan *Major Project* maupun PSN dan prioritas nasional lainnya serta yang masuk dalam rencana kerja pemerintah di Tahun 2022. Teknologi Perkeretaapian baik prasarana dan sarana saat ini sangat berkembang, penggunaan teknologi sarana perkeretaapian di Indonesia semakin beragam mulai dari pemanfaatan teknologi untuk perkembangan kereta api perkotaan berupa sarana LRT, MRT, dan rencana penggunaan kereta gantung di IKN, serta untuk kereta api antar kota dengan pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, serta kereta api berkecepatan normal namun lebih tinggi dari yang konvensional yaitu 160 km per jam pada kegiatan peningkatan kecepatan Kereta Api Jakarta-Surabaya.

Dalam konstruksi pekerjaan sipil prasarana juga menggunakan beberapa teknologi baru, misalnya dengan penggunaan teknologi *Girder U-Shape* pada LRT Jabodebek, *Slab On Pile* pada pembangunan Kereta Api Bandara Yogyakarta, *Slab Track* pada LRT Sumatera Selatan, dan terowongan-terowongan hijau, serta *anti vibration track* pada MRT Jakarta, dan juga *box girder* dan *longspan* pada Kereta Cepat Jakarta Bandung, dan LRT Jabodebek.

Terkait fasilitas operasi teknologi *fix block ETCS* level I digunakan pada LRT Sumatera Selatan, *Moving Block CBTC GOA II* dengan *Semi Automatic Train Operation* telah digunakan pada MRT Jakarta, *Moving Block CBTC GOA III* dengan *Driverless Operation* yang akan dioperasikan pada LRT Jabodebek, serta *Moving Block CBTC GOA IV* dengan *Unattended Train Operation* pada *Skytrain* Bandara Soekarno Hatta. Teknologi fasilitas operasi kereta api juga termasuk elektrifikasi dengan *third rail*, tidak hanya aliran listrik atas *Overhead Catenary* namun juga pada pembangunan LRT Sumatera Selatan digunakan *third rail* aliran di bawah, dan juga LRT Jabodebek serta penerapan *Automatic Train Protection* untuk keselamatan dengan *head to head* yang lebih tinggi yang direncanakan di wilayah Jabodetabek.

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

Program pembangunan kereta api juga kami *highlight* terkait pembiayaan alternatif yang merupakan prioritas dalam pendanaan baik berdasarkan Ripnas maupun Rensta. Di antaranya adalah pembiayaan melalui swasta BUMN pada pembangunan Kereta Cepat Jakarta-Bandung, LRT Jabodebek tahap 1, dan juga KA Logistik Lahat-Prabumulih-Kertapati dengan konsesi kepada PT KAI, pembiayaan melalui APBD BUMD pada LRT Jakarta dan MRT Jakarta *North-South* serta pembiayaan melalui KPBU pada pembangunan jalur KA Makassar-Pare Pare dan juga rencana pendukung Ibukota Negara nantinya. Selebihnya, kegiatan pembangunan perkeretaapian masih mayoritas bertumpu pada pembiayaan APBN di mana hal tersebut terkendala dengan semakin terbatasnya keuangan Negara.

Perkembangan APBN pada Direktorat Jenderal Perkeretaapian Tahun 2019-2022 terus mengalami penurunan. Dari semula Tahun 2019 mencapai Rp17 triliun menjadi sebesar Rp6,9 triliun pada Tahun 2022 atau menurun lebih dari 60%. Demikian juga dengan anggaran rupiah murni dan SBSN yang juga menurun sekitar 60%. Untuk kinerja pelaksanaan anggaran atau penyerapan yang tadi disampaikan oleh Bapak Pimpinan, pada Ditjen Perkeretaapian, dari Tahun 2019-2022 terus mengalami peningkatan dari semula 2019 sebesar 83,72% menjadi sebesar 96,74% pada Tahun 2021 dan diharapkan pada Tahun 2022 dengan Prognosa sebesar 98,75%.

Untuk itu dengan keterbatasan ruang keuangan negara dan APBN serta upaya pemenuhan pembiayaan pembangunan perkeretaapian, maka diperlukan peran aktif swasta BUMN dan Pemda dengan skema pembiayaan alternatif, mengoptimalkan skema kerjasama, pemanfaatan aset BMN, serta meningkatkan layanan perizinan yang cepat dan mudah. Mekanisme konsesi dan kerjasama pemanfaatan BMN misalnya menjadi salah satu pembiayaan alternatif yang terus didorong dan memberikan kemudahan perizinan dengan merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian dan Permenhub Nomor 38 Tahun 2021 tentang Pengadaan Badan Usaha Dalam Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian.

Mekanisme konsesi dan kerjasama pemanfaatan BMN di antaranya dilaksanakan dalam penyelenggaraan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta,

pembangunan Stasiun Jatake, dan juga kemarin Stasiun Pondok Ranji, penyelenggaraan prasarana Sukacinta-Serdang, serta rencana konsesi segmen 1 Lahat-Kertapati dan juga Cibatu-Garut yang kemarin juga di dibangun oleh PT Kereta Api, dan pengembangan Stasiun Tigaraksa yang masih dalam proses.

Kinerja keselamatan perkeretaapian diukur melalui *indicator rate accident*.

Mohon izin

Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati,

Keselamatan perkeretaapian diukur melalui *rate of accident* atau dikenal dengan ROA merupakan salah satu bentuk untuk mengkaji kondisi perkeretaapian di Indonesia. Formula untuk menghitung tingkat keberhasilannya adalah semakin rendah jumlah kejadian kecelakaan perkeretaapian pada lintas operasional yang berupa anjlokkan, terguling, tabrakan kereta api dengan kereta api dan lain-lain, termasuk juga terbakar. Dalam satu juta kejadian dibagi dengan kilometer tempuh kereta api penumpang dan barang selama satu tahun. Ini merupakan salah satu indikator keselamatan di perkeretaapian, di luar kejadian-kejadian di perlintasan sebidang karena itu merupakan kejadian untuk di jalan.

Berdasarkan data periode Tahun 2017 sampai dengan 2022 terus diupayakan penurunan *rate of accident* dalam upaya mewujudkan *zero accident*. Posisi Tahun 2017 telah mencapai 0,26 dan pada Tahun 2022 ini masih mengalami penurunan menjadi 0,18. Mengacu pada jumlah kejadian kecelakaan kereta api, kejadian kecelakaan yang terjadi mayoritas berupa anjlokkan pada periode Tahun 2017-2022 dan berdasarkan data dominan terjadi pada perjalanan kereta barang. Tingkat fatalitas kejadian kecelakaan juga sudah diminimalkan dengan tidak ada korban kecelakaan pada periode Tahun 2020-2022 dari sebelumnya sempat terjadi jumlah makan korban 250 orang pada Tahun 2017.

Upaya yang telah dan terus dilakukan guna peningkatan keselamatan perkeretaapian di antaranya yaitu yang pertama terkait dengan audit sistem manajemen keselamatan perkeretaapian atau lebih dikenal dengan SMKP terhadap badan usaha penyelenggara prasarana dan sarana sesuai dengan Permenhub PM 69 Tahun 2018, pelaksanaan *safety asesment* dan inspeksi keselamatan termasuk *ramp check* kondisi prasarana dan sarana, dan yang lainnya.

Selanjutnya, kami sampaikan terkait isu perlintasan sebidang jalur kereta api dengan jalan. Terdapat banyak permasalahan terkait pelintasan sebidang yang sangat berpotensi mengakibatkan gangguan keamanan perjalanan kereta api berupa kejadian kecelakaan jalan di lokasi pelintasan sebidang. Beberapa permasalahan yang dihadapi di antaranya adalah disiplinnya masyarakat yang rendah dengan menerobos pintu perlintasan, tidak ada pintu perlintasan fasilitas keselamatan dan perlintasan tidak dijaga,

perlintasan sebidang terus bertambah dengan perkembangan wilayah dan kebutuhan akses, serta sering terjadinya pembongkaran pagar dan patok rel.

Disampaikan bahwa sebelum terbitnya Undang-Undang 23 Tahun 2007 dan PP 56 Tahun 2019, belum terdapat regulasi terkait pengendalian perizinan termasuk pengelolaan perlintasan sebidang. Pada Tahun 2018 telah diterbitkan PM 94 Tahun 2018, di mana ditetapkan bahwa perlintasan sebidang yang telah beroperasi sebelum Peraturan Menteri tersebut berlaku dan belum dilengkapi dengan perlintasan sebidang harus dilakukan pengelolaan oleh Menteri, Gubernur, Bupati, Walikota, dan juga oleh Badan Hukum dan/atau Lembaga.

Berbagai upaya peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang terus dilaksanakan. Pada Tahun 2019-2021 telah dilakukan penutupan pelintasan sebidang sejumlah 939 lokasi di Jawa dan Sumatera. Sedangkan, pada Tahun 2022 telah direncanakan penutupan perlintasan sebidang sebanyak 208 lokasi. Selain itu penanganan perlintasan juga dilaksanakan melalui kegiatan perawatan, peningkatan, dan pembangunan jalur kereta api di antaranya di lokasi Medan Binjai, Medan Belawan, Bandar tinggi, Kuala Tanjung, Kisaran (*suara kurang jelas*), Padang Pariaman, Padang Bukit Putus Panglima, Bogor-Sukabumi, Padalarang-Cicalengka, Solo-Kadipiro, dan Mojokerto-Sepanjang,

Upaya yang dilaksanakan pada lokasi tersebut mencakup pembangunan *underpass flyover*, pembangunan jembatan penyeberangan orang dan penyeberangan orang motor, pemasangan pintu perlintasan atau *early warning system*, pembangunan *frontage road* termasuk sterilisasi pemagaran sepanjang jalur kereta api.

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

Topik berikutnya yang akan kami sampaikan terkait kinerja pelayanan angkutan kereta api. Kinerja pelayanan angkutan kereta api dapat dilihat dan diukur melalui beberapa indikator di antaranya adalah *on time performance* atau lebih dikenal dengan OTP, realisasi perjalanan kereta api berdasarkan Gapeka, serta capaian volume penumpang dan volume barang.

OTP atau *on time performance* yang merupakan bagian dari standar pelayanan minimum mencakup realisasi keberangkatan dan kedatangan baik angkutan KA penumpang maupun angkutan KA barang sesuai dengan jadwal. Sebagaimana terlihat pada grafik bahwa OTP angkutan KA cenderung mengalami peningkatan yang cukup signifikan dari Tahun 2019. Adapun peningkatan cukup signifikan tersebut merupakan hasil dari kegiatan yang telah dilakukan antara lain pembangunan jalur ganda kereta api termasuk penataan *emplasemen* di stasiun, peningkatan jalur kereta api dan fasilitas operasi *eksisting*, pengurangan perlintasan sebidang, pengurangan kepadatan dan intensitas persil, persilangan lalu lintas, serta pengawasan dan evaluasi implementasi Gapeka yang telah ditetapkan.

Terkait realisasi volume angkutan kereta api berbanding lurus dengan realisasi perjalanan kereta api berdasarkan Gapeka di mana pada periode

2020-2021 realisasi perjalanan kereta api dan juga capaian angkutan penumpang kereta api mengalami penurunan dibandingkan dengan Tahun 2019. Hal ini dikarenakan pada periode tersebut terjadi pandemi Covid-19 serta adanya kebijakan pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat atau PPKM yang membatasi perjalanan orang menggunakan transportasi termasuk menggunakan moda kereta api. Perjalanan kereta api hanya terealisasi sebesar 72 sampai 73% dan volume angkutan kereta api penumpang mengalami penurunan mencapai 56%. Namun pada Tahun 2022, volume angkutan kereta api diprediksi akan mengalami peningkatan seiring dengan peningkatan realisasi perjalanan kereta api dengan didorong kebijakan pelonggaran persyaratan perjalanan.

Pada Tahun 2022 diprediksi volume angkutan kereta api dapat mencapai lebih dari 200 juta orang dengan didominasi oleh penumpang perjalanan KRL Jabodetabek sekitar 73% serta diharapkan dapat terus meningkat pada tahun-tahun berikutnya sehingga dapat mencapai jumlah normal sebagaimana Tahun 2019 sebesar lebih dari 400 juta penumpang per tahun. Hal berbeda terlihat pada angkutan barang di mana capaian angkutan barang pada kereta api tidak mengalami penurunan signifikan bahkan cenderung naik walaupun adanya pandemi Covid-19. Capaian angkutan barang relatif lebih stabil sekitar 45.000.000-50.000.000 ton per tahun. Adapun secara komposisi jenis angkutan saat ini memang masih didominasi oleh angkutan batubara sebesar sekitar 80%.

Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V DPR yang saya hormati,

Selanjutnya, kami laporkan terkait dengan penyelenggaraan subsidi PSO dan subsidi keberintisan moda kereta api. Dalam upaya mendorong pertumbuhan jumlah penumpang kereta api, pemerintah senantiasa memberikan dukungan dengan pemberian insentif melalui penyelenggaraan PSO dan subsidi perintis di mana saat ini angkutan kereta api penumpang sekitar 85% mendapatkan insentif pemerintah, baik melalui PSO maupun subsidi perintis. Dalam pembangunan prasarana perkeretaapian juga senantiasa diikuti dengan dukungan pembiayaan untuk penyelenggaraan angkutan kereta api dengan kedua skema subsidi tersebut. Penyelenggaraan PSO merupakan bentuk kewajiban pelayanan publik kelas ekonomi termasuk mendukung kebijakan *shifting* angkutan umum massal, jadi angkutan pribadi ke angkutan massal yang lebih efisien dan lebih ramah lingkungan. Sedangkan, subsidi perintis berperan sebagai upaya stimulus dan pemerataan ekonomi wilayah sesuai dengan standar pelayanan minimal.

Pada Tahun 2022 terdapat 88 lintas pelayanan angkutan PSO dan direncanakan 9 lintas pelayanan angkutan perintis dengan rincian mungkin kami sajikan di dalam bahan. Kami laporkan juga bahwa pembiayaan PSO pada Tahun 2020-2021 mengalami peningkatan dikarenakan adanya pembatasan kapasitas penumpang yang telah kami jelaskan sebelumnya. Selain itu pada periode tersebut juga terdapat pembayaran tunggakan PSO sebagaimana hasil audit dari BPK.

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

Salah satu tugas kami sebagai regulator penyelenggaraan perkeretaapian adalah menjamin pelaksanaan pelayanan transportasi kereta api sesuai dengan standar pelayanan minimum angkutan penumpang kereta api yang telah ditetapkan. SPM angkutan penumpang kereta api mencakup SPM di dalam stasiun dan juga di dalam perjalanan atau di atas kereta api yang memuat beberapa aspek antara lain keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, dan kemudahan, serta kesetaraan. Guna peningkatan dalam pemenuhan SPM baik di stasiun maupun di dalam perjalanan, Direktorat Jenderal Perkeretaapian senantiasa melakukan *monitoring* dan evaluasi terhadap penerapan SPM oleh operator sesuai kewenangannya serta melakukan pelaksanaan *ramp check* kelengkapan SPM di perjalanan dan di stasiun pada penyelenggaraan angkutan lebaran, natal, dan tahun baru, tahun dua ribu, sebagai contoh di Tahun 2022 kemarin.

Dalam rangka penyelenggaraan angkutan lebaran Tahun 2022, Ditjen Perkeretaapian telah melaksanakan *ramp check* kelengkapan SPM pada 91 perjalanan kereta api dan 138 stasiun yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia, PT Railink, dan PT KCI. Hasil *ramp check* yang telah dilakukan secara umum telah melakukan upaya perbaikan dan peningkatan pelayanan yang mengacu kepada SPM walaupun masih terdapat beberapa catatan yang perlu ditingkatkan lebih lanjut.

Pimpinan dan Anggota Komisi V DPR RI yang saya hormati,

Mengacu pada penyampaian sebelumnya terkait konektivitas dan keselamatan dan pelayanan kereta api, Ditjen Perkeretaapian secara berkesinambungan melakukan upaya guna menghasilkan penyelenggaraan kereta api yang handal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah. Namun dalam pelaksanaan tugas dan fungsinya tidak terlepas dari berbagai isu dan tantangan yang perlu diselesaikan baik khususnya untuk ke depan. Tantangan dalam penyelenggaraan kereta api yang perlu kita pertimbangkan untuk ke depannya adalah antara lain masalah penertiban dan pembebasan lahan masih terjadi menjadi kendala dan tantangan dalam pelaksanaan pembangunan prasarana khususnya keterbatasan lahan di kota-kota besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi.

Tantangan lainnya adalah masalah keterbatasan pendanaan di mana keterbatasan pembiayaan infrastruktur perkeretaapian juga masih didominasi sampai saat ini melalui APBN. Sumber daya manusia juga merupakan tantangan tersendiri disesuaikan dengan perkembangan teknologi perkeretaapian. Regulasi teknologi perkeretaapian yang baru ini juga menjadi tantangan kami sebagai operator *eh* sebagai regulator di mana kami harus senantiasa meng-*update* aturan-aturan sesuai dengan perkembangan teknologi tersebut. Penguasaan alih teknologi dengan yang masih rendahnya pengetahuan (suara kurang jelas) dan temuan teknologi yang berkembang secara global.

Hal lain juga yang menjadi tantangan adalah ketergantungan dengan produk luar di mana masih banyak pembangunan kereta api menggunakan

produk-produk komponen dari luar negeri dan juga kebutuhan integrasi dengan moda-moda lainnya ini menjadi penting karena kereta api merupakan *backbone* yang perlu diintegrasikan dengan moda-moda dan sehingga pergerakan dapat dilakukan mulai dari asal sampai tujuan.

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

Demikian yang dapat kami sampaikan, mohon perkenan dukungan serta masukan Ketua dan segenap Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat guna mewujudkan penyediaan pelayanan transportasi massal kereta api yang efektif, efisien, terjangkau bagi masyarakat dan mampu menjawab tantangan ke depan sesuai dengan target dan sasaran rencana induk perkeretaapian nasional.

Sekian dan terima kasih.

*Wabillahi Taufik Wal Hidayah.
Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsallam warahmatullahi wabarakatuh.

Terima kasih Pak Dirjen. Untuk selanjutnya kami persilakan kepada Dirut PT. KAI.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Terima kasih, Bapak Pimpinan.

Bismillahirrohmanirohim.

***Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat pagi dan salam sejahtera bagi kita semua,
Om Swastiastu,
Namo Buddhaya,
Salam kebajikan,***

**Bapak Pimpinan dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI yang sangat saya hormati,
Pak Dirjen, Pak Effendi dari MRT, Pak Direktur Utama LRT, dan Pak Robert dari KCI, serta
Seluruh peserta pada Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Ditjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI,**

Pertama-tama, Pak Pimpinan kami akan menyampaikan secara umum mengenai kondisi kereta api karena kami juga mendapat undangan dari Pak Dirjen baru kemarin sore Pak Pimpinan, jadi kami akan siapkan. Jadi, kami Pak PT Kereta Api Indonesia Persero merupakan badan penyelenggara sarana, jadi untuk infrastruktur itu merupakan tupoksi dari Pemerintah sesuai dengan

Undang-Undang Nomor 23 tentang Perkeretaapian Tahun 2007. Untuk itu kami minta disiapkan *file* yang akan kami presentasikan silakan. Jadi

Bapak-Ibu sekalian,

PT Kereta Api Indonesia selama dua tahun ini 2020 dan 2021 memang mengalami tekanan yang cukup *challenging* ya, di dalam menghadapi masa pandemi covid ini. Jadi, selama dua tahun ini angkutan penumpang sangat mengalami tekanan namun demikian di Tahun 2022 ini sudah kelihatan pemulihannya terutama sejak bulan April, ya. Jadi, kalau kita lihat Januari-Februari itu sudah mulai cukup bagus, Maret mengalami penurunan, kemudian di bulan April sampai sekarang ini sudah mulai menapaki untuk pemulihan lagi. Sementara untuk angkutan barang ini sudah selama tiga tahun terakhir juga tidak mengalami dampak ya, sehingga angkutan barang merupakan salah satu penopang daripada perkeretaapian di PT Kereta Api Indonesia ini. Silakan ditampilkan. Jadi

Bapak-Ibu sekalian,

Kami akan sampaikan mengenai profile daripada PT. Kereta Api Indonesia Persero, di mana sekilas mengenai perkeretaapian total pegawai kami 28.243 orang, kemudian daerah operasi ada 9 daerah operasi di pulau Jawa dari DAOP 1 di Jakarta sampai dengan DAOP 9 di Jember. Kemudian di Sumatera ada 4 divisi regional yaitu Divisi Regional 1 di Sumatera Utara, di Medan, kemudian Divisi Regional II di Padang, Divisi Regional III di Palembang, dan Divisi Regional IV di Tanjung Karang.

Pendapatan KAI Tahun 2021 sebesar Rp15,5 triliun, jadi terdiri dari angkutan barang sekitar Rp7,4 triliun, kemudian angkutan penumpang sekitar Rp2,4 triliun, kemudian kompensasi Pemerintah dalam hal ini adalah PSO dan IMO sekitar Rp4,9 triliun, kemudian pendapatan lainnya sekitar 12% adalah Rp1,8 triliun merupakan angkutan pendukung maupun non angkutan. Jadi, memang dari total pendapatan meningkat dibandingkan dengan Tahun 2020 sekitar 8%. Kemudian EBITDA ini kami juga mengalami peningkatan yang cukup baik di Tahun 2021 ya, sekitar 4 atau 25% karena sebelumnya mengalami kerugian.

Nah, kinerja laba rugi ini seperti kami sampaikan Tahun 2020 mengalami kerugian sekitar Rp1,7 triliun, ini karena memang penumpang yang turun sangat signifikan, kemudian, Tahun 2021 kerugian kami bisa kami tekan menjadi Rp359 miliar.

Lanjut.

Pimpinan dan Bapak-Ibu sekalian,

PT. Kereta Api Indonesia mempunyai visi untuk menjadi solusi konsep transportasi terbaik untuk Indonesia dengan menjalankan tiga misi utama yang pertama untuk menyediakan sistem transportasi yang aman, efisien, berbasis digital dan berkembang pesat untuk memenuhi kebutuhan pelanggan,

Kemudian yang kedua adalah untuk mengembangkan solusi transportasi massal yang terintegrasi melalui investasi dalam sumber daya manusia, infrastruktur, dan teknologi. Yang ketiga, untuk memajukan pembangunan nasional melalui kemitraan dengan para pemangku kepentingan termasuk memprakarsai dan melaksanakan pengembangan infrastruktur tentang unsur penting terkait dengan transportasi.

Sekilas mengenai angka-angka Bapak Pimpinan, di sisi kanan, ini angkutan penumpang. 2019 PT Kereta Api, eh KAI mengangkut 429 juta penumpang dalam waktu satu tahun. Di Tahun 2020 karena efek pandemi mengalami penurunan signifikan sekitar 56% sehingga kami hanya mengangkut 186 juta penumpang karena adanya PPKM, PSBB, dan hal yang lain mengenai pembatasan angkutan penumpang. Sementara, di Tahun 2021 menurun lagi sekitar 70% dibandingkan dengan 2020 atau hanya mengangkut 154 juta penumpang.

Kenapa demikian? Karena di Tahun 2020, efek pandemi itu mulai pertengahan Maret ya sehingga pada Januari-Februari sampai pertengahan Maret itu situasi masih normal. Sementara di Tahun 2021, sepanjang tahun itu adalah masa pandemi sehingga memang angkutan penumpang sangat tertekan. Angkutan barang Tahun 2019 mengangkut 47 juta ton mayoritas adalah angkutan batubara di Sumatera bagian Selatan yaitu Palembang dan Tanjung Karang. Kemudian, di Tahun 2020 kita mengangkut 45 juta ton agak menurun sedikit sekitar 5%, sementara tahun lalu 2021, kami mengangkut 50 juta ton atau naik 11% dibandingkan dengan tahun sebelumnya.

Tahun 2019, PT Kereta Api Indonesia mencatat keuntungan sekitar 2 triliun dan Tahun 2020 tadi minus 1,7 triliun dan Tahun 2021 sebesar 425 miliar. PT Kereta Api Indonesia Persero memiliki enam anak perusahaan, yang pertama adalah KAI Services ini bergerak di bidang restorasi, di atas kereta maupun di stasiun-stasiun serta parkir, kemudian KAI *Commuter* ini berusaha di bidang angkutan KAI *Commuter* di wilayah Jabodetabek, Yogyakarta, Bandung, dan Surabaya. KAI Bandara ini merupakan pengembangan mengoperasikan kereta api bandara yang ada Basoetta, Kualanamu, maupun di Yogyakarta, dan Solo. Sementara KAI Wisata menjalankan transportasi wisata yang berbasis *rail*. KAI Logistik merupakan anak perusahaan yang bergerak di bidang logistik yang terkait dengan kereta api. Dan KAI Properti ini bergerak dalam pengembangan aset-aset properti yang dimiliki oleh PT Kereta Api Indonesia Persero. Lanjut.

Ini Bapak-Ibu sekalian, daerah operasi kami, jadi tadi di Sumatera ada empat divisi regional. Kenapa kita sebut divisi regional? Karena antara wilayah ini masih terpisah-pisah belum nyambung sehingga masih sifatnya regional. Kemudian, yang di wilayah Jawa ada 9 daerah operasi, yaitu DAOP 1 di Jakarta, DAOP 2 di Bandung, kemudian DAOP 3 di Cirebon, Daerah operasi 4 di Semarang, 5 di Purwokerto, 6 di Yogyakarta, DAOP 7 di Madiun, dan 8 di Surabaya, serta DAOP 9 di Jember. Stasiun aktif kami adalah 585 stasiun, kemudian panjang lintasan sekitar 7.000 km, kemudian untuk angkutan barang kami mempunyai 133 terminal, lokomotif yang siap operasi ada sekitar 418 lokomotif, kemudian untuk gerbong datar ini sekitar 6.350 gerbong, kemudian

untuk Kereta Api *Commuter* baik itu yang KRJ, KRL, maupun kereta ya ini ada sekitar 2.678 unit. Lanjut.

Bapak-Ibu sekalian,

Kami sampaikan peran dan kontribusi KAI kepada Pemerintah. Jadi, sepanjang tahun kami mempunyai kontribusi pada Pemerintah di mana memang puncaknya itu di Tahun 2019. Dalam satu tahun kami bisa memberikan kontribusi sekitar 3 triliun yang terdiri daripada pajak sekitar 1,6 triliun, kemudian PNPB sekitar 1 triliun, dan deviden 400 miliar. *Nah*, Tahun 2020 walaupun kami mengalami kerugian 1,7 triliun namun setelah pajak kami berkontribusi 1,3 triliun dan secara PNPB 0,6 triliun atau 600 miliar. Tahun 2021 pajak kami setor sekitar 1 triliun dan untuk PNPB sekitar 400 miliar. Sementara di Tahun 2022 sampai dengan bulan Mei untuk pajak sekitar 300 miliar dan untuk PNPB-nya sekitar 100 miliar. Lanjut.

Bapak-Ibu sekalian,

Di dalam sekarang ini apa peran KAI dalam membangun transportasi memang *share* transportasi yang berbasis kereta api seperti yang disampaikan Pak Dirjen tadi masih sangat rendah. Untuk itulah maka kami harapkan Pemerintah dan parlemen bisa mendorong untuk peningkatan angkutan melalui kereta api.

Angkutan penumpang di Tahun 2021 kami mengangkut 155 juta penumpang yang utamanya ini penumpang KAI *Commuter* ya, di mana kami mempermudah pergerakan orang secara massal di Jawa dan Sumatera, kemudian juga menjalankan penugasan KA PSO ada sekitar 1.191 KA per hari, kemudian menjalankan penugasan perintis ini ada 6 kereta api per hari, dan menjalankan KA Bandara dan LRT di Sumatera Selatan.

Untuk angkutan barang kami mengangkut 50,3 juta ton barang pada Tahun 2021. Jadi, ini kontribusi dalam logistik angkutan pangan kami sudah mulai lakukan untuk UKM, kemudian juga untuk angkutan pertanian, buah, dan hortikultura ini juga sudah mulai kami lakukan, kemudian ini angkutan barang meningkatkan neraca pedagang barang ekspor karena sebagian daripada KAI yang kami angkut merupakan barang ekspor. Kemudian dengan angkutan barang, maka kami membantu mengurangi beban infrastruktur jalan raya sehingga biaya pemeliharaan infrastruktur bisa sedikit berkurang. Dan, yang ketiga adalah dengan angkutan kereta api merupakan angkutan yang ramah lingkungan sehingga membantu mengurangi kadar produksi karbon melalui angkutan barang yang sifatnya massal. Lanjut.

Kemudian, kami juga melakukan penciptaan lapangan kerja. Jadi di masa-masa sekarang ini kebutuhan pegawai kereta api di Tahun 2022 dalam satu tahun kami akan merekrut sekitar 1.600 orang karena ada penambahan wilayah operasi termasuk penyediaan SDM untuk kereta cepat dan LRT

Jabodebek yang sekarang dalam tahap penyiapan operasi maupun *maintenance*-nya. Kemudian, kereta api menjadi sarana transportasi utama penghubung antar daerah, kemudian *commuter line* ini menjadi sarana transportasi utama masyarakat di kawasan perkotaan, dan selanjutnya adalah bahwa transportasi ini menjadi keberlangsungan infrastruktur energi daerah ya karena kami mengangkut batubara yang total-total itu mungkin sekitar 45.000.000 ton itu dan kami angkut selama ini dan ini menjadi pasokan terutama untuk PLN maupun sebagian untuk ekspor. Kemudian, juga sebagai sarana kargo untuk industri Indonesia karena selain batubara kami juga mengangkut semen, CPO, dan yang lain-lain sehingga ini bisa menjadi faktor untuk menjadi peran strategis bagi kereta api Indonesia. Jadi,

Bapak-Ibu sekalian,

Mungkin sedikit ini ada videonya silakan. Jadi, Bapak-Ibu sekalian memang pada saat ini PT Kereta Api Indonesia mendapatkan dua penugasan proyek strategis nasional. Yang pertama adalah *Project* LRT Jabodebek yaitu sesuai Perpres Nomor 49 Tahun 2017 ya, jadi pada saat itu dikeluarkan Perpres 49 yang merupakan revisi yang kedua dari Perpres 105 Tahun 2015 dalam rangka LRT Jabodebek. *Nah*, dalam proses penyelesaian LRT Jabodebek ini memang memerlukan suatu pendanaan di mana kami mendapatkan PMN sekitar 7,6 triliun untuk menjadi modal dan kami menyelesaikan proyek yang nilainya sekitar 33 triliun yang sisanya akan dipenuhi dari hutang.

Sementara yang terakhir adalah mengenai proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung di mana dengan Perpres 93 Tahun 2021 maka *lead* daripada konsorsium pilar sinergi BUMN Indonesia, ini menjadi kereta api yang semula Lahwi Wijaya Karya sehingga pada tahun yang lalu kami mendapatkan PMN sekitar 4,6 triliun sebagai pemenuhan *base equity capital* dalam rangka memenuhi *capital* daripada pihak Indonesia. Dan, saat ini Pimpinan kami sedang dalam proses untuk mendapatkan PMN 4,1 triliun dalam rangka untuk menutup porsi Indonesia untuk pembiayaan *cost overrun*, *cost overrun* betul, jadi ini dalam proses kemarin kami juga mendampingi Pak Menteri BUMN di Komisi VI. Intinya kemarin Komisi VI memberikan persetujuan untuk proses lebih lanjut untuk PMN di Tahun 2022 ini.

Saya rasa itu Pak Pimpinan dan Bapak-Ibu sekalian yang dapat kami sampaikan. Mungkin nanti bisa kita tambahkan dalam forum diskusi. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Didiek Hartantyo, Pak Dirut PT. KAI. Selanjutnya kami persilakan ke PT. LRT Pak Hendri Saputra.

DIREKTUR UTAMA PT. LINTAS RAYA TERPADU JAKARTA (HENDRI SAPUTRA):

Bismillahirrahmanirohim.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi V DPR RI,
Ketua dan Wakil Ketua Komisi V,
Para Anggota Komisi V yang saya hormati,
Yang saya hormati Pak Dirjen KA Kemenhub, Pak Dirut PT. Kereta Api
Indonesia, Pak Dirut KCI, dan Pak Dirut Operasi MRT Jakarta, dan
Bapak-Ibu yang hadir pada Rapat Dengar Pendapat Komisi V pada
kesempatan ini,**

Pada kesempatan ini saya mencoba menyampaikan mengenai LRT Jakarta di mana LRT Jakarta merupakan anak usaha dari BUMD, Jakpro. Pada kesempatan ini kami menyampaikan bahwa kami masih boleh dibilang paling trasenya paling kecil saat sekarang ini dalam pengoperasian kereta api di Indonesia. Di mana pada fase satu ini kami menjalankan LRT fase I yaitu dari Pegangsaan dua sampai di Velodrome ini pada saat ini beroperasi dengan lintasan 5,8 km. Tapi, kami juga ingin menyambungkan suatu trase yang sudah mendapat perizinan dari Pemerintah yaitu dari Kemenhub dan juga Pemprov DKI mulai dari Rajawali Kemayoran sampai ke Halim, ini merupakan trase yang sedang kami kembangkan yakni merupakan bagian juga dari rencana induk perkeretaapian di Jakarta. Kalau kita lihat ini adalah rencana induk yang sudah disampaikan oleh Pemerintah Provinsi DKI untuk masuk dalam rencana induk transportasi secara keseluruhan di Indonesia. *Next*

Lebih detail lagi mengenai pembangunan LRT Jakarta. Saat ini yang tadi telah disampaikan oleh Pak Dirjen untuk fase LRT Jakarta dari JIS sampai ke Pegangsaan dua sekarang ini merupakan suatu proyek yang sudah dapat perizinan juga dari Kemenhub dan juga dapat PSN (Proyek Strategis Nasional), dan juga sudah dapat keputusan dari Gubernur untuk pelaksanaannya.

Saat sekarang ini kami masih berproses untuk proses pendanaan dari *project* fase 2A ini dan sekarang kita lagi mengusulkan kepada DPRD untuk mendapatkan pendanaan di PMD di Tahun 2023 tahun depan. Semoga semua ini bisa berjalan lancar untuk fase 2A ini. Dan, ini merupakan suatu trase yang bisa membuka dari Utara Jakarta ke nanti ke Timur di mana sekarang ini sudah beroperasi Stadion Jakarta International Stadium yang cukup besar kapasitasnya dan ini merupakan suatu jalur utama nanti pada saat kita buat transportasi secara massal ke arah stadion nantinya dan juga daerah sekitar Sunter dan juga pemukiman dan perkantoran di sana. Diharapkan *ridership*-nya meningkat dari utara ke Velodrome. Dan juga sudah terintegrasi dengan transportasi Transjakarta jadi LRT Jakarta juga terintegrasi dengan Transjakarta sehingga bisa terkoneksi dengan seluruh moda yang ada di Jakarta pada saat sekarang ini.

Ini adalah suatu skema yang kami akan kembangkan tidak hanya dengan melalui PMD tapi juga melalui skema KPDBU atau KPBU atau **... loan** Dan, saat sekarang ini juga lagi berproses bagaimana kita mendapatkan

persetujuan baik yang ada dari Pemerintah Pusat melalui Kemenhub dan juga Bappenas atau Kementerian Keuangan sehingga kita bisa mendapatkan menjalankan *project* LRT Jakarta ini dari perencanaan yang kami lakukan saat sekarang ini. *Next slide.*

Ini kurang lebih detail lagi secara lokasi dan juga rencana stasiun yang akan kami lakukan pada saat nanti beroperasi dari skema dari Rajawali-Halim. *Next*

Bapak-Ibu Pimpinan Komisi V dan juga para Anggota Komisi V,

Ini adalah kami sampaikan *performance* dari operasi LRT Jakarta yang saat sekarang berjalan yaitu pada periode Januari-Juni Tahun 2022 di mana secara ketepatan waktu, secara komersial pada rencana 99% realisasinya 99,7%. Jadi, hampir semuanya kita realisasinya secara ketepatan waktu komersialnya sesuai dengan rencana. Secara SPM dari rencana 99% terealisasi 99,17%. Dari pengguna jasa atau *ridership*, rencana 1.305 realisasinya 1.397 penumpang. Realisasi operasi dari rencana 35.120 kereta realisasinya 35.070 kereta. Ini adalah secara akumulatif dari periode Januari – Juni. *Next*

Ya itu yang bisa dapat kami sampaikan Bapak-Ibu mengenai secara operasi *overall* dari *performance* LRT Jakarta. Kalau secara SPM secara keseluruhan *first performance* kami itu juga melampaui target yang sudah dilakukan.

Mungkin ini terakhir yang bisa kami sampaikan mengenai kendala yang kami hadapi saat sekarang itu. Dengan trase Velodrome-Pegangsaan Dua masih terlalu pendek sehingga belum optimal dalam pelayanan kepada masyarakat. Yang kedua proses pembangunan proyek LRT Jakarta tahap selanjutnya masih terkendala dengan tersedianya pendanaan dan pembiayaan.

Yang berikutnya kita juga secara *challenge* karena ada pandemi kemarin juga banyak hal yang setelah beroperasi secara komersial pada tahun, Desember 2019 langsung dihadapi dengan pandemi dan ini juga membuat beberapa *ridership* kami juga masih belum optimal. Dan diharapkan pada Tahun 2022 ini kita bisa dapat *me-recovery* secara operasional dan bisa merealisasikan target yang diberikan oleh Dishub DKI terhadap *ridership* bisa kami sampaikan karena bagaimanapun juga secara keseluruhan LRT Jakarta secara operasional didanai oleh subsidi dari Dishub DKI atau Pemprov DKI yang sehingga kami dapat beroperasi dengan situasi saat sekarang ini.

Secara keseluruhan operasi di Jakarta masih mengacu kepada arahan pemerintah baik terkait PPKM pada saat pandemi ini dan juga atas *support* dan *endorsement* dari Pak Dirjen Kereta Api dan Kemenhub dan juga seluruh *stakeholder* kami di Pemprov DKI. Itu Bapak Pimpinan yang saya bisa sampaikan terima kasih banyak.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

Pak Hendri. Selanjutnya kami persilakan ke Dirut PT MRT Jakarta silakan Pak.

DIREKTUR OPERASI DAN PEMELIHARAAN PT. MODA RAYA TERPADU JAKARTA (MUHAMMAD EFFENDI):

Bismillahirrahmanirrahim.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,
Selamat pagi,
Salam sejahtera buat kita semua,
Yang terhormat Bapak Pimpinan sidang,
Bapak Pimpinan Komisi V,
Yang terhormat Bapak-Bapak dan Ibu-Ibu Anggota Komisi V,
Yang terhormat Pak Dirjen Kereta Api, juga Dirut Kereta Api Indonesia,
Yang terhormat Dirut KCI, dan juga Dirut LRT,

Saya Muhammad Efendi, Pak Pimpinan, mohon izin menggantikan Dirut kami yang berhalangan hadir karena kondisi kesehatan yang kurang baik takutnya nanti malah membawa, apa, hal-hal yang tidak diinginkan.

Baik dari undangan yang kami dapat mendadak juga, ada empat agenda yang kami baca Bapak Pimpinan dan juga Bapak-Ibu Komisi V yang terhormat. Ada empat yaitu jaringan kereta api yang pertama, kedua tentang teknologi kereta api yang ada di MRT, kemudian ketiga adalah pemenuhan SPM, keempat kendala yang dihadapi. Untuk *item* agenda nomor satu jaringan kereta api, kami memang masih sangat pendek Pak, hanya 16 km dibanding KAI, dari Lebak Bulus ke Bundaran HI, *alhamdulillah* saat ini sudah 16 km dan juga memang akan terus ke fase 2, fase 3 itu timur-barat dan juga yang fase 4 dari Fatmawati -Taman Mini Indonesia. Itu agenda kesatu.

Kemudian kedua, teknologi. Teknologi kami sangat singkat Pak yaitu kami menggunakan GoA II artinya *Gate of Automation II*, di mana kereta kami sudah otomatis tetapi tetap ada masinis yang menjaga jika kondisi *emergency* Pak. Jadi, di presentasi ini kami akan lebih banyak menyampaikan agenda nomor tiga pemenuhan SPM dan yang keempat tantangan yang kami hadapi. Demikian Pak mohon izin. Mohon selanjutnya.

Iya Pak, MRT sebagai *services provider* pemenuhan dalam standar pelayanan minimum dasar hukum nya adalah Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 95 Tahun 2019 dan juga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015. Di situ ada 6 kelompok utama Pak, tentang keselamatan, tentang keamanan, kehandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan, ini akan

menjadi SPM Stasiun dan sarana. Ada dua jadi Pak, jadi baik stasiun maupun kereta kami Pak. Disiapkan adalah untuk memberikan pelayanan yang diharapkan oleh pelanggan. Iya selanjutnya.

Nah, ini Pak ini sekedar untuk lebih detailnya saja, jadi dari kesetaraan itu di MRT itu siapapun bisa naik MRT, Pak, baik dari mulai pejabat tinggi sampai kepada katakanlah pegawai terendah kemudian teman-teman yang berkebutuhan khusus pun kami siapkan fasilitas yang sangat memadai Pak, jadi mulai dari menggunakan kursi roda bahkan teman teman kita yang tuna netra, bisu tuli, tetap bisa menggunakan MRT dengan minimum bantuan.

Kemudian, juga dengan sisi keselamatan memang ini yang sangat utama di MRT karena penggunaan MRT ini orang-orang yang bukan menjadi pilihan satu-satunya, Pak. Jadi MRT ini penggunaannya adalah orang yang punya banyak pilihan, mereka punya kendaraan pribadi bisa naik taksi dan lain-lain jadi pelayanan keselamatan ini adalah kunci utama buat kami sehingga mereka akan tetap naik ke MRT. Di dalam MRT sendiri ada pos P3K, kemudian kita sering melakukan latihan evakuasi baik dari gempa bumi, kebakaran, teroris, bekerja sama dengan aparat keamanan, juga sertifikasi layak bangunan pun kami lakukan agar keselamatan ini menjadi sangat utama.

Kemudian dari sisi keamanan kami juga menyediakan personel *security* yang tidak hanya menjaga keamanan tetapi melayani penumpang, Pak. Di Indonesia ini *security* kita bukan seperti di luar negeri, kalau *security* kita juga harus ramah, tegas tapi ramah. Kalau diluar mungkin mereka bisa sangat tegas di sini tidak bisa lah, kalau enggak kami akan diprotes oleh pengguna. Kemudian, kita juga melakukan inspeksi peralatan-peralatan keamanan secara berkala. Baru-baru ini kami juga sudah memasang X-ray Pak, sedikit ada hambatan kalau Bapak mengikuti berita namanya peralatan baru biasanya orang-orang agak merasa terganggu tetapi *Insyallah* ini hanya untuk memastikan bahwa orang masuk MRT benar-benar nyaman.

Kemarin, pada saat kita lakukan ditemukan ada peralatan, mohon maaf ada senjata tajam Pak, akhirnya kami sita. Pilihannya mereka naik MRT boleh terus tapi pisau nya kami sita atau mereka dipersilakan keluar dari stasiun. *Nah* pilihannya mereka keluar dari stasiun. Itu yang bisa kami lakukan.

Kemudian soal kehandalan, inspeksi, dan perawatan fasilitas berkala ini memastikan kondisi layak mulai dari PSD, Pak, (*Passenger Screen Door*) itu yang ada pagar di atas rel itu memastikan orang-orang tidak ada yang jatuh. Kemudian lift, eskalator, mesin tiket, dan lain-lain. Kemudian, kami juga memberikan informasi audio visual di stasiun kami, ada beberapa macam peralatan yang digunakan.

Kemudian kenyamanan Pak. Kenyamanan ini juga menjadi faktor utama dari survei kami untuk pengguna MRT mau naik lagi Pak. Jadi, di situ ada mulai dari kebersihan baik mohon maaf, dari toilet, ruangan laktasi, mushola, dan lain-lain termasuk fasilitas pada saat naik MRT itu seperti Bapak-Bapak juga naik pesawat di *business class*. Jadi ada untuk *game*, main *game*, ada video

itu kita kerjasama, jadi mereka menggunakan Wi-Fi, mereka bisa menikmati perjalanan MRT dengan nyamannya.

Kemudian desain bangunan juga memang sudah sesuai dari persyaratan yang disyaratkan. Kemudian kemudahan, kemudahan juga kemudahan penyediaan informasi yang cukup terkait layanan, edukasi penumpang baik itu informasi langsung di stasiun maupun menggunakan aplikasi MRT Bapak, jadi bisa sebelum mereka naik mereka sudah tahu apa-apa saja yang ada di situ.

Kemudian penyediaan petugas yang cakep dan ramah terhadap kebutuhan penumpang. Sekali lagi Pak, di Indonesia ini orang sudah tahu kadang-kadang tetap ingin bertanya, jadi kami menyediakan petugas itu kadang-kadang memang mereka sudah tahu itu TVM. Kadang-kadang mereka tetap ingin memastikan apakah itu dapat digunakan. Mohon maaf, Pak maksudnya umumnya orang, jadi gitu, Pak.

Kemudian penyediaan informasi apabila terjadi gangguan-gangguan Pak. Ini kadang-kadang ada gangguan diakibatkan oleh MRT dan juga akibat dari pihak luar. Di sini ada *regulator control* Pak, untuk memastikan apakah kami ini betul-betul memenuhi standar pelayanan minimum. Jadi, kita ada survei capaian SPM setiap bulanan oleh pihak ketiga yang lebih. Iya mohon maaf ya, kembali lagi ke *slide* sebelumnya. Kemudian ada pengumpulan dokumen data pendukung dari dinas terkait melakukan survei langsung dan wawancara kepada penumpang, kemudian ada capaian SPM triwulanan, dilakukan verifikasi hasil penilaian, kemudian adalah klarifikasi hasil penilaian dari situ akan keluar acara capaian SPM. Jadi, angka yang akan keluar ini sudah benar-benar angka yang memang independen Pak, bukan dari MRT tetapi dari Pemerintah dari pihak ketiga. Baik *slide* selanjutnya.

Nah, ini Pak yang dapat kami sampaikan. Capaian SPM kami di Tahun 2019-2022 *Alhamdulillah* Pak, kita mencapai selalu 97,22 di Tahun 2019 di atas target yang disyaratkan, kemudian di 2020 99,1, kemudian 2021 99,25 itu memang terdiri dari stasiun dan sarana Pak. Jadi semuanya memenuhi. Dari Peraturan Gubernur ini kami tidak berpuas diri Pak, jadi banyak hal-hal yang kami lakukan juga, kami sudah mulai masuk ke digital *service* mulai dari *digital station* Pak, pelayanan juga, jadi ada *digital channel for ticket and lifestyle* ini dengan menggunakan *handphone*. Bapak-Bapak bisa tahu apa yang harus dilakukan di MRT bahkan membeli tiket pun mengenai QRIS bisa melakukan dari *handphone* jadi tidak perlu lagi dari kartu MTT yang kita siapkan.

Kemudian kita juga ada *increase passenger facility* yang kami sampaikan tadi Pak, di sini kami ada namanya Dina. Ini Dina ini Pak, produksi dari teman-teman MRT sendiri Pak, jadi ini memang hasil karya anak bangsa. Jadi ini untuk awalnya kami bikin untuk membantu teman-teman yang berkebutuhan khusus, jadi yang pakai kursi roda, yang tuna netra mereka ada huruf braille di situ. Tetapi dengan berkembangnya waktu tadinya kami hanya siapkan di tiga stasiun ternyata kami bisa kembangkan untuk semua pengguna Pak, jadi kami sekarang sudah pasang di 13 stasiun. Jadi, orang yang baru pertama kali naik MRT bisa langsung menggunakan Dina ini dan bisa

berkomunikasi langsung dengan petugas kami melalui video. Jadi, di situ ada petugas kami bisa langsung dengan video atau secara tulisan.

Kemudian, kami juga memberikan akses untuk pengguna sepeda. Pada saat kemarin pandemi Pak, di 2019, eh 2020 orang-orang banyak naik sepeda, di situ kami tawarkan mereka bisa menggunakan sepeda dan membawa sepeda mereka masuk ke dalam MRT untuk stasiun-stasiun tertentu, Pak. Dan juga kami tingkatkan pada saat itu karena adanya pandemi kami harus berpikir keras karena MRT ini hanya 16 km, Pak, tetapi kami harus bisa melayani seluruh warga Jakarta yang ada di selatan, Pak, karena pengguna kami ini banyak di daerah Thamrin dan Sudirman yang mana adalah pegawai-pegawai mereka tinggal di daerah selatan sehingga kami bekerjasama dengan kami sebut *Feeder Partnership*, Pak. Jadi kami ajak kerjasama dengan PPD, kami melakukan survei di daerah selatan perumahan-perumahan yang ada di Sawangan, Depok, Cinere, dan lain-lain di situ kami punya datanya kami serahkan kepada *feeder*, mereka yang menjemput langsung ke rumah-rumah, Pak.

Tidak hanya dengan PPD, kami ada lima *feeder partnership*. Kami sebut Pak. Satu, PPD yang memang lebih fleksibel keluar masuk daerah Jabodetabek, kemudian dengan apa Bluebird, kemudian ketiga kami juga kerjasama dengan Grab kalau boleh sebut merek, yang keempat kami juga ada yang namanya *Startup* yang kami bantu Pak, ada namanya "Tebengan" sehingga kami juga ada nilai ibadahnya membantu mereka lebih besar dan kami izinkan menggunakan logo MRT di setiap mobil mereka, kemudian yang kelima baru-baru ini kami juga buat kerjasama dengan SWOOP Pak, ini ada *feeder* dari Singapura. Jadi ini *Startup* dari Singapura pertama kali dia buka di Indonesia di Jakarta. Nah, ini sangat membantu karena ini akan lebih berkelanjutan Pak, karena upaya awal yang memang keras buat kami, tetapi ini menghidupkan mereka juga memberi *feeder* tambahan kepada MRT. *Alhamdulillah* setiap saat ini naik terus Pak, karena kami, kampanye yang kami sampaikan adalah walaupun anda bisa naik MRT dari manapun anda berada. Jadi kita jemput dengan lima sistem ini. Dan, ini juga akan terus bertambah Pak *Insyallah*. Iya selanjutnya.

Nah, ini Pak, ini juga *maintenance* menjadi, apa tulang punggung untuk capaian SPM. Jadi, *maintenance* ini yang memang harus kami kuatkan, kalau dulu kan di Indonesia orang bisa bangun tetapi tidak bisa merawat. Di MRT kami tidak ada istilah itu Pak, perawatan juga jadi utama karena *ontime performance* MRT adalah yang utama. Kalau tidak, kembali lagi Pak, penumpang mungkin tidak akan naik MRT kalau tidak ada kepastian dari waktu. Di situ yang kami pegang, Pak. Kenyamanan, ketepatan waktu karena rata-rata yang naik MRT ini banyak orang-orang bisnis juga Pak, di Tahun 2019. Jadi, ini perawatan memang kami jaga sedemikian rupa.

Dan, juga di MRT ini Pak, kebetulan dari jumlah karyawan MRT 80% adalah milenial, mereka usianya di bawah 30-an tahun di mana ya kebetulan saya paling tua mungkin Pak, saya umurnya 58. Mereka akan sangat mudah diarahkan, Pak, jadi kita kasih tantangan mereka akan kerjakan dengan sebaik mungkin. Kalau untuk urusan digital, untuk urusan yang lain-lain mereka akan

sangat semangat. Ini yang membuat saya lebih semangat lagi untuk bekerja di MRT dan juga kami Pimpinan karena mereka selain muda juga pintar-pintar Pak dan kreatif. Iya selanjutnya.

Nah, ini Pak tantangan yang kami hadapi, kami juga ini bukan curhat tapi inilah yang menjadi tantangan kami Pak. Pertama adalah keterbatasan lahan fasilitas *Park and Ride* Pak, ini kan di Jakarta memang ini suatu barang yang mahal sekali. Jadi dari mulai saat MRT sudah selesai dibangun rencana *park and ride* ini bisa di mana-mana ternyata tidak mudah Pak, kita sudah coba kerjasama dengan pihak swasta tapi sebagian besar merasa tidak menarik karena ini kan *park and ride*-nya harusnya pembayaran parkir nya sehari itu dengan sangat rendah Rp15.000 Rp10.000 untuk satu hari, kalau tidak orang tidak akan mau parkir di situ Pak. *Nah*, ini kita sudah terus dapat bantuan dari Bapak-Bapak dari Kemenhub, dari Pemprov tetapi memang sangat terbatas. Ada Pak, tapi tidak banyak, tapi ini terus kami lakukan. Terobosan yang kami lakukan adalah di Lebak Bulus kami mengajak mitra-mitra swasta, Pak, jadi ada beberapa mungkin yang punya lahan kami ajak kerjasama daripada nganggur, kita ajak mereka untuk memberikan lahan mereka untuk digunakan sebagai tempat parkir. Dan, juga kami juga sempat kerjasama dengan ada perusahaan digital yang orang bisa mencari tempat parkir di mana dekat MRT Lebak Bulus maupun Fatmawati. Itu, Pak.

Kemudian, keterbatasan lahan untuk fasilitas *shelter* Pak. Pengaturan penerapan integrasi mitra transportasi pengumpan MRT, jadi kayak Ojol, Bluebird, ini sangat terbatas. Akhirnya kami punya kebijakan mereka tidak boleh mohon maaf, Pak, pakai bahasanya *tuh ngetem gitu*, jadi mereka hanya *pick and drop*. Untuk mereka berlama-lama di situ tidak kami izinkan karena akan membuat kemacetan, jadi *pick up and drop*.

Kemudian, ada perubahan pola kerja masyarakat di mana sebagian perkantoran belum sepenuhnya menerapkan pola WFO, Pak. Jadi di Sudirman-Thamrin itu Pak, kantor-kantor itu sudah merubah cara kerja mereka sebagian besar sudah tetap menggunakan 50% *work from home* karena ini juga dianggap lebih efisien, bahkan di MRT pun kami tadi dari sewa tiga lantai hanya saat ini kami hanya menyewa dua lantai jadi karyawan itu dapat bergiliran masuk ke kantor.

Kemudian, juga kami mohon dukungan untuk kebijakan penggunaan *public transport* Pak, kebetulan kami memang dulu lama di luar Pak di luar negeri Pak, kerja jadi banyak berdiskusi juga. Kalau di luar itu memang program apapun untuk MRT itu kita lakukan tidak banyak mendorong, jadi belajar dari operator-operator luar negeri, itu ada dorongan Pemerintah, Pak, dalam hal ini mungkin agak sedikit paksaan dengan menggunakan beberapa hal seperti genap-ganjil ini sangat membantu, Pak. Yang kami usulkan adalah menaikkan tarif parkir di daerah Sudirman-Thamrin, memperkecil ruang parkir, kemudian penerapan ERP Pak, seperti di Singapura *gitukan*. Kemudian ada *reroute* di daerah-daerah selatan ini kemudian ada jalur sepeda, Pak. Kalau memang diizinkan itu di daerah Simatupang itu banyak perusahaan asing yang orang-orang asing tapi mereka tidak berani naik sepeda karena di situ sangat berbahaya. *Nah*, itu kalau disediakan mereka bisa akan naik MRT Pak, untuk

ke situ. Jadi, ini dukungannya yang kami, di sini juga sudah kami sampaikan juga ke Pemprov DKI Pak. Cuma memang butuh waktu.

Kemudian beberapa contoh kebijakan transport *demand management* yang bisa dilakukan oleh Pemerintah untuk menarik pengguna transportasi pribadi pindah ke transportasi umum, ini kan tidak bisa dirayu-rayu saja Pak. Jadi, ada sedikit mohon maaf mohon izin agak sedikit dipaksa agar di Jakarta ini jalan tidak begitu macet, polusi berkurang, Jakarta bisa langit biru. Mungkin pengembangan jarak transportasi publik yang *complement* antara *route bus* dan *real bus accessibility*. Saat ini dari Pemprov DKI sudah membantu juga pedestrian Pak, kalau Bapak lihat pedestrian sekarang itu sudah mulai dikerjakan di daerah Sudirman, yang menuju ke stasiun MRT, kemudian pengembangan simpul transportasi yang didukung *feeder* dan fasilitas parkir, kemudian sistem tarif dan terintegrasi *pricing policy*.

Itu mungkin yang dapat kami sampaikan Bapak Pimpinan, demikian Terima kasih banyak.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsallam warahmatullahi wabarakatuh.

Iya Pak Dirut, memang perlu dipaksa tetapi sebenarnya tidak perlu dipaksa kalau Bapak bisa menyiapkan layanan moda transportasi yang nyaman, aman, dan terkoneksi dijamin tepat waktu, pasti orang datang, Pak walaupun Bapak *nggak maksain*. Nah, persoalannya di situ, Bapak sudah siapin itu *nggak*?

DIREKTUR OPERASI DAN PEMELIHARAAN PT. MODA RAYA TERPADU JAKARTA (MUHAMMAD EFFENDI):

Insy Allah sudah, Pak.

KETUA RAPAT:

Kemudian selanjutnya Pak Dirut PT. KCI kami persilakan Pak, *highlight* nya saja.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA COMMUTER INDONESIA (ROPPIQ LUTZFI AZHAR):

Baik.

Bismillahirrahmanirrahim.

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

**Yang saya hormati Pimpinan Komisi V DPR RI dan seluruh Anggota Komisi V DPR RI,
Pak Dirjen Perkeretaapian Kemenhub, Pak Dirut KAI, Pak Dirut LRT, dan Pak Direktur Operasi MRT, dan
Seluruh peserta hadirin di RDP siang hari ini,**

Baik Pak, kami dari KCI akan menyampaikan beberapa hal yang menyangkut tadi sebagian besar sudah disampaikan secara regulasi dari Pak Dirjen Perkeretaapian dan kebijakan teknis karena kami adalah salah satu anak perusahaan dari KAI tadi, Pak Dirut KAI sudah menyampaikan sehingga kami hanya menambahkan. Tapi sebelumnya kami mohon izin Pak Pimpinan akan menyampaikan sedikit video biar ada gambaran bagaimana KCI dalam hal menyiapkan sarananya KRL ini setiap hari, sedikit ada gambaran.

Silakan mohon izin, Pak Pimpinan.

(PEMUTARAN VIDEO OLEH PT KERETA COMMUTER INDONESIA)

Baik terima kasih, Pak Pimpinan sudah diberi kesempatan. Itulah KCI Pak, tiap hari kita melakukan *maintenance*. Ini agak sedikit berbeda dengan MRT Pak, yang kami rawat ini adalah KRL yang sudah berumur 100% di atas 30 tahun Pak. Jadi kalau MRT tadi menyampaikan memang teknologinya yang terbaru dan *rolling stop* nya juga baru semua ya dan sedangkan kami mempunyai armada 1.150 kereta Pak, dan semuanya di atas 30 tahun karena memang untuk didatangkan bukan baru dari Jepang dan secara operasional rata-rata di Indonesia sudah berjalan di antara atau kurang dari 15 tahun, Pak. Lanjut.

Izin menyampaikan, lanjut. Jadi, kami ini Pak, jumlah pegawai kami tadi yang untuk *maintenance* dan mengoperasikan sebanyak 1.064 perjalanan KA per hari itu didukung oleh talenta-talenta *Alhamdulillah* terbaik Pak, sebanyak 2.556 orang dan kami melayani di Jabodetabek ini 80 stasiun dan tentunya stasiun ini sedikit berbeda dengan MRT ya, di mana stasiun kami adalah stasiun yang memang ada yang lama maupun ada yang baru yang sedang dikembangkan atau dibangun oleh Kementerian Perhubungan, Pak. Lanjut.

Ini sistem *ticketing* kami Pak, bahwa kami sudah melakukan sistem *ticketing* di Tahun 2013, Pak, sampai saat ini telah digunakan oleh 5 juta orang di mana 62%, itu setiap hari menggunakan kartu *multi trip* kami Pak, di Jakarta ya. Setiap hari penumpang kita sebelum pandemi ini 1 juta/hari, ya setelah pandemi ini *alhamdulillah*, Pak Pimpinan bahwa hari senin kemarin itu adalah rekor terbaru bagi KCI ya di mana kami bisa mengangkut 707.000/hari, Pak. Jadi ini selama dua tahun tidak pernah angka itu tercapai, *alhamdulillah* hari senin kemarin rekor tersendiri, Pak. Dan kami perkirakan di bulan Agustus ya bulan Juli-Agustus ini bisa di rata-rata di angka 750.000/hari, Pak. Lanjut, lanjut saja ini proses bisnisnya.

Nah, ini setiap hari kami melakukan pemantauan Pak, bahwa kami punya NOC (*Network Operation Center*) di mana seluruh pergerakan perjalanan KA setiap hari maupun sistem *ticketing* kami dipantau per detik

sehingga kalau terjadi sesuatu yang bisa menghambat pergerakan penumpang itu langsung bisa kita lakukan *improvement* di lapangan Pak, atau perbaikan di lapangan. Lanjut.

Ini KRL Access ya yang Bapak-Ibu bisa lihat di aplikasi, penggunaannya sudah 500.000. Jadi, di mana di dalam KRL Access sendiri sudah terinfokan tentang kepadatan stasiun. Ini adalah pengembangan pada saat pandemi, Pak, jadi para penumpang bisa tahu kondisi kepadatan di stasiun yang akan dituju Pak. Nah, ini bisa terinfokan secara *real-time* termasuk jadwal kereta, posisi kereta berapa menit. Tadi Pak Pimpinan kalau misalkan keretanya datang tepat, berangkat tepat, saya kira para penumpang akan semakin tertarik menggunakan transportasi massal, sehingga jadwal kereta terinfokan dengan baik termasuk tarif bisa dilakukan. Kami, Bapak, bekerja dengan beberapa instrumen *payment* ya baik itu kartu elektronik dan Bank Himbara dan BCA, termasuk LinkAja dan Go-Jek, Pak. Termasuk posisi kereta di dalam KRL Access juga bisa diketahui, jadi berapa menit kereta yang akan kita naiki datang di stasiun yang akan dituju. Lanjut.

Ini yang tadi saya sampaikan di depan, bahwa kami mempunyai 1.150 kereta KRL yang usianya semuanya di atas 30 tahun malah ada yang hampir 50 tahun, ya. Kami mengoperasikan 94 *trainset* per *day*, 94 *trainset* itu melayani 1.064 KA/hari. Lanjut.

Nah, ini beberapa tipe KRL, Pak. Jadi kalau Bapak-Ibu sering lihat, di sinilah ada 8 tipe KRL yang sudah didatangkan ke Indonesia yaitu 205 GR, 6.000 Tokyo Metro, 205 GR yang terbaru 8.500, 8.203, 7.000, dan 05. Semuanya ini masih beroperasi Pak, jadi kadang-kadang orang Jepang kalau pengen tahu sejarah perkeretaapiannya dan termasuk teknologinya yang tenaga-tenaga mudanya itu dikirim ke kami Pak, untuk melihat bagaimana pengembangan teknologi di Jepang bisa dilihat di Indonesia. Lanjut.

Ini kami melakukan beberapa *maintenance* dari harian sampai *overhaul*, ini dengan tentunya perusahaan yang dipercaya oleh Jepang, di mana sarana atau KRL yang dirawat itu sampai saat ini masih bisa beroperasi dengan baik, sehingga beberapa kali Jepang melakukan kunjungan ke kami bagaimana *maintenance* yang dilakukan oleh kami ini bisa membuat kehandalan ini masih bisa dipertahankan di atas 30 tahun. Lanjut.

Betul Pak, karena tidak ada ini dipaksa dan *alhamdulillah* Pak, SDM kami sangat terampil, kita *training* ke Jepang maupun di dalam termasuk ke INKA juga sehingga kami bisa merawat dengan kondisi yang sangat terbatas, Pak. Ini depo-depo kami Pak, Depo Depok, Depo Bogor, Depo Bukit Duri, dan Balai Yasa Manggarai Pak, tentu nya yang terbesar ada di Depo Depok. Tadi yang sedikit disampaikan di dalam video, itu luasnya 26 Hektar, semua jenis *maintenance* ada di Depo Depok. Lanjut.

Ini tenaga-tenaga kami khususnya di bidang *maintenance* ada 553 orang dan *alhamdulillah* Pak tadi sertifikasi banyak yang kita raih baik *quality* maupun individu sehingga kemampuan mereka cukup diakui dan kami bisa

membantu tenaga-tenaga kami ini di KCIC, di LRT Jabodebek, dan tentunya di KAI Group. Lanjut.

Ini peralatan-peralatan yang telah dimodernisasi, Lanjut saja ini peralatan. *Nah*, ini Pak, kondisi penumpang kami Pak, bahwa di Tahun 2019 itu kita sudah mengangkut dalam satu tahun 337 juta orang, tetapi masa pandemi mengalami penurunan yang sangat signifikan ya, di angka 40% dibanding 2019 di mana target kami di Tahun 2022 itu di angka 210 juta orang Pak. Ini harapan kami dengan pandemi yang semakin membaik artinya kelonggaran- kelonggaran yang dikeluarkan oleh Pak Dirjen Perkeretaapian memberikan ruang terhadap peningkatan penumpang. Harapan kami penumpang ini kembali normal dalam waktu yang tidak terlalu lama, Pak. Lanjut.

Nah, ini tantangan kami Pak Pimpinan bahwa kita sudah ditargetkan oleh Kementerian ya lewat Pak Menteri Perhubungan, Pak Budi Karya selalu bagaimana pengembangan infrastruktur yang ada yang tadi disampaikan oleh Pak Dirjen itu, KCI bisa mengangkut dua juta penumpang per hari di wilayah Jabodetabek. Tentunya, KCI akan menyesuaikan menyesuaikan program-programnya terhadap tantangan tersebut, Pak. Lanjut.

Dan, ini Pak, tantangan yang perlu kami sampaikan di sini tadi. Jadi, usia atau umur dari KRL kami itu di atas 30 tahun semua Pak, di mana yang dioperasikan di Indonesia di 1 sampai 10 tahun 89%, terus di 11-20 tahun yang dioperasikan di kita 11%. Bapak bisa melihat di grafik, apa yang kedua di mana usia 30 sampai 39 tahun itu 77% Pak dari manufaktur ya, usia 40 sampai dengan 49 tahun 10%, dan umur 50 sampai dengan 59 tahun itu 10%, Pak. *Nah*, ini yang tantangan yang memang perlu ada modernisasi atau peremajaan terhadap KRL tersebut, Pak. Betul Pak. Lanjut.

Ini Pak, bagaimana tantangan kita bahwa mempertahankan bahwa KRL ini bisa beroperasi dan tentunya keberlanjutan mengoperasikan KRL ini di mana kita ada tiga apa tiga rencana strategis. Yang pertama *me-replacement* Pak, artinya *me-replacement* itu mengganti, mempertahankan KRL yang sudah beroperasi 1.150 ini agar tidak berkurang tentunya ada beberapa skema ya dengan pengadaan baru maupun KRL yang bukan baru. Hal-hal yang seperti ini perlu dukungan dari Pemerintah tentunya dalam hal kebijakan terhadap pengadaan KRL di KCI. Lanjut.

Ini proses kedatangan KRL di tempat kami, Pak. Jadi KRL bukan baru ini mulai datang di Tahun 2009 sampai kenapa berjumlah sampai 1.150. Jadi hampir tiap tahun mendatangkan dari Jepang KRL bukan baru. Lanjut.

Ini yang tadi saya sampaikan bagaimana pemenuhan atau modernisasi KRL yang sedang kami operasikan. Lanjut.

Nah, ini Pak, perlu kami sampaikan Pak, jadi kami mulai mengoperasikan KRL di Jogja-Solo untuk Tahun 2021 ya yang diresmikan oleh Pak Jokowi, Pak. Setelah dibangun infrastrukturnya oleh Pak Dirjen dengan dukungan KAI tentunya Pak, kami mulai mengoperasikan satu tahun dan ini

dampaknya luar biasa di Jogja-Solo baik terhadap stimulus pendapatan dunia usaha di wilayah Jogja-Solo maupun perbaikan pendapatan rumah tangga dan peningkatan kesejahteraan. Ini data-data yang kami ambil dari data resmi yang dari BPS, Pak.

Saya kira itu Pak, yang dapat kami sampaikan dari KCI, mohon maaf sebelumnya. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsallam warahmatullahi wabarakatuh.

Terima kasih Pak Rofiq, Pak Dirut PT KCI. Ini bukti Pak bahwa memang kita di Indonesia ini hebat-hebat gitu. Bayangin saja kalau pembuatnya harus belajar sama Bapak cara *maintenance*-nya gitu.

Baik Bapak-Ibu sekalian,

Demikian pemaparan dari Mitra Komisi V. Pak Dirjen Kereta Api dan para Dirut. Selanjutnya saya akan mempersilakan kepada Anggota Komisi V untuk menyampaikan pertanyaan ataupun pendalaman atas apa yang dipaparkan tadi. Untuk kesempatan pertama saya persilakan kepada Bapak Bob Andika dulu terus Pak Sudewo, ya. Silakan, Pak.

F-PDIP (BOB ANDIKA MAMANA SITEPU, S.H.):

Aduh padahal saya berharap nomor dua *nih* Pimpinan, tidak apa-apa.

Yang saya hormati Pimpinan Komisi V beserta seluruh teman-teman Komisi V,

Yang saya hormati Pak Dirjen Perkeretaapian beserta Direktur KAI, Direktur LRT, MRT, sama KCI,

Saya langsung saja, Pak. Tadi apa yang seperti Bapak jelaskan Pak Dirjen, bahwasanya dengan dibangunnya banyak sarana perkeretaapian ini, ini salah satu untuk sebagai penghubung konektivitas antar suatu daerah. Saya langsung dulu *nih* Pak, ke daerah saya dulu *nih*. Saya ini ada saya lihat ini jalur KA Binjai-Besitang saya liput ini, Pak. Kita dukung ini Pak, sangat dukung atas pembangunan dan telah selesai pembangunan ini dan kita dukung segera cepat, ini jalur ini supaya cepat dioperasikan, Pak. Tapi sebelum dioperasikan harus betul-betul dulu dicek Pak, karena ini sudah lama ini tidak digunakan, Pak.

Saya dengar sudah banyak hilang-hilang alat kelengkapan relnya itu Pak dan sekarang banyak juga sudah kena banjir. *Nah*, ini dia, jadi ini tugas yang berat bagi Bapak. Kita semua mendukung supaya apa yang telah Bapak rencanakan terhadap pembangunan di Sumatera Utara itu terhadap perkeretaapian segera untuk dioperasikan, Pak. Dan, saya dengar tadi dari

Pak Dirjen dan Pak Direktur Prasarana bahwasanya ini akan segera di operasional. Kita dukung Pak, supaya ini dulu dioperasionalkan Pak.

Terus selanjutnya kalau untuk para Direktur yang hadir hari ini, kalau saya tidak masuk ke dalam bicara untung dan rugi Pak, itu urusan Bapak dengan BUMN, Menteri BUMN. Tapi saya ingatkan di sini Pak, hadirnya Bapak di sini tetap kita ingin menginginkan untuk selalu untuk meningkatkan kenyamanan dan keselamatan penumpang Pak, itu yang utama. Jangan kita pikirkan hanya kejar target-target untuk proses-proses untuk berapa *gimana* supaya penumpang itu banyak untuk menaiki alat transportasi Bapak, tapi keselamatan dan kenyamanan itu penting Pak, karena masyarakat sendiri kalau tahu dia ini nyaman dan ini selamat alat transportasi Bapak itu akan sendirinya masyarakat ingin menaiki itu.

Yang kedua, Pak. Tadi saya tidak setuju dengan ada beberapa pendapat-pendapat Bapak Direktur dari BUMN ini mengenai tadi katanya undangan ini diterima secara tiba-tiba. Inikan namanya kasihan kita *nengok* Pak Dirjen kita tadi, dia *nyender-nyender* terus karena undangan ini katanya tiba-tiba. Bapak kalau sebagai pelaksana alat transportasi ini massal, termasuk massal Pak, kereta ini, kapanpun undangan yang dikirim itu memang Bapak harus siap. Kenapa? Karena kalau terjadi apa-apa terhadap transportasi yang Bapak laksanakan ini, yang pertama yang menjadi sasaran masyarakat itu adalah Kementerian Perhubungan, salah satunya Ditjen Perkeretaapian. Jadi tadi saya agak kurang setuju *nih* Pak, karena undangan dapat tiba-tiba datang. Kapanpun kalau diundang Bapak siap, kalau terjadi apa-apa tadi terhadap alat transportasi Bapak ini kan harus Bapak tiba-tiba juga diundang. Tanpa diundang pun dihubungi pun harus Bapak siap karena ini masalah keselamatan ini Pak, tidak mesti dengan undangan.

Nah, mungkin itu saja Pimpinan. Karena tadi saya kasihan tengok Pak Dirjen ini sebentar lagi pensiun ini Pak, kena serang terus kan kasihan kita ini. Mungkin ini yang bisa saya sampaikan, saya ucapan terima kasih Pak Pimpinan karena saya nomor satu.

KETUA RAPAT:

Iya sesuai dengan jumlah kursinya Pak, jadi kita kasih nomor satu. Kalau saya kasih Pak Sudewo duluan biasanya dihabisin semua pertanyaannya, makanya Bapak duluan saya kasih. Silakan Pak Sudewo, Pak, siap-siap Pak Hamka.

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

Terima kasih.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Pimpinan yang saya hormati,
Kawan-kawan Komisi V yang saya banggakan,**

Dirjen Kereta Api, Dirut Kereta Api Indonesia, Dirut KCI, Dirut MRT dan LRT dengan seluruh jajaran yang berkesempatan hadir pada kali ini,

Kali ini adalah rapat fungsi dari Anggota DPR RI yaitu pengawasan, bukan rapat fungsi anggaran, rapat fungsi pengawasan. Jadi, baik kalau yang hadir di sini ini memang semua *stakeholder* yang mendapatkan mandat dari Pemerintah untuk menjalankan transportasi perkeretaapian. Pengawasan yang dimaksud utama adalah bagaimana kerja dan kinerja semua *stakeholder* ini dalam memberikan pelayanan transportasi perkeretaapian kepada masyarakat. Tadi benar dijelaskan oleh Dirjen Perhubungan, *eh* Dirjen Perkeretaapian bahwa tolak ukur kinerja itu di antaranya adalah soal keselamatan, soal pelayanan, tapi ada satu hal yang perlu mendapatkan perhatian yang ini juga menjadi tolak ukur mestinya yaitu soal harga atau tarif angkutannya, tarif transportasinya, harga tiketnya kan gitu. Tidak dimasukkannya sebagai harga tiket ini juga ada sesuatu pertanyaan mengapa tidak dimasukkan gitu kan, tapi meskipun tidak dimasukkan harga tiket itu bisa diketahui dan dikontrol secara langsung oleh masyarakat oleh publik.

Di perkeretaapian kita kritisi soal harga tiket itu sudah sangat bagus, terjangkau oleh masyarakat. Sangat memprihatinkan yang terjadi pada transportasi udara, sangat memprihatinkan *gitu*. Harga tiket pesawat itu sangat mahal mengalami peningkatan yang sangat signifikan di luar dari jangkauan masyarakat. Kalau di kereta api itu saya memberikan apresiasi baik itu yang dikelola oleh KAI, baik itu dioperasikan oleh KCI, MRT, dan LRT itu harga tiketnya sangat bagus.

Kemudian, saya ingin masuk pada target kinerja perkeretaapian yaitu masalah keselamatan. Keselamatan ini merupakan faktor yang sangat penting. Dari segala aspek yang ingin kita capai bahwa keselamatan itu merupakan aspek utama dan yang pertama untuk mendapatkan perhatian, gitu. Keselamatan perlintasan sebidang itu masih sangat memprihatinkan, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 dan Peraturan Menteri Tahun 2018 perlu mendapatkan suatu kritikan. Perlintasan sebidang ini dibebankan atau ditanggung bersama-sama antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah. Secara logika, Pemerintah Daerah ini mestinya tidak mendapatkan beban untuk menjamin atau menyiapkan segala sesuatu dan bertanggung jawab terjadinya keselamatan atau tidak terjadinya kecelakaan di perlintasan.

Mengapa demikian? Karena jalur kereta api ini kan jalur khusus yang direncanakan dan dibangun oleh Kementerian Perhubungan, oleh Pemerintah Pusat, menentukan jalurnya, menentukan titik-titik persidangan apa itu, persimpangan sebidang itu kan juga ditentukan oleh pusat. Pemerintah Daerah itu hanya menerima sesuatu yang sudah jadi, itulah diterima keadaan oleh Pemerintah Daerah. Pemerintah daerah tidak akan bisa berbuat apa-apa mestinya terhadap hal ini dan mestinya tidak diberikan beban untuk itu, itu kan.

Tapi mengapa diberi beban gitu kan. Bahwa keselamatan itu merupakan keselamatan di perlintasan kereta api sebidang merupakan bagian juga dari tanggung jawab Pemerintah Daerah. Ini menjadi satu pertanyaan besar, jadi mestinya perkeretaapian termasuk sistem keselamatan perlintasan sebidang

itu satu kesatuan manajemen yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian, *gitu*. Sampai hal ini tidak tuntas. Kalau Dirjen Perkeretaapian tetap berlindung pada payung hukum nya yaitu undang-undang *gitu* kan, tetapi ini perlu dilakukan satu evaluasi oleh Dirjen Perkeretaapian.

Termasuk juga bahwa prasarana perkeretaapian, badan kereta api, badan perkeretaapian itu, lintas perkeretaapian, rel kereta apinya, kemudian fasilitas terhadap perkeretaapian, termasuk sinyal dan juga alat komunikasi semuanya itu kan milik Negara ya kan milik negara. Kemudian oleh Pemerintah, perawatan, pemeliharaan, dan operasionalnya diserahkan kepada Kereta Api Indonesia melalui mekanisme IMO, melalui mekanisme IMO. Kemudian, besaran IMO itu ditentukan oleh Menteri Perhubungan sebagai pedoman untuk dilakukan perawatan, pemeliharaan, dan operasional kepada Kereta Api Indonesia itu. Ini merupakan sesuatu yang penting untuk dicermati, Mengapa? Karena kalau IMO nya ini rendah, ya, besaran IMO nya itu ternyata jauh dibawah daripada kebutuhan, ini bisa berimplikasi terhadap faktor terjadinya kecelakaan.

Kalau dari Direktur KCI tadi menyampaikan bahwa umur rel kereta api 100% di atas 30 tahun, ada sedikit yang sampai 40, sampai 50 tahun begitu. Tetapi sarana prasarana kereta api yang dalam pengelolaannya oleh Kereta Api Indonesia

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Interupsi Pak, ini Ketua nya *nggak* ada.

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

Sudah lanjut saja Ketua, saya sudah diamanahkan tadi.

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

Tidak apa-apa, ini kan bicara dengan Pemerintah, bicara dengan mitra kerja.

Yang diamanatkan kepada Kereta Api Indonesia, umur *real*-nya itu banyak sekali yang di atas 100 tahun. Itu kan sangat membahayakan seperti yang terjadi kecelakaan lalu lintas, kecelakaan kereta api di Brebes karena ambrolnya jembatan kereta api, kemudian anjloknya kereta api ini kan karena faktor badan kereta api yang bisa saja faktor pemeliharannya menjadi tidak intensif oleh karena IMO nya rendah. IMO yang rendah ini dari tahun ke tahun kalau saya membaca berita itu Pak di media sosial.

Dari Tahun 2015, IMO itu mencapai hampir 70% dari kebutuhan, 2016 turun menjadi 40 sekian dan turun-turun terus sampai dengan 2021 hanya mencapai 25% kebutuhan. Kita lihat *backlog*-nya, itu hampir 10 triliun atau sekitar 10 triliun. Kalau hal yang semacam ini terjadi terus-menerus, ya kan, hal yang semacam ini terjadi terus-menerus tentu pemeliharaan perawatan dan

juga kerja kinerja operasionalnya menjadi sangat rendah, ini membahayakan akan menjadi faktor terjadinya kecelakaan perkeretaapian.

Terlebih dari situ dibebankan untuk mengembalikan sebesar 75% dari IMO yang namanya TAC itu, ya kan. Sudah sedikit yang diberikan tetapi diberikan beban 75%, memang logika sederhananya gampang karena operator itu menggunakan prasarana kereta api, ya dia harus membayar satu kewajiban. Tapi kalau IMO nya sedikit, apalagi dipukul dengan situasi kondisi covid dua tahun terakhir ini 2020, 2021. Meskipun terpukul dengan kondisi pandemi Covid-19 dua tahun ini, tetapi saya melihatnya baik KCI, Kereta Api Indonesia dengan situasi normal sekarang ini tidak mengambil satu momentum, tidak mengambil momentum untuk kepentingan sepihak dengan meningkatkan harga tiket, tidak. Momentum sepihak itu dilakukan diambil oleh maskapai oleh *airlines* pesawat udara diambil di sana tapi oleh kereta api tidak. Ini kan sesuatu hal yang perlu diapresiasi oleh Pemerintah. Kalau tidak mau mengambil momentum itu, tidak mendapatkan satu pendapatan lebih untuk menutup dari ketidaksehatan keuangan akibat pandemi Covid-19, masa IMO juga diberikan yang rendah. Bilamana perlu ada strategi atau kebijakan dari perkeretaapian untuk memberikan satu keberpihakan dalam rangka menyehatkan kembali. Karena menyehatkan kembali operator-operator kereta api itu juga dalam rangka meningkatkan kinerja pencapaian kinerja di antaranya adalah apa, di antaranya adalah keselamatan dan pelayanan.

Jadi ini sesuatu yang perlu dipikirkan, memang semua *stakeholder* ini hadir di sini. *Leading sector*-nya Dirjen Perkeretaapian, tapi apakah hadirnya secara fisik ini dalam perjalanan kerja dan kinerja sehari-hari juga dilakukan satu koordinasi dan konsolidasi sedemikian rupa supaya ada satu simbiosis mutualisme antara Pemerintah dengan operator atau tidak begitu kan. Kalau terjadi *backlog* yang sangat tinggi, Pak, apakah operator ini diberi kesempatan untuk melakukan tagihan? Ini pertanyaannya. Kalau tidak berikan satu tagihan ya, bisa saja ini BUMN kita yang melakukan operator kereta api akan suram masa mendatangnya. Beban hutang yang akan dia tanggung akan menjadi sangat besar itu. Jadi ini perlu, apakah perlu ada peningkatan IMO, saya kira perlu. Tapi apakah perlu signifikan sebesar sekian persen target nya apa mencapai 100% mungkin juga tidak. Tapi ada satu strategi, ya, bagaimana untuk meringankan mereka kebijakan-kebijakan.

Misalnya untuk angkutan barang perkeretaapian ada subsidi bahan bakarnya sebagaimana subsidi transportasi darat, misalnya seperti itu. Kemudian Dipo Barang Milik Negara serahkan saja kepada operator untuk menjalankan dengan satu bebas apa PNBP maupun pajak, ya kan, sehingga dia bisa sehat. Karena perekonomian kita berbicara dalam konteks pembangunan nasional itu tidak hanya dari satu sisi berapa besar pendapatan negara tetapi bagaimana suatu perekonomian secara nasional itu bisa berjalan karena perekonomian itu satu kebijakan berdampak terhadap kebijakan yang lain. Ini mata rantai perekonomian perlu diciptakan, ya supaya tidak hanya satu sisi bagaimana mendapatkan hal itu saja, gitu.

Jadi, saya mengingatkan kepada Pemerintah jangan membuat suatu kebijakan, peraturan, atau regulasi yang sekiranya itu hanya menguntungkan

satu sisi pemerintah, harus menguntungkan operator, harus menguntungkan masyarakat. Perlu ada satu evaluasi Pak, tentang IMO ini, kami memperhatikan. Kalau turun dalam satu tahun, dua tahun, atau tiga tahun itu mungkin masuk akal masih ada satu toleransi barangkali ada sesuatu penyesuaian-penyesuaian. Tapi kalau turun terus begitu, siapa yang akan bertanggung jawab dan apakah memang *backlog* itu boleh ditagihkan gitukan. Jadi, perlu ada satu.

Kemudian juga saya mendengar dari media sosial, saya kan hanya tahu dari media sosial. Berkali-kali rapat dengan Menteri Perhubungan termasuk juga RDP dengan Ditjen Perkeretaapian, tidak pernah tersampaikan tapi saya justru tahu dari media sosial bahwa ada rencana pemindahan stasiun antar kereta api jauh yang Gambir akan dipindah ke Manggarai. Ini menjadi polemik, mengapa? Karena yang Manggarai sekarang saja untuk melayani KRL itu saja *crowded*-nya luar biasa apalagi nanti kalau semua dipusatkan di situ. Akses menuju ke situ itu bukan sesuatu yang mudah gitu kan, bukan sesuatu yang mudah.

Dan, apakah perencanaan pemindahan dari Gambir ke Manggarai itu merupakan satu *masterplan* dari pembangunan Daerah Khusus Ibukota Jakarta atau tidak, kalau tidak ini menjadi sesuatu yang tidak akan bisa terwujud. Mengapa? Karena akses menuju ke sana itu melalui jalan DKI. Sudah saya tanyakan kepada Kementerian PUPR Dirjen Bina Marga bahwa tidak ada jalan nasional yang menjadi akses untuk ke Manggarai tidak ada, semua adalah Jalan Provinsi DKI. *Nah*, kalau Jalan Provinsi DKI ini untuk pelebarannya kan bukan sesuatu yang mudah dan apakah itu juga termasuk suatu perencanaan dari DKI untuk melebarkan jalan itu, kalau tidak akses, aksesnya tidak memadai mengapa harus dibuat di situ harus di Manggarai, lagi-lagi ada persoalan sosial kriminal yang sering terjadi tawuran di sana.

Dan, ini saya ingatkan kepada KCI, kepada KAI, MRT, LRT, dan termasuk Dirjen Perkeretaapian, sudah dilakukan satu studi atau belum dengan rencana pemindahan Ibukota Negara ini. Kalo Ibukota Negara ini berpindah ke Kalimantan Timur tentu akan menjadi situasi yang sangat berbeda, kondisinya sangat berbeda *gitukan*. Jangan mempunyai *blueprint* terhadap masing-masing institusinya tapi tanpa melihat akan terjadi satu perubahan situasi. *Blueprint* yang sudah direncanakan kemudian akan dibangun dengan kurun waktu tertentu, target waktu tertentu, tapi pada saatnya itu terealisasi secara fisik pemanfaatannya menjadi minim, okupasinya rendah oleh karena terjadi perubahan situasi dengan dampak dari pemindahan Ibukota Negara. Hal yang semacam ini sudah dilakukan studi atau tidak, itu MRT saya lihat ada pembangunan baru dari Bundaran Indonesia ya, ke Kota, dan seterusnya, itu kan perlu juga dilihat bagaimana situasi dan kondisi yang akan terjadi nanti *gitukan*.

Terus juga saya juga lihat dari perkeretaapian ini perlu ditingkatkan, ya, kreativitasnya dan inovasinya bahwa transportasi perkeretaapian ini menjadi transportasi massal yang sangat bagus, sangat primadona, efektif, dan efisien. Tapi, bilamana ini semua jaringan, semua zona-zona yang punya potensi perekonomian itu terlayani oleh transportasi perkeretaapian. Kalau itu tidak

terlayani oleh transportasi perkeretaapian, perlu ada satu kreativitas dan inovasi dari Dirjen Perkeretaapian supaya semua jaringan perkeretaapian yang akan dibangun ini tidak menjadi beban APBN. Dengan model apa? Dengan model KPBU. Banyak KPBU, banyak investor yang tertarik untuk pembangunan jalan tol, saya yakin tertarik juga untuk investasi di perkeretaapian. Hanya persoalannya sekarang ini oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian tidak pernah melakukan studi terhadap ruas-ruas tertentu yang akan punya potensi untuk menjadi transportasi perkeretaapian. Kalau itu dilakukan studi oleh Dirjen Perkeretaapian kemudian hasil studi itu datanya itu dilakukan *market sounding*, ditawarkan kepada investor-investor diyakinkan kepada mereka, barangkali itu juga tertarik tetapi lakukan studi dulu, Pak supaya tidak memberikan beban kepada APBN.

Kemudian, kepada Dirjen Perhubungan, Dirjen Perkeretaapian. Jadi, subsidi perintis dan PSO itu, itu coba dilakukan satu kajian apakah ini sudah tepat sasaran atau tidak ataukah perlu ditingkatkan subsidi perintis atau PSO atau justru harus dihilangkan. Sampai selama ini perkeretaapian belum pernah melakukan kajian terhadap hal ini. Jadi, saya lebih setuju kalau misalnya semuanya itu diserahkan kepada masyarakat dengan daya jangkauannya sehingga semuanya itu tidak akan memberikan beban kepada APBN. Tapi, kebijakan bahwa subsidi perintis ataukah PSU ini dilanjutkan atau tidak, perlu ada satu kajian rekomendasi dari Dirjen Perkeretaapian *gitukan*. Jadi membuat satu transportasi perkeretaapian secara mandiri itu sesuatu yang penting dalam konteks kita berbangsa dan bernegara. Tetapi, kalau kita memang ada satu kebijakan untuk keberpihakan terhadap masyarakat kecil dalam rangka melayani transportasi umum itu juga sesuatu yang bagus, tetapi perlu dikaji ketepatannya.

Jadi saya kira itu Pimpinan dari saya, saya kira sudah cukup semua. Saya minta betul kepada Pak Dirjen Perkeretaapian sebagai *leading sector* melakukan koordinasi dan konsolidasi supaya ekosistem transportasi perkeretaapian ini betul-betul berjalan dan terwujud, semua pihak itu bisa mendapatkan satu kenikmatan, tidak ada satu pihak pun yang merasa dirugikan dan satu pihak pun yang akan rugi di kemudian hari. Saya kira gitu terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih, Pak Sudewo, lain kali Bapak saya kasih tempat di depan sini biar kayak pemaparan, panjang. Baik Pak, selanjutnya saya persilakan ke Pak Hamka B. Kady, siap-siap Pak Bakri.

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

Baik terima kasih, Pimpinan.

Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati dan saya banggakan,

Pak Dirjen Perkeretaapian, Direktur Utama KAI, dan para Operator Kereta Api Indonesia,

Pertama, tentu mari kita apresiasi semua upaya-upaya yang Kementerian Perhubungan lakukan dalam meningkatkan layanan transportasi massal, utamanya di sektor perkeretaapian. Angkutan massal ini tentu kita berharap banyak karena inilah salah satu angkutan yang benar-benar dibutuhkan di masyarakat. Tapi namun demikian saya tujukan kepada Dirjen Perkeretaapian saya melihat gini, Pak. Coba diluruskan dulu berdasarkan apakah itu Keppres, penugasan, dan sebagainya mengenai aksi korporasi dari perkeretaapian ini. Aksi korporasi yang saya maksudkan di sini adalah bagaimana hubungannya dengan perkeretaapian, Direktur Kereta Api Indonesia, apakah di dalam laporan keuangan semua itu terkonsolidasi dalam kereta api, dalam PT Kereta Api Indonesia. Saya lihat Kereta Api Indonesia diberi penugasan ke mana-mana, MRT tadi statusnya sebagai apa sih sebenarnya, dia operator? MRT apa? Di mana letak hubungannya aksi korporasi masing-masing ini.

Kenapa ini saya ingatkan, kami dan masyarakatpun harus tahu sebenarnya, *taruhlah* LRT yang sampai sekarang mudah-mudahan cepat difungsikan. LRT itu pemegang sahamnya siapa sih? Ada Jakpro Jakarta dan sebagainya. Tadi ada penjelasan harus ada izin dari BUMD (Badan Usaha Milik Daerah) kali ya, Pak ya? ya apa hubungannya ini semuanya. Aksi korporasi ini harus jelas *gituloh*, apakah bermuara semua konsolidasi keuangan itu ada di PT Kereta Api Indonesia, MRT juga tidak disebut-sebut di sini, apakah bisa sama kalau kita memberikan izin konsesi kepada pemegang jalan tol, apakah sama itu? Ini harus jelas pada Pemerintah, Pak. Kalau ini semua terbuka bahwa siapa *sih* yang bertanggung jawab di dalam pengoperasian MRT, siapa yang bertanggung jawab dalam pengoperasian LRT, siapa yang bertanggung jawab di KCI, apakah ini anak-anak perusahaan dari Kereta Api Indonesia? Ini Pak perlu saya dengarkan nanti walaupun bukan jawabannya hari ini silakan saja agar memperjelas tugasnya masing-masing.

MRT di sini, saya tidak lihat penugasan Kereta Api Indonesia apa koordinasinya dengan MRT? Apakah MRT itu adalah konsesi atautkah apa diberi kewenangan berdiri sendiri atau tidak, konsolidasi keuangannya seperti apa. *Nah*, kalau kami tahu misalnya MRT satu perusahaan yang diberi *license*, yang diberi konsesi selama berapa tahun, sama kalau kita bicara jalan tol. Sekarang ini saya tidak tahu semua apa namanya, Kereta Api Indonesia diberi penugasan berdasarkan Perpres Nomor sekian-sekian, ini penugasannya seperti apa ya Pak, ya? *Gituloh*. Kalau ini semua sudah jelas maka kita juga mudah di dalam mengendalikan atau melakukan pengawasan. Nanti saya tegur LRT-nya kenapa uji coba tabrakan saja dilakukan, sudah uji coba kapan jalannya. Uji cobanya sudah Pak, tapi uji coba tabrakan *gituloh*.

Ini harus jelas Pak Dirjen, di mana posisinya. Saya melihat tadi ada tulisan lagi di sini, bahwa ditugaskan lagi Kereta Api Indonesia untuk LRT, yang belum kelihatan Perpresnya di sini MRT. Padahal semua Kereta Api Indonesia itu harusnya di bawah koordinasi satu PT.

Intinya adalah aksi korporasi masing-masing ini harus jelas *gituloh*, kalau tidak ada kejelasan dari aksi korporasi masing-masing itu akan sulit kita mengevaluasi kinerja Kereta Api Indonesia, hanya diberi tugas. Ini yang saya harapkan Pak Dirjen, ya, kasian Kereta Api Indonesia apalagi sudah merugi. Yakin bahwa Indonesia sangat membutuhkan, bangga punya MRT, bangga punya LRT, bangga punya Kereta Api Cepat, itu satu kebanggaan tersendiri, tapi amburadul di dalam aksi korporasinya *ituloh*. Ini yang saya maksudkan ini harus jelas ini, kalau teknis-teknisnya oke. Yang jelas bahwa kita butuh dan itu adalah sangat-sangat mendukung kegiatan-kegiatan mobilitas mobilisasi masyarakat.

Masalah profit-profit yang disampaikan oleh Kereta Api Indonesia oke Pak, sumbernya dari mana, ya apakah nanti sebentar itu tergabung, kembali lagi aksi korporasinya tadi, ada kompensasi yang diberikan oleh Pemerintah. Kompensasi itu sama subsidi hanya mengganti saja, cuma kompensasi itu tergantung daripada kemampuan perusahaan, misalnya untuk menambahkan subsidi itu karena di dalam laporan keuangan Bapak ya *alhamdulillah*, Tahun 2021-2022 ini 2022 belum, 2021 rugi ya memang wajar bisa kita katakan memang seperti itu. *Nah*, oleh karena itu saya hanya mau mensinkronisasikan ini semua dalam bentuk aksi korporasi yang benar.

Pertanyaan saya yang mendasar bagaimana MRT kaitannya dengan KAI, bagaimana LRT kaitannya dekat dengan KAI, itu yang paling penting dulu, saya tidak masuk yang lain-lainnya, itu yang penting dulu Pak, supaya jelas semuanya. Ini MRT tidak ada penugasannya KAI. Hubungannya MRT dengan KAI apa, apa dia berdiri sendiri? Itu kira-kira apa namanya, yang ingin saya perdalam lebih jauh, walaupun bukan pada saat sekarang ini.

Dan, yang terakhir adalah mengenai Kereta Cepat Jakarta-Bandung. Laporan yang menurut penjelasan tadi dari Pak Direktur KAI Direktur Utama, ya sudah menerima hasil konsorsium BMN 4,3 T ya Pak, ya. Bagaimana sampai di mana progresnya karena kita menurut penyampaian dari Bapak Presiden kita, *insyaAllah* uji cobanya Desember kalau saya tidak salah ya, Pak ya, mudah-mudahan itu bisa berjalan lancar. Dan, saya juga sudah kunjungi apa namanya, Stasiun Kereta Cepat Indonesia, iya, Kereta Cepat China-Indonesia di Padalarang.

Saya kira itu saja Pak Ketua. Saya tidak masuk detailnya, saya hanya mau secara keseluruhan meng-*clear*-kan ini supaya ada pemahaman kita yang sama terhadap aksi korporasi yang dilakukan. Apakah sahamnya Jak, apa JakLingko ini dari. Ada ini JakLingko, JakPro, apa segala macam. Ini apakah ini pemegang saham atau bagaimana, operator, tolong diperjelas ini semua, Pak. Saya maunya satu simbol saja "Kereta Api Indonesia" *ituloh* dibawah kendali PT KAI misalnya kalau itu dibenarkan. Kalau misalnya seperti MRT berpisah artinya MRT itu adalah diberi izin untuk konsesi dan berapa tahun konsesi itu.

Saya kira demikian, Pimpinan. Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Dr. Hamka. Selanjutnya kami persilakan Bapak Bakri dan siap-siap Ibu Novita Wijayanti.

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

Baik, terima kasih.

Pak Ketua yang saya banggakan,

Pak Andi ini bingung Pak, kawan-kawan bingung, dulu saya *nggak* pakai jas sekarang pakai jas katanya gara-gara bosnya jadi Menteri Perdagangan *nggak* ada urusannya ke situ Pak, ini bicara dingin, Pak. Baik terima kasih

Pak Dzulfikri, Pak Dirjen, serta Pak Didiek dari KAI, terus Pak Effendi dari MRT, juga terima kasih Pak Roppiq, Pak Hendri dari LRT, terima kasih Bapak-Bapak semuanya yang saya hormati.

Saya ini pembicara yang kelima, keempat ya? Oh berarti saya sering tambah. Saya sengaja Pak, supaya dikomentari, *gitu* maksudnya. Pembicara terdulu kalau kita simpulkan semuanya sudah bisa menjadi kesimpulan sebenarnya Pak, karena orang-orang hebat di Komisi V *nih* terutama bicara tentang untung rugi itu sudah dibahas oleh mereka. Saya ada dua ini yang mau saya pertanyakan, pertama.

Pertama Pak Dzul, terkait dengan Kereta Cepat Jakarta-Bandung. *Nah*, kita-kita ini termasuk yang sudah lama di Komisi V ini Pak, jadi tahu betul awal-awal pembicaraan tentang kereta cepat itu. Dan, saya juga termasuk salah satu Anggota yang selalu menghadiri acara-acara seminar termasuk dengan Pimpinan Muhammadiyah yang dihadiri oleh Pimpinan KPK pada saat itu di Gedung Muhammadiyah bicara tentang Kereta Cepat yang konon pada saat itu menyampaikan bahwa Rp1 pun tidak akan ada menggunakan dana APBN tapi pada akhirnya kita menggunakan APBN, tapi apa boleh buat kalau *toh* memang itu harus menyelamatkan kebijakan daripada Pemerintah yang pada prinsipnya untuk membantu kemaslahatan orang banyak.

Tapi dibalik itu ada beberapa catatan, *nah*, oleh sebab itu saya berharap kepada Pak Dirjen termasuk juga khususnya kepada PT. Kereta Api Indonesia supaya dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan ke depan ini memang betul-betul cermat, Pak. Kita tahu bahwa hadirnya Bapak-Bapak di sini memang lebih mengutamakan pelayanan, tapi di samping itu jangan sampai dengan pelayanan masyarakat kita mengalami kerugian. *Nah*, kita tahu bahwa semakin lama angkutan kereta api ini memang makin sangat dibutuhkan, saya tahu Betul, Pak. Jadi PT Kereta Api itu pada saat Pak Jonan memimpin itu sudah mulai kelihatan, Pak Jonan naik langsung jadi Menteri Perhubungan *nah*, di situ kita sering berinteraksi kebetulan kita juga masih di Komisi V.

Nah, yang begini-gini memang harus kita dukung, oleh sebab itu saya berharap ke Bapak-Bapak ini saya tidak bisa mengomentari satu-satu ya tapi tujuannya yang penting ke depan itu dalam merencanakan sesuatu itu jangan selalu ada bahasa bahwa apakah salah hitung, apakah kondisi, apakah masalah alam, apakah *force major gituloh*. Kalau sekali permasalahan itu dijadikan satu alat untuk melakukan sesuatu tidak masalah tapi kalau sudah berulang-berulang-berulang ini akan juga tidak bagus tampaknya, karena apalagi orang yang di berdiri di depan ini bukan orang sembarangan, Bapak-bapak ini bukan orang sembarangan ya *nggak*, termasuk juga Pak Didiek ini kita tahu betul ya bahwa kita berharap bahwa PT. Kereta Api ke depan betul-betul bisa menjadi *transport* yang paling disenangi.

Saya tidak banyak komentar tentang kereta api ini Pak, karena memang Jambi daerah pemilihan saya ini tidak punya tol, Anggota Dewannya bicara tol, tidak punya kereta api, Anggota Dewannya bicara kereta api. Jadi memang agak susah berbicara terlalu jauh tapi tidak bisa mendalami, daerah kita memang susah. Jadi, oleh sebab itu jangan dipermasalahkan kalau saya bicara tentang kereta api, jarang ya Pak Dzul ya. Saya dekat dengan beliau tapi bicara tentang kereta api jarang sekali. Tapi yang jelas bahwa tujuan saya bicara tadi itu adalah ke depan Bapak-Bapak yang duduk depan ini betul-betul bisa menciptakan transportasi yang baik, yang murah, aman, dan dengan perencanaan yang sematang mungkin dalam rangka mendukung daripada kegiatan, keinginan daripada Presiden kita.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Waalaikumsalam warahmatullahi wabarakatuh.

Hari ini jasanya tambah mantap Pak, kalau kemarin warna biru sekarang warna hitam, pindah Partai ya Pak ya? Ibu Novi sekarang selanjutnya. Siap-siap Pak Kapoksi Pak Sumail.

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

Pak saya juga Kapoksi *kok nggak* disebut Pak, aduh.

KETUA RAPAT:

Ini kan Kapoksi Kudeta Pak, dia mau keluar.

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

Yang dikudeta tidak ada ya? Tadi saya panggil yang kudeta suruh samping, yang ngudeta di kanan.

Terima kasih Pimpinan.

**Pimpinan yang saya hormati,
Anggota yang saya hormati juga,
Bapak-Bapak di depan ini semuanya yang tidak bisa saya sebutkan satu-persatu, *nggak* hafal soalnya saya,**

Langsung saja tadi Pak Dirjen kalau sebelumnya pasti bicaranya berat-berat, kalau saya ringan-ringan saja. Yang pasti seperti diketahui selalu saya sampaikan kepada Pak Dzul dan jajaran bahwa kereta api ini kan sekarang sangat diminati ya Pak, ya, hampir, *apa sih*, Pakde kayaknya sama saya ini cemburu terus loh, setiap saya *ngomong* selalu saja, nanti gantian Pakde ya. Perlu dielus kayaknya.

Iya, Pak Dzul dan semuanya seperti yang saya sampaikan selalu bahwa kereta api ini kan menjadi prioritas ya primadonalah. Kalau saya ini Dapil perkenalkan mungkin yang belum kenal saya, nama saya Novita Wijayanti, ya nyamber saja, ya sudah yang penting Pakde sehat ya. Amin

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

Obat habis Pak.

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

Amin terima kasih.

Jadi, lupa ini saya mau ngomong apa. Jadi perkenalkan nama saya Novita Wijayanti saya dari Dapil Jawa Tengah VIII Pak, Banyumas Cilacap. Jadi kalau di Banyumas Cilacap itu ada DAOP 5 kalau *nggak* salah, dan hubungan kita baik juga pada saat ada padat karya, kemudian ada kegiatan-kegiatan lainnya. Artinya saya ini sering pulang menggunakan kereta api gitu. Saya juga beberapa kali mungkin ada WA Pak Didiek, Pak Heru gitu, kalau ada keperluan tentang kereta-kereta itu. Tapi sangat baik responsif Pak Zul karena ini induknya kan Pak Zul.

Hanya saya cuman berpesan gitu, tadi kan Pak Dzul menyampaikan sudah banyak langkah-langkah yang dilakukan mengenai penanganan kecelakaan, seperti palang pintu itu saya hampir berapa tahun ini dua periode di sini saya selalu mengingatkan tentang palang pintu karena berapa kali teman saya ada meninggal kecelakaan karena tertabrak kereta api gitu. Ini sangat penting di Semarang, di Cilacap, itu ada beberapa dan juga ada di Jawa Tengah sempat meninggal karena kecelakaan tertabrak kereta api. Artinya apa? Artinya bahwa ini tadi penanganan palang pintu sudah dilakukan tetapi saya berharap sekali ini lebih ekstra lagi karena ini menyangkut seperti tadi standar pelayanan minimum ya, Pak ya, ada ya. Itu ada kenyamanan, keselamatan, kehandalan, apa itu tadi banyak dan ini berharap maksimal dilakukan.

Kemudian, Pak Dzul ini khususnya dan jajaran dan semuanya mungkin. Palang pintu baik yang normal atau yang di jalan raya maupun yang liar ini

harus ditertibkan. Kemudian, juga Pak Dzul saya pesan yang jalan dilewati oleh kereta api yang mengangkut barang-barang banyak yang lima menit sekali atau sering sekali, itu tolong ada *flyover* atau *underpass* yang dipetakan di Indonesia, Pak. Karena banyak sekali yang mengeluh kendaraan ini ngantrinya ampun-ampunan baru berapa menit gitu berhenti lagi, berapa menit berhenti lagi, contohnya ini mungkin Dapilnya Pak Eddy Santana. Di tempat saya juga ada saya sih sedang usul ada *flyover* di Rawalo itu sama di Kroya, tapi saya *nggak ngerti* ini prosesnya bagaimana tetapi ada *mapping* di mana letak-letak rel kereta yang membawa angkutan yang begitu seringnya sehingga masyarakat yang lalu lintas itu bisa terbantu, tidak macetnya sangat panjang begitu, Pak Dzul. Jadi *flyover*, *underpass* dipetakan *mapping* di Indonesia mana yang menjadi prioritas segera diselesaikan.

Kemudian, juga yang lalu lintas sejajar itu sejalur itu juga koordinasi dengan Bina Marga bagaimana tidak membuat kecelakaan. Karena kalau hujan, rel kereta dengan jalan itu jalannya rusak maka bisa terjadi kecelakaan apalagi kalau motor, kita bisa bayangin kalau yang naik motor itu Ibu-Ibu hamil kan lebih bahaya lagi itu.

Kemudian, jembatan lintas juga terima kasih kepada Pak Dzul dan jajaran dan padat karyanya, semoga nanti ke depan lebih maksimal *gitu*. Saya juga di sini ingin tanya tentang Kereta Api Cepat sebenarnya, Pak, karena ini kayaknya *kok nggak* selesai-selesai yang Kereta Api Cepat yang Bandung itu Pak, sekilas saja.

Terus MRT, LRT terus terang saya belum pernah pakai, Pak, terus terang *gitu*, ini jujur saja jadi saya tidak bisa membayangkan secara langsung. Ini rencananya saya mungkin ingin juga *nih* pakai LRT, MRT supaya bisa merasakan. Saya hanya dengar-dengar dari yang menggunakan, tadi ada standar minimumnya bahwa nyaman ya, Pak ya tadi, kemudian untuk difabel juga bagus. Saya ingin tanya itu berarti sudah menggunakan sistem yang *face* apa tuh, muka bisa ter-*detect* apa belum gitu, karena kan kemarin dalam kondisi covid kita mengurangi kertas atau *touch* atau apa ya Pak ya. *Nah* di sini JakLingko, atau MRT, atau LRT semuanya ini apakah sudah menggunakan sistem teknologi yang *face* apa itu, *face detect* ya? ya itu tuh bahasanya apa tuh yang pokoknya muka muncul bisa terdeteksi gitu, itu jadi bisa *nggak* usah pakai kartu-kartu atau *touch* gitu karena kan kalau *touch* bisa saja virus di mana-mana kan sekarang Pak. Itu yang saya ingin tanyakan.

Kemudian untuk KAI Pak, itu keretanya sekarang sudah cepet gitu ya contohnya ke Banyumas saja nih ada yang biasanya 5,5 jam walaupun sekarang masih ada tapi ada yang 4,5 jam itu sangat membantu kita bertransportasi. Hanya pesannya ya kalau memang gerbongnya sudah tidak layak mohon segera bisa diperbaharui gitu ya jangan menunggu ada komplain-komplain.

Kemudian ini pengendara juga kemarin kan sedang *hot-hot* nya itu ada yang pelecehan ngapain itu ya Pak. Tolong itu jangan dibiarkan karena itu juga menyangkut hajat hidup perempuan dan macam-macam ya pak ya, kalau

dibiarkan nanti makin banyak pelecehan-pelecehan terjadi, laki-laki nanti saya lecehkan. Ini *edit* ya tolong, ini soalnya banyak yang daftar minta dilecehkan.

Terus kembali Pak ini ya, itu perlu juga Pak penambahan gerbong yang Luxury Pak, karena setiap saya mau pakai itu habis terus gitu ludes. Kayaknya ini kan jadi primadona banget ya. Jadi, kalau yang begitu-begitu tolong segera mungkin bisa respon ditambah gitu kan armadanya yang Luxury, kemudian kalau eksekutif mungkin sudah nyaman, lah yang ekonomi nih, Pak. Saya dapat masukan yang ekonomi, banyak gerbong ekonomi yang kursinya terlalu dekat Pak, itu kan hadap-hadapan ya kalau *nggak* salah. Saya masukan dari masyarakat, karena hadap-hadapan kursinya terlalu dekat, itu untuk perempuan itu *nggak* nyaman banget karena antara lutut sama lutut itu nempel. Ini serius, ini masukan dari masyarakat karena saya ini penyambung lidah masyarakat *gitukan*, jadi saya sampaikan ini tidak nyaman sekali untuk para perempuan apalagi kalau perempuan nya itu sendirian dipepet oleh apa, lutut-lutut orang yang disampingnya atau di depannya persis itu. Ini ada fotonya ini, kalau perlu saya kirim ke Pak Didiek atau Pak Heru atau yang semuanya. Fotonya nanti saya kirim ke Pakde juga ya kalau gitu.

Jadi, itu perlu Pak untuk evaluasi gitu, pesan armada yang kursinya juga memperhatikan kepentingan para pengunjung gitu. Toilet juga pastinya harus bersih aroma dan semuanya. Tapi, untuk para perokok ini ada usul kenapa sih tidak ada ruang untuk merokok gitu ya. *Nah*, ini saya juga mendengarkan masukan dari teman-teman para perokok, bisa *nggak* sih ada satu ruangan khusus untuk para perokok *nggak* harus menunggu turun kemudian keluar gitu karena takutnya kalau keluar ketinggalan gitu nunggunya kan lama. Ini aspirasi dari Bapak-Bapak para perokok.

Nggak tahu itu *no comment*.

Kemudian tambah lagi satu, Pak. Untuk jalur yang Merak-Bakauheni Pak, ini karena kalau lagi waktu-waktu yang *peak season* ini, apa tidak diadakan jalur Jakarta-Merak, kemudian nanti pindah kapal, kemudian di Bakauheni menuju mana itu Lampung atau Palembang itu jalurnya dimaksimalkan. Itu Pak Dzul. Demikian, Pimpinan terima kasih.

Oh iya satu lagi, Pak. Sudah ada alat deteksi narkoba belum? gitu untuk masuk karena kalau *detect-detect* itu pakai alat itu mendeteksi apa saya *nggak* ngerti. Kalau narkoba ini sudah ada belum karena kotak-kotak itu, koper, atau apa kan kita *nggak ngerti* mereka bawa barang-barang seperti itu bisa terdeteksi apa *nggak*. Terima kasih Pimpinan, dan terima kasih semuanya.

Wassalamu'alaikum warrahmatullahi Wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Ibu Novi, tepuk tangan.

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

Iya terima kasih Pakde.

KETUA RAPAT:

Selanjutnya Pak Kapoksi Gerinda.

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

Yang hasil kudeta.

KETUA RAPAT:

Pak Sumail. Siap-siap Bapak Eddy Santana.

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

Baik, terima kasih Pimpinan. Saya harus izin dulu dengan Pak Mantan Kapoksi saya ini, oh sudah pergi ya. Ini gara-gara Pak Bakri sama Pak Hamka ini, kadang-kadang Pak Dewo suka pergi kalau saya bicara.

Baik terima kasih.

**Pimpinan dan seluruh Anggota yang saya hormati,
Bapak-Bapak Dirjen, para Direktur, dan seluruh hadirin,**

Saya coba ingin menyampaikan dulu kepada Dirjen Perkeretaapian kaitannya dengan jalur *double track* di wilayah timur yang sebenarnya menjadi program strategis nasional akan tetapi pembangunannya agak lambat dan terkesan dianaktirikan. Padahal apabila jalur *double track* antara Bangil, bukan Bangli ya kalau Bangli itu di Bali. Bangil, Jember, Banyuwangi. Itu akan mempermudah distribusi baik barang maupun orang, kita tahu bahwa Banyuwangi-Bondowoso ini juga menjadi kawasan wisata strategis nasional di situ ada Gunung Ijen dan di sebelahnya di Probolinggo juga ada Gunung Bromo.

Nah, tentu apabila disegerakan dan apa namanya, segera terealisasi walaupun tentu banyak hambatan Pak, karena butuh sosialisasi barangkali ya karena kiri kanannya itu sudah banyak perumahan-perumahan ataupun aset-aset yang dari KAI yang hari ini juga ditempati oleh masyarakat. *Nah*, tentu momen itu apabila *double track* terus dilanjutkan sekaligus apa namanya membebaskan tanah-tanah yang tadinya ditempati masyarakat secara legal, *eh* secara ilegal. Itu yang pertama.

Yang kedua, tentang reaktivasi Stasiun Bondowoso, ini stasiun yang penuh historis dan menjadi kebanggaan bagi masyarakat Bondowoso. 2004 itu ditutup Pak, dengan alasan bahwa sepi penggunanya, sepi penumpangnya tapi sebenarnya ini tantangan bagi apa operator kereta api kita dari PT KAI untuk menghidupkan kembali seperti itu.

Nah, kalau kita lihat misal tadi dari PT KAI sudah memaparkan tentang progres kemajuan dan capaian daripada kinerja. PT KAI sudah pernah mengukur tidak Pak? Seberapa persen sih sebenarnya penumpang yang bisa diambil oleh kereta api dibanding dengan angkutan darat dan udara seperti itu. Baru kita barangkali bisa menyatakan bahwa ada capaian yang signifikan. Akan tetapi, kalau pergerakannya masih rendah persentasenya tentu ini menjadi bahan evaluasi bagi kita bersama.

Yang ketiga Pak, dalam rangka untuk percepatan pertumbuhan ekonomi kawasan. Dulu di Banyuwangi stasiun kereta api nya itu tembus ketika PT. Pusri masih beroperasi itu sampai ke pelabuhan, hari ini cuma sampai di Stasiun Ketapang saja. Beberapa bulan yang lalu juga Banyuwangi menginisiasi yaitu Kabupaten Banyuwangi agar Pelabuhan nya itu dijadikan pelabuhan ekspor ke luar negeri, seperti itu dalam rangka untuk mengurangi beban jalan yang ada di lintas utara itu Pak, Banyuwangi-Surabaya melalui Situbondo atau bahkan yang melalui Bali. *Nah*, apabila juga ada kontainer-kontainer barangkali yang dari pelabuhan dan bisa diaktifkan kembali sampai ke aset milik PT. Pusri itu saya kira juga ini bisa membantu tingkat kerusakan jalan-jalan yang ada di seputaran baik lintas selatan maupun di jalur utara.

Demikian Pak Pimpinan, terima kasih, yang ganteng.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Terima kasih Pak Sumail. Kemudian selanjutnya Pak Eddy Santana, siap-siap Bapak Dr. Muhammad Aras.

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

Terima kasih Pimpinan.

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V yang saya hormati,
Ditjen Perkeretaapian serta para Direktur Utama PT. KAI, PT. KCI, MRT,
dan LRT beserta seluruh jajaran ,**

Tadi sebetulnya sudah disinggung juga oleh teman-teman tapi tetap ini menjadi pertanyaan saya yang menggelitik. Kami pernah ini Pak, kunsfik ke dekat Bandung ya Jawa Barat ada pembangunan rel ganda di situ. *Nah* pertanyaan saya pada waktu itu ya karena kita dari Gambir ke Bandung itu termasuk kota nih ya kalau tidak salah termasuk Stasiun Kiaracondong ya itu 3 jam lah Pak 3 jam atau lebih dikit. *Nah*, sedangkan yang akan dibangun ini Kereta Api Cepat itu di luar Bandung, Padalarang. *Nah*, artinya dari Padalarang nanti ada sekian waktu lagi. Kalau itu sejam Padalarang-Bandung sejam lagi, 2 jam juga.

Nah, pertanyaan saya pada waktu itu, bisa *nggak* dengan rel ganda juga dengan teknologi juga kemajuan teknologi yang 3 jam kita ini dari Gambir ke Kiaracondong bisa jadi 2 jam *nggak*? Dijawab pada waktu itu bisa. *Nah*, kalau bisa 2 jam *ngapain* buat yang sejam gitu. *Nah*, ini seharusnya ada evaluasi lah. Kalau dari 8 jam jadi sejam itu bagus Pak, kalau dari 2 jam jadi sejam *ngapain* gitu ya. *Nah*, saya menyampaikan ini mungkin lebih efektif kita Kereta Api ini didahulukan Jakarta-Surabaya justru Pak, daripada Jakarta-Bandung. Karena Bandung ada tol sudah cukup nanti ada tol lagi Pak. Tol Bocimi itu dari kalau tidak salah Caringin ya nanti Puncak ke Cianjur kemungkinan sampai juga ke Padalarang artinya ada pilihan. Tol Jagorawi sampai ke Bandung juga, tol Cikampek ke Bandung juga, ada kereta api ada dua itu.

Saya khawatir begini Pak. Begitu ada kereta api jadi nih ya kereta api cepat jadi terus yang lama juga jalan, yang ini tentukan investasinya besar terus *ticketing* nya mahal tiketnya. Orang berfikir “Ah daripada sejam, dua jam saja lah karena ini lebih murah”. *Nah*, jangan sampai terjadi seperti itu. *Nah*, mohon ini juga dalam rapat-rapat ini kan dievaluasi lah apa yang harus dilakukan yang terbaik lah karena ini sudah barangnya sudah jadi, setengah jadi gitu ya, patut untuk diteruskan gitu kan. *Nah*, tapi itu yang jadi pertanyaan kita.

Nah, kemudian mungkin kalau LRT MRT ya, ini punya nya DKI gitu ya, *nah* ini menarik, Pak. Ini juga hati-hati juga Pak MRT dengan LRT. Kalau pendapat saya MRT yang didahulukan, kita *benchmark* nya mana gitu kan. Kita lihat saja Singapore luar biasa *headway* nya 3 menit dia, 3 menit datang gitu dan sudah nyambung, Tokyo, jutaan orang semua bergerak di bawah tanah, jutaan itu. *Nah*, kita mengharapkan Jakarta seperti itu ke depan, nah tapi kalau ada pilihan MRT berarti, MRT kan bisa di atas juga, Pak. Singapore kan ada *underground* ada juga yang di atas ya. *Nah*, kenapa tidak pilih MRT dulu gitu supaya ini ya mungkin lebih baik begitu.

Pengalaman kami ini ya saya melihat langsung di Palembang daerah pemilihan saya, LRT itu. Hampir *nggak* terpakai itu Pak, cuma hari minggu saja, kalau sabtu itu wisata. Mudah-mudahan sekarang ada terobosan dari Menteri Perhubungan adanya angkot, *new* angkot, kemudian juga ada Trans Musi Jaya, *feeder*-nya itu LRT nya bisa dioptimalkan pemakaian. Anak sekolah bayar Rp25.000, dikasih Rp25.000 per bulan itu murah. Saya sarankan ASN juga, swasta juga, yang di *airport* juga harus jadi contoh itu, ini dari perhubungan kan. Semua yang bekerja situ kan ada hubungannya dengan Kementerian Perhubungan di Bandara, semuanya harus naik itu dulu Pak baru itu terpakai dengan optimal gitu ya LRT kita itu.

Nah, kemudian untuk KAI, Pak. KAI ini saya kira yang diangkat kan logistik, penumpang, ini saya bicara Sumatera Selatan, Pak. Mengangkut 45 juta ton batu bara, saya kira keuntungannya dari situ Pak, lebih banyak kereta api dia. Ini yang penumpang kereta api penumpang rugi bisa ditutupin itu. Tetapi yang saya lihat lambat sekali pembangunan rel ganda dari Tanjung Enim ada ya, Tanjung Enim Muara Enim, Muara Enim ke ini, Prabumulih ke Tarahan Pak ini belum, kalau ke Palembang sudah kan dan bisa mengangkut lebih banyak. Kalau itu dipercepat ada percepat, mungkin bukan 45 juta ton bisa 90

juta ton, setahun. Nilainya itu Pak kalau 45 juta ton kali 2 juta saja Rp90 triliun itu batubara itu. *Nah*, berarti keuntungan PT. KAI bisa dapat lebih besar dari sana gitu ya.

Nah, pertanyaan saya tadi ada masalah Pak, lintasan sebidang dari Dirjen tadi kan paparannya, banyak Pak di sana. Kenapa tidak ada kerja sama PT KAI tidak muter dulu duitnya, uang itu kan Kementerian BUMN terus Kementerian Keuangan kan baru dibagikan lagi ke Kementerian Perhubungan. Apakah ada bisa memungkinkan baik melalui apa saja *scheme*-nya termasuk CSR (*Corporate Social Responsibility*) bisa membangun itu Pak, lintasan sebidang. Ikut membangun itu PT KAI.

Jadi, permasalahannya kita tanya dulu Pak, yang waktu dulu RDP yang lalu cuma satu Pak, satu dua setahun, kapan selesainya lintasan sebidang ini padahal itu krusialnya di situ itu yang berbahaya di situ. *Nah*, mungkin melalui Dirjen Perkeretaapian, Menteri Perhubungan bisa mendorong ini Pak, jadi di uangnya *nggak* muter-muter dulu, Pak. Penugasan langsung PT KAI, bisa membangun lintasan sebidang jika mungkin. Saya kira bisa itu, mensiasati ya setahun lima misalnya 10 beres juga kan gitu, kan untung KAI. Untungnya juga di Sumatera Selatan angkutan batubara.

Nah, terakhir Pak, saya justru kagum dengan ini *commuter*. Tadi saya KCI ini kereta cepat, rupanya *commuter* Pak ya. Sudah mengangkut hampir 1 juta penumpang, ini keberhasilan gitu. Cuma sayangnya keretanya itu ya 30 tahun ke atas, ada yang 50 tahun sudah punya cucu Pak, seharusnya 50 tahun 60 tahun itu. Artinya dengan kondisi seperti ini Pak, mari sama-sama kita pikirkan, ini hebat Pak, seharusnya. Jutaan penumpang bisa diangkut naik itu, target 1 juta kan. Kalau itu terjadi Pak berkurang kemacetan kita itu di Jabodetabek itu. *Nah*, ini yang harus jadi perhatian, kita dorong agar KCI ini punya gerbong-gerbong penumpang yang baru ke depan.

Terima kasih

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsallam Warahmatullahi wabarakatuh.

Iya Pak ini KCIC, Kereta Api Cepat Jakarta Bandung, bagus nya diganti namanya Pak Kereta Api Cepat Jakarta Padalarang iya kan. Selanjutnya kami persilakan ke Pak Muhammad Aras dan siap-siap Pakde Sudjadi.

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

Terima kasih.

Bismillahirrohmanirohim.

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

**Yang terhormat Pimpinan dan kawan-kawan Anggota Komisi V,
Yang saya hormati Pak Dirjen dan seluruh Dirut yang hadir yang tidak
sempat saya sebut satu persatu, dan
Hadirin yang berbahagia,**

Pertama-tama izinkan saya menyampaikan beberapa hal. Yang pertama tentu kami juga berterima kasih dan mengapresiasi keseriusan Pak Dirjen dan bersama dengan Dirut PT. Kereta Api Indonesia untuk memberikan layanan yang terbaik untuk anak negeri ya. Karena pembangunan kereta api yang di luar Pulau Jawa khususnya Sulawesi Selatan yang sudah berjalan kurang lebih 2015 sampai hari ini kurang lebih tujuh tahun ya sudah kelihatan sedikit ya. Di sana ada Pak Sesditjen selalu dampingi saya di lokasi Pak Dirjen, jadi saya paham betul bagaimana pelaksanaan proyek kereta api di Sulawesi Selatan. Dan *Insya Allah* menurut laporan dari Pak Sesditjen 10 Oktober *Insya Allah* akan diresmikan dan *Insya Allah* juga tarifnya karcisnya juga cukup terjangkau yakni Rp5.000 sekali naik, jauh-dekat Rp5.000 Pak, jadi luar biasa.

Hanya saja memang kami terus memantau bagaimana pembangunan ini bisa tepat waktu karena tentu untuk mengejar target 10 Oktober yang akan datang ini bukan pekerjaan ringan, butuh keseriusan dan ketekunan kita semua untuk bisa memberikan *support* sehingga segala permasalahan-permasalahan di lapangan bisa terselesaikan dengan baik. Saya minggu lalu hadir langsung di lokasi untuk Padat Karya bersama dengan Pak Sesditjen, sepulang dari sana kami didatangi oleh kurang lebih 82 warga Pak, masih menuntut ada yang belum terbayarkan katanya. *Nah*, ini perlu diantisipasi karena mereka mengancam akan menutup akses untuk penyelesaian pembangunan di sana kalau mereka tidak dibayarkan. Saya sudah komunikasi dengan Kepala Balai di sana, katanya masih tersendat dikonsinyiasi dan sudah ada keputusan, tetapi fakta lapangannya adalah mereka masih sangat menuntut untuk segera diselesaikan. Saya pikir bukan masalah yang terlalu berat tetapi ini perlu diselesaikan sehingga tidak menimbulkan hal-hal yang tidak diinginkan.

Yang kedua adalah ini terkait juga dengan apa yang disampaikan oleh Ibu Novi ya, karena kalau seperti Bu Novi naik kereta api pasti daya tariknya luar biasa Pak. Jangankan di kereta api Pak, di Komisi V saja daya tariknya luar biasa ya sampai kalau Pak Jadi ada di sana kalau lihat Bu Novi pasti semangat ya.

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

Pak mungkin saya dijadiin Duta mungkin gratis bolehlah.

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

Apalagi kalau misalnya seorang Ibu Novi yang setiap hari naik kereta api ya pasti menjadi daya tarik. Ya saya mengusulkan apa yang diminta oleh beliau jadi Duta Kereta Api boleh Pak.

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

Obatnya habis.

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

Nah, ini saya juga mau lanjut terkait dengan layanan kereta api. Karena tentu kita juga menghindari hal-hal yang tentu tidak mengenakan atau terjadi sesuatu hal di dalam kereta api terutama penumpang yang tentu ingin menggunakan moda transportasi yang sekarang jadi primadona yakni kereta api. Walaupun di dua tahun terakhir merugi tetapi saya sangat yakin bahwa setelah pelonggaran persyaratan untuk naik kereta api pasti akan banyak yang menggunakannya dan tentu di Tahun 2022 ini juga sudah kelihatan bahwa kereta api hampir semuanya penuh dengan penumpang di berbagai rute. Kami juga menginginkan yang terjadi di Sulawesi Selatan nantinya, mudah-mudahan ada kiat-kiat yang jitu oleh dari kereta api untuk bisa melayani dan diminati oleh seluruh masyarakat.

Hanya saja memang tadi karena berdempet-dempetan rawan terjadi pelecehan-pelecehan yang terjadi di kereta api. *Nah*, saya mencatat bahwa baru saja di akhir Juni kemarin itu juga terjadi pelecehan seksual di KRL rute Bekasi-Kampung Bandan ya di dalam kereta nomor Kereta Api 5519 tepatnya di menuju Stasiun Manggarai, ini lengkap dengan inisial yang bersangkutan terjadi pelecehan di sana. Begitu juga di sebelumnya 22 Juni dan bahkan untuk di Tahun 2019-2021 terdapat 42 kasus Pak, ini luar biasa ini. Ya mungkin pengaruh karena tadi dempet-dempetannya, kemudian tidak ada pengawasan yang lebih melekat dalam hal bagaimana mengawasi seluruh penumpang yang ada.

Nah, oleh karenanya perlu mitigasi dari perusahaan untuk bisa tetap memberikan kenyamanan kepada seluruh penumpang ya, kalau seperti ini Pak Ketua kita juga kalau misalnya orang ganteng begini juga selalu masuk kereta api ya tidak menutup kemungkinan juga mereka bisa dilecehkan sama cewek-cewek yang ada di kereta api, sudah dirasakan oleh beliau bukan hanya Ibu Novi.

Oleh karenanya, perlu pengamanan yang lebih maksimal dari perusahaan kereta api apakah itu harus ada CCTV atau ada pengamanan yang khusus untuk memantau sejauh mana apa namanya, kelakuan-kelakuan dari seluruh calon penumpang maupun penumpang. Karena sudah bisa dilihat Pak, kalau sudah ada tampilannya kurang bagus di stasiun ya tolong diawasi lebih serius sehingga ini juga bisa memberikan rasa kenyamanan kepada seluruh penumpang. Dan, mungkin saja komplotan ini akan terus berkembang kalau tidak diberikan efek jera.

Kemudian yang terakhir tentu kami mengharapkan bahwa KCI ini bisa juga berfungsi dengan baik dan memberikan kebanggaan bagi kita karena ini adalah pertama kali di negara kita. Ya, mudah-mudahan juga Desember apa

yang menjadi rencana oleh KCI juga bisa terlaksana dengan baik. Dan, perlu diingat Tahun 2024 adalah masa akhir dari masa tugas Presiden Jokowi, seluruh program-program strategis harus terselesaikan. Jadi, Kereta Api Sulawesi Selatan saya sudah sampaikan pada minggu lalu bahwa itu nomenklaturnya Pak Makassar-Parepare, yang mau diresmikan oleh Presiden Jokowi Adalah Maros-Barru, kan tidak masuk dalam perencanaan awal. Oleh karenanya ini jangan sampai setelah diresmikan *Insyallah* 10 Oktober, lalu yang sisanya dibiarkan begitu saja.

Saya baru saja banyak komunikasi dengan Pemerintah Daerah bersama dengan BPN itu juga mengkhawatirkan itu tidak dilanjutkan. Apalagi Makassar sampai hari ini belum ditentukan penloknya, Pak. Sehingga pergerakan untuk melakukan pembebasan lahan juga belum dimulai. *Nah*, mohon kepada Dirjen Kereta Api untuk lebih serius bersama dengan Pak Menteri untuk melakukan komunikasi ya terutama kepada baik dari Presiden maupun ke Pemerintah Daerah atau Kementerian/Lembaga terkait supaya ini betul-betul diseriuskan untuk diselesaikan. 2024 berakhir kami berharap bahwa seluruh program kereta api di Sulawesi Selatan termasuk juga KCI juga diselesaikan dengan baik. Barangkali begitu Pak Ketua, terima kasih atas kesempatannya.

*Wallahul muwaffiq ila aqwamit tharieq.
Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsallam Warahmatullahi wabarakatuh .

Pak Aras, kalau tadi Kereta Api Jakarta Bandung berubah jadi Jakarta-Padalarang, ini Kereta Api Makassar-Parepare berubah Pak Kereta Api Maros-Barru. Pak Sudjadi, Pakde silakan Pakde, siap-siap Pak Fadholi.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

**Pak Ketua yang saya hormati, saya cintai, saya banggakan, yang berjaya, yang berharta, dan selalu sehat sentosa,
Pak Dirjen dan Pak Dirut-Dirut,**

Pak Ketua, bagi saya hari ini ada dua peristiwa yang amat penting. Peristiwa satu yang selama ini saya hampir 10 tahun lebih belum pernah ketemu singkatan-singkatan ada LRT, MRT, KCI, KAI. Cuma saya tadi deg-degan jangan-jangan ACT masuk *gituloh*. Ada *nggak* Pak Maryadi?

Yang kedua Pak Dirjen. Sampai Agustus itu ada perang doa, doa yang mendoakan *panjenengan* cepat pensiun, Eselon II itu yang mendoakan, kalau

saya *partner panjenengan* mitra panjenengan doa saya *panjenengan* sama dengan Dirjen Darat diperpanjang dua tahun. Jadi, selama ini perang doa Pak, saya doa nya ada di pihak *panjenengan*.

Pak Dirjen, salah satu super kelemahan Direktorat Jenderal Kereta Api itu adalah perencanaan. Saya tidak tahu perencanaan itu apakah di bawah Sekjen atau di bawah Dirjen, karena Direktur Pembangunan *nggak* bisa berkitik kalau perencanaan *nggak* bisa bergerak sehingga ada lima barang yang *idle* saya ingatkan. Satu sebelum Pak Menteri jadi Menteri itu ada program mulai dari Bantul jadi reaktivasi, lalu Sleman, Muntilan, Magelang tapi ya *blong* *nggak* ada. Menteri baru Pak Budi, supaya senang lalu ada acara reaktivasi Mbanaran, Ambarawa, terus Tuntang, Beringin, ya itu tinggal hanyut belaka.

Yang kedua Mbanaran, Magelang, Muntilan nanti dimasuk dengan *crosscheck* dengan jalan tol tapi juga harapan belaka. Ada, Pak studinya ada, saya *nggak* tahu itu bukunya ditaruh mana, laporannya di mana, yang terakhir Pak yang saya masih ingat itu, dulu kereta api itu masuk KSPN tapi *nggak* apa mungkin ada yang protes itu jalur kereta api dari bandara ke Jogja itu *nggak* masuk KSPN. Sehingga pada KSPN yang pertama ada jalur kereta api dari bandara baru ke Borobudur nanti sambung dengan yang Kereta Api Magelang tadi ya tinggal omong-omong belaka.

Saya hanya mohon Pak, biar Bapak nanti dua tahun diperpanjang seperti Dirjen Darat, dicek lah ini, ini siapa ini ya antara lain, hanya Bagian Perencanaan di bawah Bapak atau di bawah Sekjen. *Nah* kalau di bawah Sekjen sekarang kita jaminlah, kalau dulu saya tidak tahu. Jadi tunggakan ke mana jadi tinggal hanya buku, tumpuan saya *nggak ngerti gituloh*.

Yang kemudian ini saya kaitkan dengan TAC dan IMO. Kalau TAC itu kewajiban Bapak membayar negara, kalau IMO itu kewajiban negara, kalau TAC itu kewajiban KA, membayar *panjenengan* tapi tidak langsung, kalau *panjenengan* itu IMO. *Nah* sampai sekarang IMO dan TAC itu *ndak* pernah *balance*, mesti lebih banyak IMO. *Lha*, pertanyaan saya seperti sekarang Solo-Yogja itu kan penuh sesak berarti relnya kan cepat rusak, nah TAC nya apa sama? Kalau Bapak mau membangun di Solo-Kalioso, tau ya Bapak Solo-Kalioso yang sekarang ada *flyover* nya itu. Itu kan *nggak* laku, sepuhnya kan sehari saja sekali itu. *Nah*, barangkali karena itu sudah undang-undang tapi ini kebetulan ada Pak Direktur Utama KAI, tolong Pak yang rame-rame itu ya TAC nya agak bisa *nggak* dibedakan, kalau jalan untuk lewat tol kan cepat rusak, tapi jalan yang untuk lewat kan tidak cepat rusak tapi biayanya sama gitu. Jadi itu. Lalu juga kereta api. Bapak balapan itu juga itu *idle* Pak, *nggak* ada yang naik Pak. Saya orang Solo soalnya, tapi oke lah itu hadiah untuk pemerintah Kota Solo.

Kemudian yang terakhir Pak Dirut. Sungguh saya bahagia panjenengan hadir karena Pak Dirut yang lama dulu ya empuk lah tapi *ndak* pernah

teralisasi. Bapak itu di kabupaten saya Temanggung itu mempunyai warisan-warisan yang *idle*. Dua kereta api saja nganggur. Satu kereta api yang itu itu juga nganggur, banyak gedung-gedung baik itu di Parakan di itu-itu ya nganggur, *toh* disewa ya caranya *gimana*. Kalau memang Pak Direktur ini, saya serius ya Pak Dirut saya usulkan besok jadi Dirut terus. Itu tolong ditata Pak, itu sewanya itu masuk atau hanya untuk cincai-cincai pegawai *panjenengan* yang di Yogja. Saya harus ngomong gitu karena ini sejak saya 10 tahun ada di KAI itu *nggak* pernah ada yang mikir. Dirut nya yang dulu yang ngganti panjenengan sudah ke Temanggung tapi anak buahnya ya *nggak* mau karena kan dia *nggak* dapat makan nanti kalau itu diserahkan Pemda untuk dikelola.

Itu saja Pak. Bapak sampai akhir saya nilai sukses kalau Bapak bisa menyelesaikan aset-aset yang *idle*. Terima kasih, sekian Pak Ketua ada lebih dan kekurangan saya mohon maaf. Senyumnya Pak Ketua selalu membuat suasana menjadi Bu Novita senang.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Ampun Pakde. Terima kasih Pak Sudjadi, selanjutnya Pak Fadholi.

F-P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M. IKom):

Yang terakhir ini, Pak?

KETUA RAPAT:

Terakhir iya.

F-P.NASDEM (Drs. FADHOLI, M. Ikom):

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

**Bapak Ketua Komisi yang saya hormati,
Bapak-Ibu Anggota yang saya hormati,
Pak Dirjen dan Bapak Direktur dari KAI, maupun LRT, dan MRT yang saya hormati, dan
Yang hadir pada kesempatan hari ini,**

Saya memberikan apresiasilah terhadap kinerja perkeretaapian ini yang langsung dipimpin oleh Pak Dirjen ini, tapi ada beberapa hal yang perlu saya sampaikan. Yang pertama bahwa kereta api ini kan sebetulnya menjadi salah satu alternatif sebagai alat transportasi yang cukup bagus, kan gitu. Tentu ini bukan hanya sekadar untuk penumpang tetapi juga diharapkan itu menjadi

angkutan barang yang diharapkan bisa ada korelasi terhadap pertumbuhan ekonomi kan gitu.

Dan, yang kedua karena kereta api ini juga ada keterlibatan biaya negara untuk bisa mengoperasionalkan ini, tentu perlu ada satu kemudahan-kemudahan yang bisa dimanfaatkan oleh konsumen. *Nah*, bagaimana konsep Bapak untuk bisa memberikan kemudahan terutama terhadap menekan *cost* untuk *delivery* barang-barang ini, bagaimana agar kereta api ini menjadi salah satu pilihan untuk bisa pengiriman barang. Karena kenyataannya bahwa saat sekarang ini belum bisa menjadi idolanya dan bagaimana apa lebih mahal mana antara mengirim dengan transportasi truk misalkan dengan pertimbangan transportasi barang, ini menjadi bagian yang penting agar ini bisa mengurangi dan sekaligus menekan *cost*, dengan menekan *cost* kan akan otomatis bisa menjadi ada pertumbuhan ekonomi. Sebetulnya harapannya juga itu yang kita harapkan dan banyak diharapkan oleh masyarakat, maka perlu penjelasan agar kereta api bisa menjadi salah satu pilihan masyarakat bukan sekedar untuk apa namanya penumpang tetapi juga untuk pengiriman barang.

Dan, yang kedua bahwa saya lihat bahwa kereta cepat ini kan lebih banyak di antar kota saja ini terutama ini dan bisa *nggak* ini memberikan layanan terhadap jangkauan yang lebih luas gitu loh jangkauan yang lebih luas.

Berikutnya adalah saya akan menekankan karena itu di Dapil saya. Pembangunan kereta api yang juga sudah dihadiri mungkin oleh Dirjen juga sudah datang jalur kereta api yang tadi disampaikan oleh Mbah Djadi itu yang di wilayah apa, Tuntang, Stasiun Ambarawa, itu sudah membangun dengan luar biasa ya membangun rel keretanya sudah luar biasa sudah banyak memindah masyarakat, pasar saja sudah ditabrak itu ya. Tapi sampai sekarang ini keretanya *nggak* datang-datang itu, *nggak* ada operasionalnya itu. *Nah*, ini apakah tanggung jawab daripada KAI atau tanggung jawab Pak Dirjen atau tanggung jawab siapa? Apakah ini juga memerlukan keterlibatan pihak-pihak swasta untuk bisa mengoperasionalkan itu. Karena di situ bukan sekedar untuk transportasi barang atau untuk transportasi swasta, tapi juga bisa digunakan untuk transportasi wisata karena itu akan mengelilingi Danau Rawapening itu yang bagus itu.

Nah, ini kira-kira itu bisa operasional apa tidak *gitu*? Kalau itu akan bisa dioperasionalkan, kapan? Biar ada kejelasan itu karena sudah banyak sekali di sana, mantra itu Pak Djadi. Rel nya sudah dibangun di bawah tanah lagi dan itu, menyebrang sampai sana sudah menggusur banyak masyarakat, pasar juga sudah digusur, sudah diganti semuanya itu, sudah dibangun sedemikian rupa tapi setelah ada rel nya itu keretanya tidak ada Pak.

Yang berikutnya adalah saya titipkan karena ini adalah amanah dari fraksi gitu dan kemudian atas segala kajian. Di Stasiun Ciamis Pak ya kalau saya tekankan bahwa di Stasiun Ciamis ini perlu ada pemberhentian yang

cukup signifikan karena di Ciamis itu sudah cukup padat dan ini juga Pak Bupati juga sudah menyampaikan nanti akan ada surat secara khusus itu meminta agar Stasiun Ciamis itu di dibenahi dengan baik dan ada pemberhentian yang cukup signifikan paling tidak kayak di Purwokerto itulah. Ini menjadi bagian yang sangat penting dan bilamana perlu silakan Bapak mungkin sudah paham lah kalau itu nggak usah ditinjau tetapi mungkin kalau memang memerlukan peninjauan nanti dari pihak Pemerintah Daerah siap untuk bisa memberikan satu pendampingan. Saya pikir itu.

Kemudian yang terakhir, saya menegaskan lagi saya tertarik dengan apa yang disampaikan oleh Pak Hamka itu, siapa dibalik LRT, MRT, dan KAI ini siapa, *nah* itu siapa yang menjadi satu bagian yang sangat penting, apakah itu ada keterlibatan swasta atau bisa terjadi konsorsium dan sebagainya ini memang perlu disampaikan. Karena logikanya bahwa pembangunan itu kan menggunakan dana APBN juga ternyata kan gitu. *Nah*, kalau itu murni BUMN, apa korelasinya KAI dengan MRT dan LRT itu tadi. Ini mungkin juga perlu penjelasan secara baik.

Saya pikir itu, jadi terlebih dari apapun itu kami harapkan agar kereta api ini bisa menjadi salah satu alternatif pilihan transportasi bagi masyarakat Indonesia. Oleh karena itu agar bisa juga dinikmati oleh masyarakat yang ada di daerah-daerah jauh gitu termasuk yang di wilayah luar Jawa. Terima kasih

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Wa'alaikumsallam Warahmatullahi wabarakatuh.

Pak Fadholi. Bapak-Ibu sekalian dari anggota semua sudah selesai Pak Dirjen, Pak Dirut selanjutnya mungkin ke meja Pimpinan dalam hal ini cuma saya sendiri kayaknya. Saya akan menambahkan beberapa pertanyaan-pertanyaan, yang pertama menyangkut masalah *Public Service Obligation* (PSO) untuk kereta api. Kalau saya *nggak* salah tadi sebesar 5,3 triliun ya Pak, yang kalau sepengetahuan kami hanya diberikan kepada kereta ekonomi.

Saya mendengar ada kemungkinan ya untuk PSO ini kedepannya juga akan diberikan kepada LRT 1,5 triliun, kemudian juga kepada KCJB 0,5 triliun, mendengar Pak, saya butuh konfirmasi Pak Dirjen, nanti apakah hal itu benar atau tidak karena menurut kami itu KCIC ini kan adalah *full* komersial ya sehingga tentunya PSO ini tidak dibenarkan. Dan, kami juga tentu ingin agar bagaimana pengelolaan PSO ini dan pengawasannya tentu bisa kami akses dengan baik apakah kemudian tepat sasaran atau tidak. Dan, kemudian bagaimana pula dengan PSO yang kebetulan sepertinya Pak Dirut dari PT. KAI sedikit memonopoli ya hampir semua PSO ini dikelola oleh KAI dengan keuntungan sebesar 10%. Saya ingin mendapat penjelasan seperti apa sih

bentuk pengelolaan itu Pak. PSO itu 10% dari subsidi itu untuk yang seperti apa itu gambarnya.

Kemudian selanjutnya untuk KCIC sendiri Pak. Kami juga mendengar menyangkut masalah SDM yang tadinya kita harapkan akan melibatkan SDM lokal, namun kemudian dengan alasan tidak berpengalaman atau tidak memiliki pengalaman akan diambil alih kembali oleh China. *Nah* seharusnya menurut kami bahwa SDM-SDM yang akan dipergunakan di KCIC ini seharusnya sudah ada transfer *knowledge* sementara pada saat-saat pembangunan ini sehingga, kemudian alasan pengalaman dan ketidak ketahuan itu bisa ditiadakan dan kemudian SDM-SDM kita lokal ini bisa tetap berpartisipasi dalam pelaksanaan pengoperasionalan Kereta Api Cepat Jakarta Bandung.

Kemudian, target rampung Kereta Api Cepat Jakarta Bandung ini tadinya 2019 lantas kemudian molor ke 2021, molor ke 2022 dan sekarang akhirnya molor ke Juni 2023. Saya kira ini mengakibatkan hal-hal yang kemudian juga dari nilai anggaran berubah dari yang tadinya US \$4,3 miliar, ke US \$4,7 miliar, naik lagi ke US \$5,14 miliar, dan terakhir kalau tidak salah US \$5,9 miliar Pak. Ini semua penyebabnya katanya menyangkut masalah eskalasi harga pembangunan Stasiun Integrasi Halim ya Pak, ya dan kemudian menyangkut masalah pembebasan lahan. Tapi saya melihat di sini juga salah satu hal yang membuat ini ada kenaikan harga tentunya menyangkut masalah IDC nya, Pak IDC nya ya jadi *Interest During Construction*, akibat keterlambatan, akibat molornya waktu pelaksanaan, mengakibatkan kemudian IDC ini semakin naik. Apalagi sekarang ini akan molor ke Juni 2023, saya tidak tahu apakah kemudian 2023 ini anggaran untuk KCIC ini akan meningkat lagi atau tidak. Sementara kita juga tahu bahwa konsesi yang hanya 50 tahun apakah cukup untuk kemudian IRL yang sebelumnya, IRL yang sebelumnya dihitung itu apa masih sama dengan yang sekarang. Itu untuk KCIC Pak Dirjen dan tentunya PT. KAI ada di sana juga ya Pak Dirut ya.

Yang berikutnya menyangkut masalah LRT. Kita mendapat kabar *Insha Allah* akan selesai Agustus 2022 sesuai kontrak ini, bahkan akan melakukan uji coba di 17 Agustus nanti. Kita melihat secara fisik apakah mungkin sudah selesai pembangunan relnya, tapi pertanyaan saya apakah permasalahan integrator sistem ini sudah dapat diselesaikan atau belum. Karena waktu terjadi kecelakaan lokomotif itu kami juga sempat melakukan kunjungan kerja ke lokasi, kunjungan kerja spesifik Pak Dirjen dan hal yang kami dapatkan penjelasan pada saat itu adalah *human error*. Tetapi, kalau yang kami ketahui kemungkinan permasalahannya adalah *signal* yang belum menyatu dengan sarana dan prasarana.

Nah, ini saya ingin ingatkan ke Pak Dirjen dan LRT tentunya Pak Dirut PT. KAI agar supaya Jangan memaksakan agar supaya LRT ini dapat beroperasi sesuai dengan kontrak yang Bapak miliki sementara *safety*-nya *nggak* bisa ada jaminan karena ini menyangkut persoalan *signal* yang ada.

Jadi, apakah itu bisa diselesaikan karena kami juga dapat kabar lagi Pak Dirjen mohon dikonfirmasi bahwa sampai dengan Desember ini kami yakin persoalan signal tersebut tidak dapat diselesaikan, apakah itu betul atau tidak nanti Pak Dirjen atau Pak Dirut PT. KAI boleh jawab itu.

Kemudian, menyangkut masalah anggaran. LRT juga meningkat dari 29,9 triliun menjadi 32,5 triliun, kurang lebih ada kenaikan sebesar 2,6 triliun dan juga penyebabnya termasuk di antaranya tadi adalah *Interest During Construction* yang meningkat dari 1,5 T menjadi 3,2 T. Ini kan semuanya faktor molornya pelaksanaan kegiatan yang harusnya selesai tepat waktu tapi dengan berbagai macam alasan terutama masalah klasik lahan Pak, semuanya lahan baik di kampung saya sendiri yang proyek Maros-Barru Makassar-Parepare ya Pak ya. Untunglah Pak, Pak Seditjen ini mantaplah, Pak, kasihan beliau ini bolak balik Makassar ngurusin terus ini lahannya sampai sekarang masih masalah juga. Jadi ini kemudian konsekuensi yang kita hadapi bahwa terjadi pembengkakan biaya. *Nah*, ini kita tidak harapkan hal-hal seperti itu lagi terjadi ke depannya. Semoga untuk perencanaan-perencanaan program yang ada di Dirjen Perkeretaapian itu bisa menyelesaikan permasalahan sosial ini lebih awal.

Selain daripada *Interest During Construction* juga, yang menjadi masalah dalam *Commercial Operation Date* kalau saya tidak salah, itu COD juga COD. *Nah*, ini mudah-mudahan selesai 2022 sehingga tidak berpengaruh kepada harga kontrak lagi ke depannya.

Lantas kemudian Pak Dirut Pak Direktur Operasional PT MRT kami *appreciate* apa yang Bapak sudah lakukan dan tentunya kita terus mengharapkan ada peningkatan pelayanan, sehingga seperti apa yang kami katakan tadi bahwa masyarakat dengan sadar diri itu mau menggunakan moda transportasi ini bukan karena dipaksa, tapi karena kemampuan Bapak dalam memberikan layanan kepada masyarakat yang optimal baik menyangkut masalah ketepatan waktu, rasa aman, tanpa ada pelecehan seksual yang kata Bu Novi tadi ada pelecehan-pelecehan lainnya, rasa nyaman yang kira-kira *signal*-nya tetap ada hawanya masih sejuk.

Saya kira semua masyarakat kita kalau ada jaminan waktu, ada jaminan keamanan tanpa dipaksa sekalipun pasti akan menggunakan moda transportasi umum yang kita siapkan, apalagi Pak Direktur kan biasa di luar negeri tadi. Kita sama-sama paham bahwa di luar negeri, malah penduduk mereka rata-rata tidak lagi mengandalkan yang namanya kendaraan pribadi tapi betul-betul mengandalkan moda transportasi umum. Dan, ini memang disertai dengan konektivitas yang cukup maksimal. *Nah*, ini yang mungkin menjadi catatan bagi MRT.

Kemudian untuk PT KCI kami juga memberikan apresiasi Pak Dirut, bahwa jumlah penumpang yang sudah dilayani sudah lebih dari 1 juta per hari

kalau tidak salah ya Pak ya, dan kemudian targetnya adalah 2 juta. Saya kira sesuatu hal yang sangat baik sehingga tentunya akan mendorong atau mengurangi kemacetan yang ada di Jakarta ini khususnya karena walaupun Bapak menggunakan kereta api yang cukup tua 30, 40, 50 coba kita berpikir bagaimana kalau ke depannya kita tidak lagi berpikir untuk menginvestasikan kereta api yang bekas. Kenapa kita tidak berpikir untuk memberikan kereta api yang lebih baik, yang baru, yang lebih modern sehingga kemudian bagi masyarakat kita tidak memperlumahkan harga, ya.

Saya kira kalau pelayanan Bapak bagus maksimal tentu masyarakat tidak akan segan untuk memberikan harga yang lebih baik. Jadi jangan kita hanya mengacu memberikan layanan standar atau *alokadarnya* sehingga kalau misalkan Bapak kebijakannya ke depan untuk investasi *commuter* ini, kereta *commuter* ini bisa mendapatkan kereta-kereta yang lebih baik lagi Pak dan tentunya umur ekonomisnya itu pasti akan lebih panjang dan saya yakin kalau dikelola dengan benar apalagi Bapak pengguna PSO terbesar ya saya kira PSO itu akan lebih berfungsi apabila kemudian layanan Bapak lebih optimal dengan kereta-kereta yang baru dan kereta-kereta yang baik.

Yang terakhir Pak Dirjen menyangkut masalah kereta Maros, *eh* maaf, Makassar-Parepare. Untuk Maros-Makassar ini memang betul penlok seperti yang dikatakan rekan kami tadi Pak Doktor bahwa masih belum ada penetapan lokasi dan masih ada pemikiran-pemikiran lain dari pemerintah-pemerintah provinsi maupun kota, ada perbedaan sudut pandang, perbedaan pandangan yang kira-kira saya kira Pak Dirjen bisa mengambil langkah tegas seperti apa yang dibutuhkan sesuai perencanaan Bapak *gituloh*. Karena tentunya perubahan desain juga akan berpengaruh dengan nilai anggaran.

Nah, pertanyaannya apakah anggaran Bapak cukup APBN kita cukup atau tidak? Itu jawabannya pasti tidak karena Bapak juga sudah mulai mengajukan menawarkan pola KPBU. Dari situ kita melihat bahwa kesiapan APBN kita kurang sehingga kemudian perencanaan awal ini jangan sampai kemudian lagi berubah dan dibebani dengan pembiayaan yang lebih besar. Kalau misalkan biayanya lebih murah mungkin itu lebih baik Pak tetapi kalau lebih besar saya kira Bapak lakukanlah komunikasi yang lebih optimal dengan pemerintah setempat baik provinsi maupun kabupaten atau kota.

Mungkin itu Pak, dari saya pribadi, selanjutnya Pak Dirjen dan Bapak Direktur Utama semua perusahaan-perusahaan tadi sudah mendengarkan pertanyaan-pertanyaan ataupun pendalaman dari rekan-rekan Komisi V. Dan untuk kesempatan pertama kami akan mempersilakan kepada Pak Dirjen Perkeretaapian untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan tersebut. Untuk waktu dan tempat saya persilakan Pak Dirjen.

F-P. NASDEM (Drs. FADHOLI, M. Ikom):

Izin dulu saya, Pak, meninggalkan tempat karena rapat fraksi.

KETUA RAPAT:

Oh iya Pak, silakan Pak, nanti dijawab tertulis saja Pak Fadholi. Iya Pak silakan Pak Dirjen.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Baik, terima kasih.

Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V,

Atas masukan, saran, dan juga dukungan terhadap kegiatan perkeretaapian yang memang tadi sebagian besar sepakat bahwa layanan perkeretaapian ini sangat ditunggu dan dibutuhkan oleh masyarakat kita. Dan, mungkin kami akan menjawab beberapa yang disampaikan namun secara detail nanti akan kami jawab secara tertulis Bapak Pimpinan dan Bapak-Bapak Anggota Komisi V.

Yang pertama terkait dari pertanyaan dari Pak Bob Andika, mengenai jalur kereta api Binjai-Besitang dan Siliput dan juga mungkin yang lain-lain di wilayah Sumatera Utara. Ini memang kami tengah mengupayakan Pak, bahkan kami juga sudah mengalokasikan karena umumnya pembangunan jalur kereta api selalu untuk mengoperasionalsikannya selalu membutuhkan dukungan subsidi untuk angkutannya. Oleh karenanya, kami juga sudah mulai tadi mungkin dalam paparan juga sudah ada banyak sekali kereta-kereta perintis yang akan dioperasikan dalam rangka tadi mengoperasionalsikan penambahan jalur kereta api yang sudah dibangun sebelumnya.

Nah, untuk di Sumatera Utara memang cukup banyak dan di antaranya tadi disampaikan Pak Bob Andika untuk jalur Binjai-Besitang sampai Siliput mungkin memang akan kita lakukan namun bertahap, Pak Bob tidak ada.

KETUA RAPAT:

Pak Bob nya sudah tidak ada, boleh dijawab secara tertulis saja nanti. Yang ada saja Pak, yang Bapak jawab yang masih ada di sini Bu Novita yang setia menunggu gitu.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Baik. Pak Sudewo juga mungkin bisa lewat saja ya Pak, ya tapi sebenarnya Pak Sudewo banyak sekali pertanyaan yang memang sudah bisa meng-cover juga yang lain saya kira.

KETUA RAPAT:

Boleh Pak kalau meng-cover yang lain silakan saja dijawab yang lain-lain.

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):

Yang pertama terkait dengan tarif sebagai indikator daripada kinerja. Iya Pak nanti akan kami masukkan, tadi memang di dalam paparan kami tidak dimasukkan karena hampir 80% dari semua pelayanan kereta api ini disubsidi dengan PSO. Artinya dengan subsidi ini tarif ditentukan oleh Pemerintah, masih terjangkau gitu Pak. Ini yang mungkin tadi disampaikan oleh Pak Sudewo bahwa dari sisi tarif sebenarnya sudah cukup baik dan sisanya yang 15% atau 20% tadi adalah pelayanan komersial yang dilayani oleh PT. KAI untuk kereta antar kota.

Terkait dengan perlintasan sebidang ini juga banyak sekali tadi disampaikan mengenai perlintasan sebidang dan yang menarik adalah yang disampaikan usulan dari Pak Eddy Santana bagaimana KAI bisa juga mengalokasikan CSR-nya untuk pembangunan perlintasan sebidang ini. Mungkin nanti bisa direspon oleh Direktur Pak Didiek. Namun perlu kami sampaikan bahwa perlintasan sebidang ini memang keberadaannya sebelum jalan itu ada kereta api sudah ada gitu. Jadi banyak sekali memang perlintasan sebidang itu muncul akibat adanya pembangunan jalan baru. Dan sesuai dengan kewenangan mungkin yang di Undang-Undang Jalan dan Undang-Undang Perkeretaapian ini memang untuk perlintasan sebidang ini dikaitkan dengan kewenangan daripada jalan, apakah jalan nasional, jalan provinsi, atau jalan kabupaten. Ini yang menjadi sampai sekarang mungkin masih cukup polemik panjang juga di antara kita bagaimana kita menyelesaikan untuk perlintasan sebidang ini.

Namun pada Tahun 2018 kami sudah mengeluarkan Pak Menteri Perhubungan sudah mengeluarkan PM Nomor 18 Tahun 2004 untuk pengelolaan dan penyelesaian perlintasan sebidang yang keberadaannya memang setelah jalur kereta api ada gitu, jadi perlintasan-perlintasan yang baru yang muncul. Di dalam PM 94 Tahun 2018 ada dua sebenarnya yang menyelesaikan perlintasan sebidang sebenarnya. Yang pertama ditutup, ditutup ini artinya untuk perlintasan-perlintasan yang kurang dari dua meter itu digunakan oleh masyarakat setempat. Ini yang sudah dilakukan banyak, tadi sudah kami sampaikan juga sudah cukup banyak dilakukan oleh kami bersama dengan KAI untuk menutup perlintasan-perlintasan sebidang yang kecil.

Yang kedua adalah pengelolaan perlintasan sebidang. Pengelolaan perlintasan sebidang ini bisa berbagai macam cara di antaranya memberikan fasilitas alat untuk keselamatan di lintasan tadi apakah menggunakan pintu, menggunakan *Early Warning System* dan sebagainya dan juga termasuk *flyover* Pak. Ini yang sebenarnya juga sudah kita lakukan dan di dalam peraturan kita memang untuk *flyover* tadi sesuai dengan kewenangan di jalan nasional tentunya ini menjadi tanggung jawab dari pemerintah dan ini sudah kita koordinasikan juga dengan Bina Marga tadi diusulkan untuk melakukan koordinasi untuk ke pembangunan *flyover-flyover* yang besar khususnya di jalan nasional.

Kami sudah mengusulkan sebenarnya sudah juga duduk bersama Bina Marga untuk ada 250 perlintasan sebidang di jalan nasional yang perlu diselesaikan. *Nah*, ini mungkin secara bertahap ini akan diselesaikan oleh teman-teman di Bina Marga. Selebihnya ini menjadikan kewenangan di pemerintah provinsi atau di pemerintah kabupaten/kota. Ini yang kami terus koordinasikan Pak, kami memberikan apa akomodasi teknis untuk teman-teman baik di kabupaten maupun di provinsi dalam rangka penanganan perlintasan sebidang ini.

Yang selanjutnya mungkin ada pertanyaan tadi dari Pak Sudewo terkait dengan TAC dan IMO. Benar tadi juga Pak Sudjadi juga menanyakan ini. Karena formula yang lama, TAC ini dikaitkan dengan besaran IMO sehingga selalu IMO ini lebih besar daripada TAC karena TAC ini sama dengan 0,75 dari IMO, ini dengan konsep *full costing*, Pak. *Nah*, sekarang kita sudah terbit di tahun lalu PP terkait dengan perubahan daripada formula TAC ini yang tidak mengaitkan lagi di mana IMO tapi TAC ini bersifat diturunkan dengan formula pendekatan *pricing*.

Jadi, tadi apa yang disampaikan oleh Pak Sudjadi benar, Pak, dengan *pricing* tadi setiap lintas ini akan dibebankan sesuai dengan beban yang menggunakan jalur tersebut, Pak. Ini yang tengah kita bahas juga dengan KAI walaupun dimungkinkan ada kebijakan dari Menteri Perhubungan di dalam penerapan TAC ini dalam rangka memberikan apa, insentif, untuk keberlangsungan usaha dari angkutan kereta api ini.

Itu saya kira terkait dengan TAC yang diharapkan juga bisa membantu baik untuk pembangunan di perkeretaapian maupun perawatan sendiri. Sementara untuk IMO, kami saat ini sudah, sudah melakukan kajian detail untuk IMO ini bagaimana IMO ini secara realistis memang kita perlu mengeluarkan biaya yang cukup besar, Pak. Ini yang sudah dilakukan oleh konsultan internasional dibantu dan mungkin dalam waktu dekat akan ada kebijakan bagaimana kita mengeluarkan kebijakan terkait dengan pembiayaan IMO yang tadi disampaikan bahwa sudah lama KAI mengklaim bahwa mereka juga teman-teman di KAI ini juga melakukan perawatan dan pemeliharaan di

jalur yang saat ini karena kekurangan anggaran yang disiapkan oleh Pemerintah dalam hal ini di Ditjen Perkeretaapian. Saya kira itu terkait dengan IMO.

Selanjutnya, untuk pembangunan-pembangunan yang lain termasuk yang berpotensi untuk dikembangkan dengan pendanaan alternatif atau KPBU. Kita juga sudah melakukan berbagai macam cukup banyak studi-studi untuk menawarkan pembangunan jalur-jalur kereta api ini dengan pendekatan KPBU, kita juga sudah melakukan *market sounding* beberapa di antaranya yang kita anggap hasil kajian itu cukup *viable* atau cukup layak untuk ditawarkan ke PTP *scheme* adalah perpanjangan dari LRT Jabodebek dari Cibubur sampai Bogor dan ternyata memang cukup berat bagi para investor juga dalam, apabila ini menggunakan *scheme* untuk pengembalian atau *return* daripada investasinya dengan *ridership* Pak, itu untuk di Jabodetabek apalagi untuk di wilayah-wilayah lain. Artinya apa? Bahwa memang pembiayaan Pemerintah ini menjadi penting di dalam pembangunan perkeretaapian.

Selanjutnya mungkin Pak Hamka. Terima kasih Pak, bahwa perlu didudukkan dulu aksi korporasi dari Badan Usaha Penyelenggara Perkeretaapian. Di dalam Undang-Undang 23 dalam penyelenggaraan kereta api memang dibagi berdasarkan tatanan tadi Pak, penyelenggaraan tatanan perkeretaapian di nasional, provinsi, atau tatanan perkeretaapian kabupaten/kota. Dan ini menjadi kewenangan dari setiap pemerintah tadi Pak dari pemerintah pusat, atau provinsi, atau di kabupaten/kota.

Nah, dalam hal untuk nasional memang penugasan-penugasan banyak dilakukan oleh kepada PT. KAI dan juga untuk penyelenggaraan badan, apakah itu penyelenggara badan usaha prasarana atau juga penyelenggara badan usaha sarana ini kita tugaskan kepada PT. KAI Pak, yang untuk sifatnya jalur-jalur yang sebenarnya nasional antar provinsi. Namun tadi untuk MRT sendiri karena ini adalah penyelenggaraan di lingkungan wilayah DKI Jakarta, penugasan tadi diberikan oleh Pemerintah Provinsi DKI. Walaupun dalam pembiayaannya pembangunan prasarananya Pemerintah memberikan hibah Pak dengan pinjaman tadi ada hibah yang diteruskan ke Pemerintah DKI, namun ini operator yang memang lingkupnya adalah di Pemerintah Provinsi DKI termasuk LRT Jakarta juga demikian karena ini adalah di dalam tatanan Provinsi DKI sehingga badan usaha penyelenggara sarana dan prasarana dari LRT Jakarta ini diberikan oleh Pemerintah Provinsi DKI.

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

Izin, Pak Dirjen.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Siap.

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

Boleh izin, Pak Ketua?

KETUA RAPAT:

Iya boleh silakan.

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

Hampir. Jadi gini Pak. Yang saya ingin pastikan semua di sini karena PT KAI tadi memulai laporannya dengan pendapatan. Artinya apa? Sesuai dengan apa yang dijelaskan oleh Pak Dirjen berarti MRT dan LRT Jakarta, itu tidak masuk *scope* pengendalian Bapak, kan seperti itu ya, kalau saya bisa tangkap ya. Artinya perusahaan tersendiri tidak ada kaitannya dengan KAI, ya kan begitu Pak? Bisa dipahami, tetapi LRT tadi Jabodebek siapa yang bertanggung jawab di situ, Pak? Kalau LRT Jakarta tadi itu ada lagi *cost overrun* dan sebagainya, itu sudah jelas-jelas menyatakan bahwa sebenarnya perencanaannya memang kita agak memang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan.

Kereta Api Cepat Jakarta Bandung ya *overrun* lagi, *cost overrun* lagi, LRT muncul lagi *cost overrun*. Nah, oleh karena itu yang saya ingin fokus di sini adalah bagaimana aksi korporasi daripada PT. KAI itu sendiri. Karena jujur saya katakan kita menghargai semua aksinya tetapi harus jelas akuntabel memang di dalam aksi korporasinya. Saya ambil contoh, ada berita di Rakyat Merdeka BUMN keroyokan perbaiki jalur Kereta Api Sawahlunto dan Kalaba, apalagi itu, *ituloh*. Artinya apa? Aksi korporasi-korporasi masing-masing ini apa sih? apakah tidak di bawah kendali PT. KAI ini Sawahlunto dan Kalaba itu tadi, ini kan yang membingungkan kami padahal uang yang keluar juga, dari BUMN-BUMN juga. Kenapa BUMN di Tonasa misalnya PT. Semen Tonasa tidak berpartisipasi untuk menyelesaikan Maros-Parepare, Maros- Barru *gituloh*.

Nah, ini yang saya maksudkan, kita ini bingung sebenarnya Pak tapi senang melihatnya tapi apakah aksi korporasinya itu akuntabel atau tidak, bagaimana PT. Semen Indonesia mungkin ada kepentingannya ya, bagaimana perusahaan apalagi yang empat itu BUMN PT. Biofarma, yang begini-begini semua ini kita bingung semua BUMN keroyokin lagi di situ, aksi korporasinya seperti apa, kaitannya dengan *cost* masing-masing. Bagaimana kaitannya dengan Kereta Api Indonesia, itu satu.

Pertanyaan saya yang selanjutnya apakah *Commuter Line* lain yang tadi ini konsolidasi dari pendapatan KAI yang mana konsolidasi pendapatan KAI sebenarnya apa, kalo misalnya Kereta Api Cepat Bandung konsorsium oke, ya kan itu jelas dan akan ada penyelesaian tersendiri, akan ada operasionalisasi nanti diserahkan juga kepada KAI, itu baru bisa konsolidasi, tapi ini baru konsorsium untuk membangun kan begitu. Nah, oleh karena itu itulah sebenarnya yang perlu diluruskan sehingga kita paham semua seperti

misalnya nanti konsorsium yang Kereta Api Jakarta-Bandung itu 50 tahun konsesinya itu kita sudah paham. Itu juga tadi Jakarta ini berapa tahun konsesi dari MRT, terserah lah DKI kan punya, ya.

Ini yang saya maksudkan Pak, supaya kita *clear* ya menilai bahwa kereta api ini banyak yang simpati untuk menyelesaikan persoalan-persoalan infrastrukturnya sehingga langkah korporasi PT. KAI juga jelas dan transparan yang mana pendapatannya, yang mana bukan pendapatannya, yang mana *cost*-nya. *Nah*, apakah aset yang diperbaiki oleh di Kereta Api Sawahlunto dan Kalaba ini asetnya KAI, *nah* kan gitu Pak, persoalan penyusutannya dan sebagainya dan sebagainya akhirnya melaporkan jumlah pendapatan sekian. Itu loh yang saya ingin tahu, terima kasih.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Pak, saya-saya.

KETUA RAPAT:

Silakan Pakde, silakan.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Saya kira agak sulit ya pertanyaan kita kalau dijawab oleh Pak Dirjen dalam rapat, karena kita pedomannya itu Undang-Undang Nomor 23. Undang-Undang Nomor 23 itu dibuat Tahun 2007 berarti kira-kira 22 diambil 7, itu berapa ya? 15-16 itu. Mereka itu dulu pada waktu itu sudah, anu, sudah DPR reformasi tapi pikirannya itu ya masih kereta api, *nggak* ada binatang LRT, binatang KCI itu *nggak* ada, lah itu kan perkembangan dinamikanya kan cukup bagus. Barangkali Pak, nanti ada pemikiran undang-undangnya dululah dirubah, karena susah Pak. Jadi misalnya kita kemarin dengan darat, subsidi pengusaha bis. Apa bedanya dengan *anu*, subsidi kereta api, hampir sama karena dasarnya juga Undang-Undang Nomor 23.

Kemarin kan kita di darat kan *anu*, subsidiya kepada perusahaan, ini kan sama subsidiya kan juga kepada perusahaan KA. Jadi memang mohon mungkin itu tidak segampang ini tapi paling tidak Undang-Undang 23 itu harus dicermati dulu karena supaya tidak susah *wong* itu anak-beranaknya banyak kok selama reformasi anak-anak beranaknya banyak. Dulu undang-undang dibuat itu hanya *anu*, kereta api Pak. *Maturnuwun* hanya saran saja ini untuk Pimpinan, terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik Pakde. Silakan dilanjut Pak Dirjen.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Baik.

Betul tadi Pak Sudjadi sampaikan bahwa dulu sudah 15-16 tahun Pak, ya usia Undang-Undang 23 Tahun 2007 kita. Mungkin nanti kami akan coba ini Pak Hamka kita coba menempatkan yang tadi.

Dari sisi undang-undang tadi saya menjelaskan memang masalah penyelenggaraan kereta api dari tatanan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota, namun dari sisi perusahaan dari korporasi memang ada badan usaha penyelenggara sarana dan prasarana yang dalam hal ini memang melekat untuk yang *project-project* yang sifatnya nasional atau penyelenggaraan yang sifatnya nasional yang ditugaskan kepada KAI. Sementara untuk yang MRT dan LRT itu *scope* nya adalah di badan usaha, apa, di wilayah DKI Jakarta.

Untuk LRT Jabodebek ini *scheme*-nya lain lagi Pak, izin Pak untuk penugasan dan pembiayaan juga akan beda sendiri karena akan ada *scheme* subsidi bukan menggunakan PSO atau menggunakan KPBU biasa tapi ada istilahnya *cashflow gap subsidies* ya, Pak ya. Itu yang kita siapkan amplop khusus dari Pemerintah untuk mensubsidi perubahan *cashflow*-nya setiap tahunnya Pak, ini yang mungkin nanti Pak Dewo bisa menjelaskan secara detail untuk LRT Jabodebek.

Untuk yang di mana, di Sawahlunto mungkin nanti Pak Didiek juga bisa sampaikan Pak, karena kami terus terang belum mendapat pengusulan untuk konsesi atau apa belum ada ini Pak, untuk yang di Sawahlunto, mungkin nanti Pak Didiek bisa menjelaskan.

Baik, selanjutnya mungkin pertanyaan dari Pak Bakrie, terkait dengan kereta cepat, ini juga beberapa dari Anggota Komisi V yang menanyakan. Untuk kereta cepat untuk *cost overrun* itu memang sudah diusulkan, sudah diusulkan kepada BPKP untuk dilakukan *review* berapa besaran *cost overrun* yang terjadi. Dan, sesuai dengan Perpres yang baru bahwa ini nanti akan dikawal oleh komite yang dipimpin oleh Bapak Menko Maritim Marinves di dalamnya ada Menteri Keuangan dan ada Menteri Perhubungan di situ. *Nah*, ini yang masih berproses, kita akan melihat. Namun yang untuk *cost overrun* yang pertama tadi yang dalam rangka tadi penguatan *equity* tadi sudah keluar ya Pak, ya sudah diberikan dan sekarang yang perlu juga kita evaluasi lagi hasil dari *review* BPKP adalah terkait dengan *cost overrun* akibat tadi yang IDC atau juga kelambatan-kelambatan yang terjadi. Ini yang mungkin perlu kita nanti Pak Dewo bisa menjelaskannya, Pak.

Ibu Novita, mungkin dari untuk dari perlintasan sebidang sudah Bu, tadi saya sudah sampaikan kita melakukan penutupan, pengelolaan. Pengelolaan

ini bisa memberikan fasilitas perlintasan sebidang maupun pembangunan *flyover* yang nanti tergantung sangat pada kewenangannya.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Bentar Pak, saya ini loh. Di undang-undangnya itu memang bukan kewajiban kereta api, ini loh yang sekarang jadi masalah. Kalau toh Ditjen Kereta Api bisa membangun itu hanya (suara kurang jelas) saja kebijakan, tapi di undang-undangnya itu tidak ada kewajiban Ditjen Kereta Api itu membangun pelintasan sebidang itu. Terima kasih. *Lah* ini yang.

KETUA RAPAT:

Iya Pakde, jadi catatan buat kita untuk menyimak nanti ke depannya masalah undang-undang itu. Selanjutnya, Pak, silakan.

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):

Baik. Selanjutnya untuk dari masih di Bu Novita, kami kira terkait dengan SPM untuk mengevaluasi SPM yang tadi yang kursi Pakde itu sebenarnya kami juga bertugas mengawasi Bu. Jadi, mungkin kita lihat nanti di SPM (Standar Pelayanan Minimum) yang ada seperti apa, kalau memang karena ini jumlah *seat* per kereta ini akan berbeda setiap jenis keretanya Bu, kereta ekonomi, kereta eksekutif itu akan sangat ditentukan dari jumlah kursi per dalam satu kereta. *Nah*, ini mungkin nanti kita coba lakukan evaluasi juga untuk kereta-kereta ekonomi tadi memang ini menjadi catatan di kami, Bu Novi.

Penambahan jalur untuk Bakauheni-Tanjung Karang. Saat ini kami sudah melakukan salah satu yang KPBU juga menggagas untuk pembangunan Tegineneng ke Tarahan Bu Novi, ini longkat yang untuk menghindari mobilitas angkutan batubara melalui Kota Bandar Lampung dan ini masih terus kita tawarkan sebenarnya kepada investor untuk pembangunan sekitar 40 km jalur ini dan ini merupakan bagian dari *masterplan* untuk Sumatera sampai ke Bakauheni Bu, yang memang kita tempatkan juga sejajar jalan tol untuk pembangunannya. Namun kita masih prioritas untuk di ke Tarahan tadi Tegineneng-Tarahan dan untuk dari Bakauheni sendiri mungkin kita masih melihat dengan apa tahapan selanjutnya, Bu.

Selanjutnya dari Pak Sumail terkait dengan *doubletrack* Jawa Timur khususnya Bangil-Jember-Banyuwangi, Pak Sumail. Kami kira ini Pak, memang di dalam *masterplan* Pulau Jawa memang sudah ada untuk *doubletrack* tadi. Tapi kembali lagi masalah anggaran yang menjadi kendala utama sehingga kami sudah melakukan peningkatan jalur Pak, yang tadinya rel R33 kita tingkatkan dan kita ganti menjadi R54, ini bisa menambah kecepatan waktu tempuh dari yang jalur *eksisting* yang ada. Itu yang sudah kita lakukan dan

selain tadi peningkatan-peningkatan juga kita barengi dengan menyelesaikan masalah perlintasan sebidang juga yang ada di situ karena peningkatan perlintasan sebidang ini menjadi apa gangguan juga untuk kecepatan perjalanan kereta api. Saya kira itu yang dapat.

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

Izin interaksi Pimpinan, Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Iya.

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

Begini, Pak Dirjen. Saya tempo hari pernah juga apa, menggunakan kereta api dari Banyuwangi menuju Surabaya. Bapak barusan bilang bahwa sudah ada peningkatan kapasitas dari relnya itu untuk bisa dilewati jalur kereta api cepat. Namun yang saya alami pada saat itu dari Banyuwangi padahal itu kelas eksekutif, Pak, Banyuwangi-Jember itu agak lambat *gituloh* terlebih saat mau memasuki terowongan itu terowongan yang di bawah Gunung Gunitir itu Pak. Itu masih bisa ditingkatkan juga Pak, untuk menampung itu? Terima kasih.

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):

Iya Pak peningkatan betul Pak Sumail. Jadi, yang sudah kita lakukan kemarin peningkatan di Tahun 2019 itu adalah peningkatan dari Pasuruan sampai ke Probolinggo Pak, itu yang sudah kita lakukan. Terus bertahap Pak, ini juga nanti akan kita sesuai dengan ketersediaan anggaran kita, kita akan terus sampai ke Banyuwangi. Prioritas pertama mengganti R33 Pak, yang paling kecil, rel yang paling kecil itu kita ganti ke R54, selanjutnya bertahap yang R42 yang menengah juga kan kita ganti menjadi R54. Ini terus Pak kita lakukan untuk meningkatkan. Memang fokus anggaran kita lebih kepada peningkatan untuk di semua wilayah Pak, bukan pembangunan jalur baru. Saya kira itu Pak Sumail.

Untuk reaktivasi dari berbagai tadi ada di Bondowoso, juga yang di Ketapang Pelabuhan ya Pak ya, ini mungkin pada RDP sebelumnya saya juga sampaikan ke hadapan Bapak-Bapak sekalian bahwa kami tahun ini tengah melakukan evaluasi ada kajian evaluasi untuk melihat sejauh mana kita bisa memprioritaskan reaktivasi dari jalur-jalur yang mati yang banyak khususnya di Pulau Jawa, Pak. Ini yang perlu kita lihat tentunya perubahan tata guna lahan, perubahan perkembangan industri di sekitar setempat itu akan menjadikan kita mengetahui mana yang lebih prioritas dulu di antara kita kembangkan Pak, dari sekian banyak jalur-jalur yang mati di Pulau Jawa.

Contoh di Jawa Barat kita baru berhasil kemarin investasi KAI juga itu adalah di Garut karena ada potensi wisata di situ KAI mau menginvestasikan di situ dan itu sudah dilakukan. Masih banyak lagi di Jawa Barat juga yang belum kita lakukan itu Pak. Saya kira nanti setelah dapat itu dapat evaluasi dari kajian tadi kita bisa memberikan prioritas-prioritas untuk mengaktifkan kembali jalur-jalur yang sudah mati.

Yang selanjutnya dari Pak Eddy Santana Pak, untuk yang pembangunan *double track* Kiaracondong dalam rangka mendukung KCJB Bapak lebih memprioritaskan bagaimana kita bisa meningkatkan kecepatan jalur-jalur yang ada sekarang gitu ya Pak ya. Dengan adanya Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini kita mungkin nanti Pak Dewo bisa menjelaskan lebih detail lagi. Memang dengan layanan kereta cepat nanti sekitar 36-45 menit tergantung kepada jenis layanannya, ini masih kita bahas seperti apa kita mensikapi untuk pelayanan kereta penumpang yang ada saat ini, kereta yang ada saat ini adalah Kereta Argo Parahyangan yang tadi Bapak Eddy Santana sampaikan 2,5 jam sampai 3 jam. Untuk, apakah mungkin bisa dipercepat sampai 2 jam? Ini kami mungkin perlu lihat benar secara teknis karena topografi dan kondisi jalur yang di Jakarta-Bandung khususnya dari Cikampek sampai Bandung ini mungkin tidak sulit untuk kita bisa meningkatkan kecepatan dengan kondisi yang ada. Ini yang nanti kita coba lihat Pak, kita evaluasi lagi bagaimana kita mengoperasikan pasca Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini dioperasikan.

Mengenai apakah MRT atau LRT yang lebih didahulukan, mungkin ini pilihan kapasitas dan teknologi Pak Eddy Santana. Kami akan coba mungkin yang baru-baru nanti kita lihat sebagai contoh tadi ada dari teman-teman dari MRT juga akan ada rencana MRT fase IV di Fatmawati sampai ke mana, ke Taman Mini, ini juga kita perlu lihat *demand*-nya berapa yang akan kita layani di situ, teknologi apa yang paling efisien tentunya dan paling murah sehingga tidak membebani beban dari Pemerintah untuk pembangunannya.

Terkait ide tadi mungkin Pak, bisa sampaikan Pak untuk pembangunan CSR dari KAI untuk pembangunan perlintasan sebidang. Saya kira ini suatu terobosan yang cukup menarik dan kami sangat terima kasih ini Pak, kalau seandainya memang bisa untuk dari KAI bisa membantu untuk membangun ini.

Target 2 juta dari penumpang, memang Tahun 2019 sudah pernah beberapa hari 1,2 juta Pak, KCI ini mengangkat penumpang Pak, pernah walaupun rata-rata sekitar 1 juta tapi pernah 1,2 juta. *Nah*, apa yang kita lakukan sekarang terkait juga dengan tadi disampaikan masalah, apa, Manggarai sebagai Stasiun Sentral, memang kita dalam rangka desain yang sudah disiapkan sejak Tahun 2002, jadi sudah hampir 20 tahun desain itu desain oleh Konsultan Jepang juga. Dulu akan dibantu oleh *loan* dengan *loan* Jepang tapi baru bisa kita konstruksi di Tahun 2012.

Nah, ini dalam rangka mengantisipasi mengangkut penumpang sebanyak 2 juta Pak, di Jabodetabek. Ini adalah salah satunya yang tahapan yang kita perlu selesaikan adalah bagaimana memisahkan jalur Bogor dan jalur Bekasi di Stasiun Manggarai, karena memang persimpangannya ada di situ. Kalau dulu di situ adalah *grade separation* atau pemisahan masih dalam sebidang, kita pisahkan menjadi *elevated separation* jadi terpisah secara terelevasi sehingga *headway* bisa kita tingkatkan, Pak.

2 juta tadi, harus kita dapatkan *headway* sekitar 3 menit rata, Pak, sekarang mungkin sekitar 5 menit 3 menit hanya di waktu-waktu tertentu saja bisa dioperasikan oleh teman-teman dari KCI. *Nah*, ini yang tahapan yang akan kita lakukan bahwa kita perlu Stasiun Sentral itu memang dalam desainnya seperti itu Pak, bahwa di Manggarai kita perlu di Jabodetabek ini kita perlu Stasiun Sentral yang bisa mengintegrasikan intramoda kereta api baik itu kereta lokal maupun kereta antar kota dan bahkan juga ditambah dengan desain yang baru adalah Kereta Bandara. Dengan adanya Stasiun Sentral ini tentunya pelayanan ini lebih pelayanan angkutan publik kita di Jabodetabek ini akan lebih, lebih baik dan bisa men-*shifting* penumpang tadi 2 juta. Itu yang mau kita lakukan dan memang pembangunan di situ juga di Manggarai kita akan siapkan juga jalur untuk kereta api jarak jauh. Ada enam *track*, kalau di Gambir sekarang empat *track* itu digunakan juga untuk kereta KRL, nanti di Manggarai ini kita akan siapkan enam *track* khusus untuk kereta jarak jauh.

Apakah itu kita masih membutuhkan juga di tempat lain Stasiun Sentral? itu kita belum diskusikan, kita sedang mengkonsentrasikan bagaimana kita bisa membangun menyiapkan Stasiun Sentral di Manggarai Pak, Pak Eddy Santana. Ini yang perlu kita siapkan dan memang pendanaan juga masih bertahap, pengoperasian juga masih bertahap. Tahap awal yang kita lakukan kemarin adalah bisa memisahkan jalur Bogor dengan jalur Bekasi Pak, sehingga *headway* kita harapkan bisa lebih tinggi. Nanti akan ada beberapa rangkaian tahapan lagi yang akan kita lakukan. Saya kira itu untuk mengejar target 2 juta di Jabodetabek.

Selanjutnya, mungkin Pak Aras terkait dengan Makassar-Parepare. Iya Pak, saya tiap minggu Pak, melakukan monitoring ini Pak, baru kemarin kami lakukan *monitoring* dalam rangka mengejar di Oktober bisa dilakukan pengoperasian untuk kereta penumpang. Operatornya sudah ada kalau tidak salah dari KAI nanti Pak, untuk kereta penumpangnya kereta perintis di bukan Makassar-Parepare Pak, ya Pak, Maros-Barru. Jadi, ini yang kita harapkan bisa kita operasikan dulu dan secara bertahap apa yang disampaikan sekaligus mungkin dengan Pak, isu dari Pak Ketua tadi bahwa memang kita sedang melakukan evaluasi kembali Pak, trase yang untuk dari Maros ke Makassar. Tentunya *concern* kita adalah efisiensi biaya Pak, tidak mengikuti sekedar untuk bahwa kita butuh dengan yang *elevated*, itu yang memang sudah

diarahkan oleh Pak Menteri untuk melakukan evaluasi trase dari Maros sampai ke Makassar.

Mengenai lahan juga kami akan ini tentunya Pak, kita akan selesaikan masih ada 82 warga tapi *alhamdulillah* Pak, ini memang cukup berat juga kita menyelesaikan masalah lahan di Makassar-Parepare. Mungkin untuk terkait dengan operator pelecehan seksual mungkin nanti Pak Rofiq bisa menjelaskannya.

Pak Sudjadi, Pak, baik Pak, terima kasih Pak, masukannya terkait dengan perencanaan di perkeretaapian. Memang banyak sekali tadi kalau kita lihat di kebutuhan untuk pembangunan perkeretaapian dilihat di rencana Induk Perkeretaapian Horizon waktu 2030, kita butuh 800 sekian triliun, Pak, ini yang menjadikan kendala juga kita bisa bagaimana kita memilih yang menjadi prioritas untuk kita segera bangun di dalam waktu dekat ini. Kami terus Pak, kita akan lakukan evaluasi ini khususnya terkait dengan reaktivasi tadi saya sudah sampaikan. Berdasarkan evaluasi dari kajian kita reaktivasi-reaktivasi yang jalur-jalur mati ini seperti apa kita bisa menghidupkannya mana yang menjadi prioritas sesuai dengan *demand* yang ada tentunya, Pak.

TAC juga tadi saya sudah terima kasih Pak Sudjadi, memang betul tadi TAC 0,75 tadi sudah disampaikan dari IMO sehingga biaya IMO memang selalu besar dari TAC dan ini sudah dirubah dengan konsep *pricing* dengan sudah ada peraturannya dan ini tinggal kita implementasikan, Pak.

Pak Fadholi, terkait dengan, *oh* tidak ada ya baik. Yang terakhir mungkin dari Pak Iwan Aras tadi, Pak, izin Pak. Untuk LRT Jabodebek mungkin tadi sudah saya sampaikan PSO memang betul Pak, ini PSO ini untuk kereta ekonomi, dan PSO yang untuk nasional di dalam Perpresnya memang ini diberikan kepada BUMN, itu di dalam Peraturan Presidennya Pak, untuk pelaksanaannya. *Nah*, oleh karenanya tadi PSO ini yang kita berikan kepada KAI dan kepada anak usahanya juga ke KCI ini untuk LRT di Jabodebek. Di Perpresnya harus BUMN, Pak, tapi izin Pak di Perpresnya memang dengan diberikan kepada BUMN dan bisa bekerjasama dengan badan usaha lainnya *gituloh*, Pak. Itu di Perpresnya Pak, untuk peraturan pelaksanaannya, Pak.

Dan, memang di PM-nya perhitungan tarif ada margin 10% Pak untuk PSO itu Pak, jadi berapa biaya operasi, terus ada margin 10% untuk keuntungan dari operator. Mungkin nanti terkait KCIC bisa dijelaskan terkait SDM juga, Pak Dewo.

Untuk LRT Jabodebek izin, Pak Iwan. Kami sudah juga diperintahkan oleh Pak Menteri untuk mengawal pengoperasian LRT Jabodebek ini dijamin tidak melakukan tidak untuk dioperasikan secara tepat tapi dijamin bahwa pengoperasiannya *safe and secure*, Pak. Oleh karenanya, kami sekarang tengah mengupayakan pendampingan dari konsultan internasional untuk di

DJKA sendiri bagaimana kita bisa meyakinkan bahwa pengoperasian LRT Jabodebek ini nanti benar-benar *safe*, Pak, ini yang kita kawal, Pak.

Agustus ini mungkin sifatnya hanya *showcase* saja ya, Pak, mungkin Pak Dewo nanti bisa sampaikan Pak, karena kami belum bisa merilis apapun terkait dengan pengoperasian atau yang diistilahkan dengan *commercial operation date*-nya, Pak. Tentunya nanti kita terhadap LRT Jabodebek karena ini konsesi diberikan kepada KAI dan kereta cepat diberikan kepada KCIC konsesi ini, dengan perubahan-perubahan atau penambahan-penambahan biaya tadi kita akan me-*review* konsesi yang sudah kita berikan, Pak. Ini yang kita masih tunggu, sudah *final* nanti kita akan lakukan *review* terhadap konsesi yang diberikan tentunya dengan melihat kelayakan dari yang nanti di *review* oleh teman-teman dari KAI.

Saya kira itu Pak Pimpinan, beberapa jawaban saya secara ringkas, mungkin nanti secara detail akan kami sampaikan melalui jawaban tertulis. Terima kasih, Pak.

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

Pak Ketua.

KETUA RAPAT:

Baik Pak Dirjen, silakan Pak Hamka.

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

Sebelum lanjut Pak Dirjen, saya masih bingung juga tadi masalah LRT Jabodebek dengan Jakarta, Pak, kaitannya di mana *nih*, yang mau dioperasikan di Jakarta atau yang *gimana* nih, karena saya lihat LRT itu kan ada juga masuk dalam kota di Jakarta kan ya Pak, yang mana di sini, kan ada Jakarta tadi katanya ada yang nasional, gimana bagaimana pengoperasiannya nanti.

Itu Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya silakan dijawab, Pak.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Baik terima kasih Pak Hamka.

Jadi, tadi tatanan ada penyelenggaraan perkeretaapian ada nasional ada provinsi, Pak. Nasional ini yang untuk melayani pergerakan antar provinsi Pak sementara yang untuk provinsi adalah pergerakan di dalam provinsi atau antar kabupaten.

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

Tapi jalur yang sama?

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):

Lain Pak, jadi pelayanan pergerakannya, Pak. Jadi kalau LRT Jabodebek ini melayani dari Bogor, Bekasi, ke Jakarta, Pak, jadi sifatnya antar provinsi. Itu LRT Jabodebek. Kalau LRT Jakarta ini hanya melayani pergerakan yang di dalam kota Jakarta saja, beda jalurnya, Pak.

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

Jadi yang uji coba tabrakan di sana tanggung jawab nasional, Pak ya?

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):

Betul Pak kalau yang LRT Jabodebek.

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

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak Dirut PT. KAI silakan Pak, Pak Didiek.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Terima kasih, Pak Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Yang belum sempat di jawab oleh Pak Dirjen Bapak jawab.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Siap.

KETUA RAPAT:

Tapi yang sudah dijawab oleh beliau tidak usah Bapak ulang lagi.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Baik.

Terima kasih Bapak Pimpinan atas waktunya.

Jadi, Pak Pimpinan dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI. Dari apa yang disampaikan pertanyaan-pertanyaan maupun masukan dan ide-ide dari Bapak-Ibu sekalian tadi dari Pak Bob, Pak Sudewo, kemudian Pak Hamka, Pak Bakri, kemudian Bu Novita, Pak Sumail, Pak Eddy Santana masih ada, Pak Aras, ya, kemudian Pak Sudjadi, serta Pak Fadholi, dan Pak Iwan Aras terima kasih, menunjukkan adanya dukungan *support* yang luar biasa Pak, dari Komisi V, akan mengenai adanya perkeretaapian ini Pak Iwan. Memang Pak Iwan, infrastruktur dimulai dari perencanaan, permasalahan akan timbul kalau perencanaannya tidak *governance*. Jadi, sepertinya apa yang kita alami sekarang ini Pak Hamka karena memang perencanaannya tidak *governance*.

Saya puluhan tahun di perbankan Pak, saya biasa melayani proyek-proyek infrastruktur, pada saat mendesain *corporate financing*, *project financing* maka perencanaan itu harus menjadi kunci, termasuk potensi *overrun* dan *cash flow defisit* itu harus sudah diperkirakan. *Nah*, proyek-proyek yang ada sekarang ini rata-rata Pak Iwan, Bapak-Ibu sekalian itu seperti itu. Dan, kita ini sekarang sedang menyelesaikan masalah-masalah itu. Jadi, saya rasa pemahaman Bapak-Ibu sekalian sudah sangat baik ya, mengenai ini.

Saya tidak akan menjawab satu persatu Pak Iwan, ya namun ada beberapa hal yang ingin saya sampaikan mungkin yang ringan-ringan dulu. Bapak-Ibu sekalian PSO, ya, PSO itu bukan untuk kereta api. PSO itu untuk penumpang ya. Jadi, kesan bahwa kereta api di PSO itu tidak tepat, jadi yang di PSO adalah penumpangnya. *Nah*, harapan kami ini Pak Pimpinan Pemerintah tuh bisa mendesain bagaimana PSO itu tepat sasaran dan kita *tools*-nya sebetulnya sudah ada, kita sudah punya NIK masing-masing itu menjadi identifikasi “*Oh*, orang ini perlu disubsidi atau tidak”.

Subsidi sekarang ini masih gelondongan sehingga kebutuhan sangat besar, karena orang-orang yang tidak perlu disubsidi kita subsidi oleh Pemerintah. *Nah*, jadi harapan kami ini Pak Pimpinan, Komisi V bisa men-*drive* Pemerintah untuk membangun kebijakan yang konstruktif, progresif, dan untuk kepentingan masyarakat yang membutuhkan. Jadi, sekali lagi PSO itu bukan untuk kereta api, Pak, kereta api tidak perlu di PSO karena kita membangun dengan keekonomian. *Nah*,

Bapak-Ibu sekalian.

Bisnis model kereta api sudah dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 23 tentang Perkeretaapian Tahun 2007, bisnis modelnya ada di situ. Infrastruktur itu oleh Pemerintah, sarana serahkan kepada operator. Kereta api di Indonesia-Hindia Belanda ada 1.864, dibangun jadi sudah ratusan tahun, dulu Pemerintah kan belum ada, Pak, Hindia Belanda itu menguasai semuanya kereta api ini, dari regulator sama eksekutor itu oleh Pemerintah Hindia Belanda. Jadi, aset-aset kereta api itu luar biasa, dari zaman Pak Sudjadi, Pak Fadholi itu, Pak, aset kereta itu di mana-mana. *Nah*, sekarang ini memang belum kita operasikan semua, banyak jalur-jalur sudah tutup ya namun sekarang Pak Dirjen dan perkeretaapian kan sedang terus membangun, Pak, sambil mereaktivasi. Memang kecepatan membangun Pak Dirjen lebih cepat daripada reaktivasi, jadi nanti Pak, siapa tadi, Pak Bakri ya, Pak Bakri sama Pak, siapa yang di belakang nya Pak Eddy Santana tadi, Pak Aras ya, itu kita mesti melihat ya.

Jadi, artinya gini Pak Iwan Aras ya, kebijakan itu berdasarkan undang-undang, tadi yang sama Pak Fadholi panjang lebar tadi Pak, sebetulnya ada di undang-undang. Undang-undang itu memberikan arah, ya, pemeliharaan, perawatan, dan pengoperasian prasarana itu oleh Pemerintah dan harus dibentuk badan pengelola, *eh* Badan Penyelenggaran Prasarana, namun sampai sekarang kan belum terbentuk Pak, makanya dititipkan ke kereta api. *Nah*, tadi Pakde menyoroti kalau prasarana tidak dirawat, tidak dibersihkan dengan benar, masalahnya ke keselamatan. Kami Pak, PT. Kereta Api bertanggung jawab merawat, memelihara, dan mengoperasikan prasarana ini.

Karena bagaimana kami menjalankan kereta api dengan kecepatan 120 kalau kami tidak yakin prasarananya sehat. Prasarana di Indonesia itu Pak, rata-rata sudah terbangun sejak zaman Hindia Belanda ratusan tahun, lebih daripada 3.000 jembatan di atas 100 tahun, bagaimana merawat jembatan yang di atas 100 tahun? Berapa biaya yang kita perlukan untuk kita jamin keselamatannya di *assess* oleh Pak Dirjen, di *assess* oleh Pak Direktorat Keselamatan, prasarana ini sehat dan bisa dioperasikan sampai 120 km. Kita memerlukan biaya, Pak.

Jadi, seperti Tahun 2022 ini Pak, anggaran kami 3,4 triliun untuk merawat dan mengoperasikan prasarana ini, namun dari Pak Dirjen, kami hanya dikasih 500 miliar, sisanya ya tanggung jawab korporasi kami, Pak. *Nah*, ini kami sedang nego dengan Pak Dirjen, ya, bagaimana kekurangannya ini. Pak Dirjen menyampaikan “*Oh* nanti Pak Didiek nanti Bapak akan diaudit oleh BPKP mengenai keluarnya uang ini keluar bener *nggak*” *Oh* kami siap. Bahkan sejak 2015 Pak sampai 2021 tadi Pakde menyebut 10 *backlog*-nya itu, yang benar adalah 14 triliun Pak, yang sudah kita keluarkan, sementara yang di-*support* oleh Kementerian Perhubungan itu ada *backlog* sekitar 14 triliun. *Nah*, kami tidak bisa nagih ini karena selama ini yang dikontrak tadi Pak, dulu 70%, 50%, turun-turun-turun. Tapiikan untuk menjamin keandalan dan keselamatan, kami harus rawat, Pak, kami harus operasionalkan. Separuh daripada tenaga

kami Pak, itu untuk mengoperasikan ini, Pak, 7.000 km, 595 stasiun yang aktif, itu semua terdistribusi. Jadi,

Bapak-Ibu sekalian,

Inilah yang sedang kita luruskan ya dan sebetulnya IMO TAC ini, Pak, di negara-negara di Eropa ini menjadi *policy tools* bagi Pemerintah untuk mendorong muatan logistik. Jadi, kalau kereta-kereta yang cepat itu Pak TAC nya mahal, karena tarifnya bisa komersial, tetapi untuk angkutan logistik TAC nya kadang perlu di-nol kan supaya biaya logistik itu murah sehingga angkutan barang tidak melalui jalan raya tetapi melalui rel. Bagaimana arahan Pak Presiden untuk menurunkan biaya logistik, Pak, kalau kebijakan Pemerintah itu tidak terintegrasi, ODOL masih berjalan, orang tidak ada insentif untuk menggunakan kereta api ini. Kami untuk tarif kami Pak, kereta api ini kena PPN 10%, kena TAC, bagaimana kami bersaing dengan truk yang sudah tidak bayar pajak jalan raya, tidak bayar PPN, dan tidak ada TAC nya, Pak, *nah* ODOL lagi Pak. Jadi ini Pak, jadi hal-hal kayak gini bagaimana kita ingin membangun ekosistem kalau ini tidak bisa dilakukan.

Kami membangun jalur-jalur Pak, dibantu Pak Dirjen masuk ke pelabuhan-pelabuhan Pak, masuk ke kawasan industri, masuk ke pabrik untuk menghindari apa Pak, *loading unloading*, Pak. Ini yang kami untuk menekan biaya logistik, namun kalau tidak ada keberpihakan seperti ini ya, nanti akan jauh, Pak. Makanya logistik kita ini masih mahal. Jadi saya rasa itu Pak Pimpinan, proyek strategis nasional kami Pak, ini dua yang sangat penting.

Jadi, Pak Hamka, LRT Jabodebek Pak, itu riwayatnya di awal Tahun 2015, 2015. Jadi, waktu itu antara salah satu perusahaan kontraktor ya dan Kementerian Perhubungan itu ada rencana untuk membangun LRT ini. Keluarlah Perpres Pak, *nah* dibangun lah LRT ini. Namun dalam berjalannya waktu di 2017 Pak, itu belum ada kontrak antara kontraktor dan Kementerian Perhubungan, *nah*, kontraktornya itulah yang salah satu BUMN kesulitan Pak, karena begitu uang sudah banyak dikeluarkan tetapi untuk nagih ini dari mana, tidak ada kontraknya.

Nah, 2017 itulah Menteri Keuangan menyampaikan bahwa keuangan negara tidak memungkinkan untuk mengeluarkan 29,9 triliun untuk membangun ini, tetapi Bu Menteri Keuangan menyampaikan Pemerintah akan membayar secara mencicil.

Nah, ini sebetulnya juga tidak sesuai bisnis model yang dibangun di undang-undang, Pak, karena akhirnya infrastruktur dan sarana ini jadi satu dalam satu proyek Pak, sehingga beban menjadi satu kepada semuanya ke operator. Jadi, waktu 2017 itu kami dipanggil Pak karena kereta api yang bisa diberikan PSO. Jadi, artinya PSO pada penumpang dilewatkan ke kereta api. Namun PSO yang ada sekarang, kan PSO hanya untuk angkutan sarannya

saja Pak, infrastruktur sudah ada. Tapi untuk LRT ini karena proyek yang baru Pak, infrastrukturnya masih dibangun juga oleh kereta api karena dapat penugasan sehingga *project* ini agak-agak aneh, Pak. Pemilik proyek ini Kementerian Perhubungan, kontraktornya Adhi Karya. Di Perpres 49 kereta api sebagai pembayar, Pak, jadi kalau dibuka anatomi Perpres 49 itu memang ini sesuatu yang tidak wajar sebetulnya, namun ini dalam rangka untuk menyelesaikan proyek strategis nasional, Pak. Sehingga PSO yang tadi disampaikan Pak Dirjen ini, Pak, PSO termasuk untuk pengembalian infrastrukturnya.

Jadi, bayangkan 29,9 sarananya itu hanya 4 triliun, Pak, yang 25 itu, itu adalah untuk prasarananya. Kalau itu oleh Pemerintah, APBN kan tidak perlu dikembalikan kan Pak, tapi bermanfaat bagi masyarakat, nilai *economic rate of return* nya itu sudah ada. Tapi, kalau kami di kereta api, investasi ini dari utang, Pak. Jadi kami 29,9 itu untuk dikasih PMN 7,6 triliun, Pak di 2017 dan 2018, kami berutang itu Pak, 20 triliun sendiri. Karena 7,6 ditambah 21 kan Pak, 29,9.

Jadi, bagaimana kami mengembalikan utang itu kalau tidak di *top up* PSO oleh pemerintah untuk pengembalian infrastruktur ini, karena desainnya itu sudah *nggak* benar dari awal. Jadi Pak Mark ini lah LRT itu menjadi bagian daripada kereta api dan ini akan menjadi beban, Pak.

Memang sudah ada studi lagi Pak, mengenai FS ya dan ini harapan saya LRT Jabodebek Pak, dari Jakarta nanti di Dukuh Atas, Bekasi nya di Bekasi Timur, kemudian Depoknya ada di Cibubur ini bisa membangkitkan angkutan penumpang, Pak. Itu satu Pak.

Kedua, Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini demikian. Jadi, memang kalau *sunnahtullah* ya Pak, ya serahkan pada ahlinya, kalau perusahaan bukan kereta api merencanakan menjadi penyelenggara kereta api ya, pasti masalah Pak. Ini juga diawali juga oleh kontraktor juga. *Nah*, pada saat 2017, Pak, kesulitan juga ini, dan kemudian berjalan, 2019 itu keterlambatan karena pembebasan tanah Pak, ini luar biasa. *Nah*, saat itulah kemudian kita kereta api diminta untuk masuk, Pak, namun baru dengan keluarnya Perpres 93 Tahun 2021 kemarin, kereta api betul-betul menjadi *lead sponsor* daripada kereta cepat ini KCIC, Pak, Kereta Cepat Jakarta Bandung. Jadi,

Bapak-Ibu sekalian,

Memang tadi yang mungkin bisa ditayangkan sedikit ya. Sebetulnya Pak Pimpinan, kemarin kami diingatkan oleh Komisi VI kalau kami diundang rapat di komisi lain mesti lapor, tadi saya sudah lapor ke Pak Faisal. Mungkin nanti Pak Iwan bisa kasih tahu ke Pak Faisal ya, bahwa kami diundang mendampingi Pak Dirjen Pak, ya. Langsung ke yang rinciannya saja rinciannya saja.

Jadi, ini Bapak Pimpinan, *cost* daripada kereta cepat ini \$6 miliar awalnya, ya, kami mengambil yang terakhir saja. *Nah*, ini estimasi *cost overrun* Pak, ini ada bahwa banyak hal ini ya. Jadi, total *cost overrun* kita ini antara \$1,176 miliar sampai \$1,9 miliar. Terdiri dari apa saja, awalnya di pembebasan lahan ini, Pak, ini antara \$100 juta sampai dengan \$300 juta ya, ini ada di pembebasan lahan. Yang besar juga adalah EPC ini, Pak, EPC ini antara \$600 juta sampai \$1,2 miliar. Jadi, ini eskalasi harga, kemudian (suara kurang jelas) ini belum terencana dari awal, relokasi jalur-jalur utilitas nih ya, kemudian yang besar lagi adalah biaya *financing cost* Pak ini yang terutama karena EDC ini sekitar 200 juta sendiri, kemudian PI *head office* dan pra operasi ini sekitar \$200 juta juga. Jadi, ini yang kemarin kami tayangkan pada saat kami RDP di Komisi VI dan pada saat juga disampaikan oleh Pak Menteri BUMN, Pak, dan kemarin sudah dalam pembahasan menyeluruh dan ini akan diberikan *support* Pak.

Dan, ini Pak apabila ini tidak jadi Tahun 2022 maka berpotensi penyelesaian kereta cepat ini akan terlambat juga karena *cashflow* daripada PT. KCIC itu Pak, itu akan bertahan mungkin sampai dengan September sehingga kalau ini belum turun maka *cost overrun* ini yang akan penyelesaiannya harapannya nanti bulan Juni 2023 ini akan terancam mundur dan memang kami merencanakan bulan November nanti Pak, kita akan melakukan *trial* pada saat G20 pada saat presiden China

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

Izin Pimpinan, ini *cost overrun* untuk KCIC Pak?

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Betul.

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

Bukan untuk LRT ini?

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Bukan.

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

Oh, karena ada lagi *cost overrun* untuk LRT kan.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Betul Pak.

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

Iya silakan.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Jadi kembali Pak Hamka semua dari perencanaan Pak, efeknya.

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

Ya, jangan ditanya pada rumput yang bergoyang, Pak.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Nanti Pak Dirjen yang menjawab Pak. Jadi, Bapak-Ibu sekalian saya rasa itu, kemudian sekarang ini Sulawesi Selatan juga demikian Pak Aras ya bahwa ini harapan dilakukan peresmian sebelum Oktober, saya rasa ini juga masih tanda tanya Pak, tapi kita akan *fight* kan nanti kita dukung Pak Dirjen untuk bisa menyelenggarakan ini.

Kemudian mengenai pelecehan seksual, saya rasa kami mengambil langkah cepat Pak Aras bahwa sehari setelah terjadinya pelecehan seksual saya mengambil keputusan bahwa pelaku pelecehan seksual kami *banned* Pak, kami *blacklist* dari sistem kami sehingga tidak mungkin dia beli tiket di kereta api. Dan, kami sudah komunikasi dengan Komnas Perempuan, Pak, dan kami di-*support* penuh dan nanti dalam pembuatan aturan-aturan kepada penumpang kami akan berkonsultasi dengan Komnas Perempuan.

CCTV itu ada di mana-mana Pak, dan kami sudah memasang CCTV yang analitik sehingga yang disampaikan oleh Bu Novita tadi *face recognition* ini dengan cepat tertangkap, Pak. Jadi, kalau orang itu melakukan sesuatu perbuatan, maka kita tandai orang itu, begitu masuk sistem kita nanti akan ada *warning* sehingga seluruh insan kereta api bisa melakukan tindakan-tindakan untuk melakukan pencegahan.

Kemudian, hal-hal yang lain Pak, mengenai SDM Kereta Cepat Jakarta-Bandung ini juga menjadi tantangan karena memang menyediakan sejumlah 400-500 pegawai yang berpengalaman dan bersertifikat itu tidak gampang, Pak. Sehingga memang nanti di awal mungkin masih banyak tenaga-tenaga China yang akan ada di sini namun tetap akan ada pendampingan dari kami Pak. *Nah*, nanti dalam berjalannya waktu, ini akan kami percepat sehingga paling tidak selama lima tahun nanti akan transisi dan kita akan jadikan operasikan oleh anak-anak Indonesia.

Kemudian, Pak Hamka mengenai *eh* Pak Iwan tadi ya pertanyaan ya mengenai kecelakaan LRT, Pak. Jadi, sistem pengoperasian LRT ini GoA III Pak, jadi kalau Pak Effendi tadi GoA II, ini GoA III lebih canggih Pak, tidak ada masinis Pak, hanya *Train Attendant*. *Nah*, Bapak-Ibu sekalian kenapa terjadi kecelakaan, saya rasa waktu itu Dirut Inka sudah menjelaskan Pak, pada saat terjadi kecelakaan.

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

Tolong dijelaskan lagi Pak, uji coba tabrakan *gituloh* Pak ya.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Jadi begini Pak Hamka. Lebar sepur ini 1435, yang ada sekarang ini kan 1067 Pak, yang beredar ini yang ada di kita ini. INKA itu tidak mempunyai *track* untuk *dynamic test*, Pak. Jadi pada saat *factory acceptance test* kan cuma *factory* saja, Pak, cek semua speknya lolos dikirimlah ke sini. *Nah*, *dynamic test* kan ada di atas ini kan Pak, *nah* inilah yang terjadi. Kereta api kalau SOP nya dilanggar Pak, pasti terjadi kecelakaan. *Nah*, yang melakukan tes siapa maka terjadi ini, Pak. Itu Pak, jadi barang masih di dalam tanggung jawab manufaktur Pak, karena masih dalam tahap pengujian, masih dalam tahap pengujian. Kenapa pengujiannya dilakukan di atas karena manufakturnya tidak mempunyai *track* yang 1435. Ini, ini, jawabannya itu ya Pak Hamka, ya.

Nah, kemudian sistem persinyalan saya sampaikan tadi GoA III ya tidak ada masinis. Dan, tadi kalau Pak Hamka menyampaikan empat BUMN keroyokan itu ya, ya itu sebetulnya gini Pak. Pak Erick ini kan menjadi salah satu motor untuk pembangkitan pariwisata di Sumatera Barat, Pak, *nah* di sana ada kereta api yang legendaris namanya Mak Item, yang dulu dioperasikan di Sawahlunto Pak. *Nah* untuk membangkitkan ini, kereta api kan tidak punya uang Pak, untuk mengaktifkan 4 km dari Sawahlunto sampai ke Muaro Kalaban. Kemudian, kami juga akan mengeluarkan reaktivasi terhadap Kereta Api Uap Mak Item. *Nah*, kemudian atas inisiatif kontraktor BUMN, kami bersama-sama dengan tiga BUMN membangun pola model Pak. Jadi ibaratnya kan ini KA *sponsorship*, jadi keretanya bisa jalan nanti kita tempelin iklan-iklan daripada ketiga BUMN ini Pak, sehingga jadi kolaborasi Pak, sehingga ini untuk membangkitkan pariwisata di Sumatera Barat.

Jadi, waktu itu kami juga konsultasi dengan Pak Dirjen dan Pak Menteri Perhubungan memang tidak ada dana, *nah* makanya Kementerian BUMN mengambil inisiatif kolaborasi antar tiga BUMN dan tidak tertutup kemungkinan untuk BUMN-BUMN lain untuk bergabung, Pak.

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

Izin Pimpinan, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Silakan, Pak.

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

Saya hanya mau tanya. Telah selesai, keluar uang, Pak, saya tidak tahu administrasi akuntansinya di sana seperti apa. Dan, Bapak sebagai penerima aset yang diperbaiki tentu ada nilai tambah terhadap waktu penyusutan daripada aset tersebut. Bagaimana Bapak bisa menilai di situ sehingga laporan keuangan Bapak akuntabel? Bisa dimasukkan? Karena pasti nilai-nilai teknisnya itu bertambah, nilai teknis bertambah nilai ekonomis bertambah gitu loh Pak. Kalau kita mau prinsip akuntansi pembukuan kita yang benar. *Nah*, kalau sporadis-sporadis begitu pertanyaan saya ya dibukukan sebagai apa itu mereka dan Bapak bukukan sebagai apa *gituloh* karena Bapak punya aset. Terima kasih.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Pak Hamka, kita kembali ke Undang-Undang 23, Pak. Jadi, aset itu akan menjadi aset kereta api dan kita akan minta konsesi kepada Pak Dirjen. Aset itu pada saat konsesi selesai Pak, masuk ke asetnya Pemerintah, Pak. Jadi di buku kami, nanti akan kami buka sebagai aset sebagai bentuk konsesi, Pak. Jadi, asetnya dalam bentuk konsesi, Pak. Konsesi ini pada saat jatuh waktu nanti Pak Dirjen akan hitung Pak, oh konsesi ini kembalinya berapa tahun? Bisa 20 tahun, bisa 30 tahun, bisa 50 tahun. Kalau kereta api ini pendapatan cuma yang Sawahlunto ini Cuma kecil Pak, ini Sawahlunto bisa 50 tahun bisa 70 tahun. *Nah*, aset itu nanti akan dicatat oleh Pemerintah, itu Pak.

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

Izin, Pimpinan. Itulah saya khawatirkan sporadis-sporadis kebijakan seperti ini, Pak. Bukan saya salahkan kepada siapa-siapa, bukan salah Bapak itu, bisa paham, kalau kita mau bertanya lebih panjang lagi terpaksa kita harus bertanya pada rumput yang bergoyang.

Terima kasih, Pimpinan.

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Terima kasih Pak Hamka, untuk mengingatkan.

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

Pimpinan-Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya silakan, Pak Sudewo.

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

Kembali ke kereta cepat. Saya hanya ingin mengingatkan kepada KAI dan Dirjen Perkeretaapian. Supaya kereta cepat itu realisasinya betul-betul sebagai kereta cepat *high speed* ya, yang kecepataannya adalah 350 km/jam, jangan sampai nanti ternyata realisasinya jauh dari itu. Segala daya upaya dilakukan oleh Pemerintah sampai mengeluarkan uang yang tidak sedikit tetapi realisasinya ternyata berbeda. *Nah*, kira-kira kajian atau evaluasi yang dilakukan oleh Dirjen Perkeretaapian terhadap hal ini ya sebagai langkah-langkah antisipasi supaya hal yang demikian itu tidak terjadi, persiapannya supaya betul-betul mewujudkan *high speed* sebesar 350 km/jam itu betul-betul terwujud, sampai pada tahapan sekarang ini apa gitu ya. Jangan sampai ternyata itu sebuah kebohongan, sebuah kebohongan *gituloh*.

Kemudian, yang saya pertanyakan berikutnya untuk kereta cepat. Persiapan sumber daya manusianya bagaimana, karena pengoperasional kereta cepat ini sungguh berbeda dengan kereta yang lain yang reguler.

KETUA RAPAT:

Tadi itu sudah dibahas Pak, Bapak tadi tidak ada.

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

Oh sudah?

KETUA RAPAT:

Iya.

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

Nanti coba sedikit lah dari *nganu* supaya saya bisa dengar sedikit lagi Ketua.

KETUA RAPAT:

Iya jangan tinggalkan tempat makanya.

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

Iya, nanti dari sini sampai selesai saya. Terus yang pertanyaan saya tadi pendalaman soal IMO, bagaimana tanggapan Dirjen Perkeretaapian coba sedikit lagi.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Lanjut Pak Dirut, sudah Pak?

DIREKTUR UTAMA PT. KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):

Saya rasa Pak Sudewo nanti saya jawab sedikit Pak, tapi nanti Pak Dirjen yang lanjut, Pak.

Pak, kami untuk yang kereta cepat ini Pak, kami akan upayakan itu Pak, dan karena proses integrasi sistem ini sedang dalam proses penyelesaian Pak, ini sekitar saya totalkan ini sudah di atas 85% Pak, progresnya penyerapan investasi ya. Sehingga memang dalam suatu proyek infrastruktur 15% terakhir faktor yang sangat krusial Pak, sehingga sekarang kita sedang membahas ya. Terus itu mengenai *maintenance and operational readiness* Pak, termasuk sisi SDM nya itu.

Saya rasa itu Pak Dewo dan harapan kami isu-isu yang *critical* moga-moga kita bisa selesaikan dalam waktu yang satu tahun ini Pak, sehingga harapan masyarakat Indonesia untuk mempunyai suatu proyek kereta cepat ini bisa kita wujudkan dan menjadi satu *milestone* untuk menandai modernisasi perkeretaapian di Indonesia.

Terima kasih, silakan Pak Dirjen.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Saya dulu *anu*, Pak Dirut

KETUA RAPAT:

Iya silakan, Pak.

F-PDIP (Ir. SUDJADI):

Dulu Dirut yang *panjenengan* ganti itu pernah ke Temanggung diundang Bupati ya, melihat jembatan kereta api dua yang *idle*, gedung yang *idle*. Seandainya, dana Bapak kan di bawah Komisi IV kira-kira bisa *nggak* Bapak meluangkan waktu ke Temanggung karena asetnya itu banyak sekali yang *idle* Pak, kalau hanya lewat Jogja saja *sprek nggak-nggak* ada artinya Pak, gitu.

Mohon maaf kalau itu harus level Dirut di kereta api itu, itu belum termasuk di daerah-daerah lain di Jawa Tengah.

Terima kasih. Hanya seandainya.

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

Izin-izin, Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Iya silakan Pak Eddy.

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

Saya lupa tadi kita pernah Kunker Pak, ya ke Aceh, Lhokseumawe, Bireuen. *Nah*, ini juga tadi lepas dari perhatian kita, sama dengan Sulawesi Selatan Pak Dirjen juga ya. *Nah*, kapan itu bisa dioperasikan dengan baik, relnya sudah sebagian *gitukan*, tapi ada juga yang perlu ditambah gitu, lokomotifnya pindah ke Sulawesi gitu dari sana kabarnya gitu informasinya, nanti dari Sulawesi pindah ke Aceh, *gitukan*.

Kalau orang Aceh nanya pindah ke Aceh gitu, Sulawesi nanya Pak Iwan pindah ke Sulawesi *gitu*. *Nah*, saya kira ini harus jadi perhatian Pak, iya mubazir kita membangun *railway*-nya, stasiunnya, sudah bagus-bagus walaupun jaraknya masih pendek yakan. Ini saya kebetulan yang mimpinnya Pak, mewakili waktu itu jadi saya ingat terus, ada tanggung jawab moral saya di situ. Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak Eddy. Mungkin dari Pak Dirjen, saya kira dari KCI, MRT, LRT pada prinsipnya sudah terwakili semua tadi ya, jawaban dari Pak Dirjen dan Pak Dirut KAI. Ada yang mau ditambahkan lagi, Pak Dirjen?

DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):

Baik, terima kasih Bapak Pimpinan. Mungkin tadi ada Pak Sudewo ya Pak, ya minta masalah IMO. Kami sekarang sudah melakukan kajian Pak, Pak Sudewo berapa sebenarnya kebutuhan IMO untuk merawat sepanjang hampir 5.000 km jalur kita, Pak, segera kita akan selesaikan dan berapa *real* sebenarnya yang kita butuhkan ini dalam rangka mensikapi klaim dari PT KAI tadi sudah dijelaskan juga oleh Pak Didiek, berapa sebenarnya alokasi yang mereka keluarkan selama ini untuk perawatan dan pengoperasian jalur kereta Pak, ini yang tengah kita selesaikan.

Selanjutnya, untuk kereta cepat juga tadi, kami selain kereta cepat karena ini satu teknologi baru Pak, ini juga LRT Jabodebek juga dengan disampaikan Pak Dewo tadi bahwa *driverless* dengan GOA III sistem operasinya. Tentunya kami sudah diarahkan oleh Pak Menteri untuk sebagai regulator untuk juga dapat menguasai SDM kita Pak. Nah disamping kita melakukan pendidikan untuk SDM dari teman-teman di DJKA ini juga, kami didampingi oleh konsultan internasional independen Pak, ini dalam rangka mengawal menyakinkan bahwa pengoperasian Kereta cepat maupun Kereta LRT Jabodebek ini sesuai dengan yang direncanakan.

Kalau tadi disampaikan *fee max* nya kecepatan maksimumnya 350 km/jam itu adalah kecepatan maksimum Pak, namun kecepatan operasi mungkin di sekitar di bawah dari 300 mungkin sekitar 260 km/jam sehingga memang speknya dulu didesain kriterianya ini akan ditempuh Jakarta-Bandung itu dengan waktu antara 36-45 menit. Saya kira itu dua yang terkait dengan pertanyaan Pak Sudewo.

Yang selanjutnya dari Pak Eddy Santana, Aceh-Bireuen, Pak. Kami sekarang sedang konsentrasi Pak Eddy Santana, karena kita sudah membangun jalur yang selesai di Tahun 2019, kami kira, Pak, untuk sampai ke Kota Blang Pak. Yang saat ini hanya memang sekitar 11 km dan itu dioperasikan Pak, sampai sekarang pun masih beroperasi karena ada KRD satu untuk lebar jalur yang 1435 karena itu mungkin baru pertama kali dulu kita punya 1435, Pak. Segera nanti di Makassar-Parepare juga kita akan 1435 tentunya kita tidak akan memindahkan itu, Pak.

Dulu pernah ada alat untuk MPT-nya memang kita pindahkan ke sana Pak, untuk pembangunan Pak Eddy Santana, bukan untuk kereta yang beroperasi. Jadi, kereta itu masih beroperasi di antara Krueng Maneh sama Krueng Kekeh dan ini kita masih berkonsentrasi menyelesaikan untuk memperpanjang pengoperasian ini karena sudah kita selesaikan bertambah sekitar, mungkin sekitar 16 km Pak, ke Kota Blang. Jadi antara Krueng Kekeh sama Krueng Maneh nanti sekitar bisa 26 km dan harapannya ini bisa menghubungkan antar beberapa kecamatan. Untuk ke Bireun nanti kita akan liat Pak ininya kemampuan fiskal kita. Saya kira itu Pak Eddy Santana.

Terima kasih.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak.

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

Satu lagi Pimpinan.

KETUA RAPAT:

Sudah cukup mungkin siapkan obat maag masing-masing, ini sudah jam 3 siang kita belum makan siang, Pak.

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

Satu detik saja, Pak.

KETUA RAPAT:

Terakhir-terakhir.

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

Tadi hanya saya ingin Pak Direktur KAI, *cost overrun* yang LRT 2,6 triliun. Sudah masuk atau belum? Dan, diperkirakan karena kalau tidak ini pasti tidak bisa dilakukan, kapan kira-kira itu dan dari mana sumbernya apa, dari Kementerian Keuangannya sudah turun atau tidak berdasarkan PP 119. Itu saja.

KETUA RAPAT:

Baik, Pak Hamka dijawab tertulis saja, Pak ,cukup.

Baik, Bapak-Ibu sekalian,

Sesuai Tata Tertib Pasal 267 kita langsung masuk ke kesimpulan. Saya bacakan.

Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perkeretaapian, PT. Kereta Api Indonesia (KAI), PT. Kereta Commuter Indonesia (KCI), PT. Moda Raya Terpadu (MRT Jakarta), dan PT. Lintas Raya Terpadu (LRT Jakarta), Rabu, 6 Juli 2022.

1. Komisi V DPR RI meminta Ditjen Perkeretaapian, PT. Kereta Api Indonesia (KAI), PT. Kereta Commuter Indonesia (KCI), PT. Moda Raya Terpadu (MRT Jakarta), dan PT. Lintas Raya Terpadu (LRT Jakarta) agar meningkatkan koordinasi dan sinkronisasi dalam rangka mendukung aspek keselamatan, keamanan, dan kualitas pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa transportasi perkeretaapian.
2. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian untuk melakukan evaluasi terhadap program *Public Service Obligation* (PSO) serta *Infrastructure Maintenance and Operation* (IMO) dan *Track Access*

Charge (TAC) sebagai bagian tanggung jawab negara terhadap pelayanan masyarakat utamanya pada sektor perkeretaapian serta hasilnya disampaikan kepada Komisi V DPR RI.

3. Komisi V DPR RI meminta Ditjen Perkeretaapian, PT. KAI, PT. KCI, PT. MRT Jakarta, dan PT. LRT Jakarta untuk memperhatikan masukan dan saran Komisi V DPR RI, antara lain:
 - a) Meningkatkan koordinasi dengan Pemda terhadap penutupan pelintasan sebidang yang tidak memiliki izin.
 - b) Melakukan pengawasan secara intensif terhadap sarana dan prasarana perkeretaapian termasuk fasilitas perkeretaapian yang ramah terhadap perempuan, lansia, dan disabilitas.
 - c) Melakukan kajian terhadap pengembangan jaringan perkeretaapian pada wilayah yang memiliki potensi ekonomi.
 - d) Meningkatkan integrasi dengan moda transportasi lainnya termasuk di pelabuhan penyeberangan.
 - e) Melakukan kajian terkait rencana pemindahan Ibukota Negara.
 - f) Meningkatkan program Padat Karya Tunai (PKT) di sektor perkeretaapian.

Bapak-Ibu sekalian, apakah kesimpulan tersebut dapat disetujui?

(RAPAT: SETUJU)

Pak Dirjen, setuju ya?

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Setuju Pak.

KETUA RAPAT:

Saya ketok lagi.

(RAPAT: SETUJU)

Program Padat Karya Tunai.

Bapak-Ibu sekalian,

Setelah disepakati beberapa kesimpulan dan keputusan tersebut maka rangkaian acara Rapat Dengar Pendapat pada hari ini telah selesai. Sebelum acara rapat ini ditutup kami berikan kesempatan kepada Pak Dirjen untuk menyampaikan sambutan penutup. Saya persilakan Pak Dirjen singkat, padat, dan jelas sebelum makan siang.

**DIREKTUR JENDERAL PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN RI (Ir. ZULFIKRI, M.Sc., DEA.):**

Baik, terima kasih Bapak Pimpinan.

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

Banyak masukan yang sudah disampaikan oleh Komisi V, khususnya terkait dengan bagaimana kita memenuhi layanan perkeretaapian untuk masyarakat kita dan termasuk juga untuk logistik. Ini menjadi catatan kita dan kami sekali lagi mohon juga dukungan apabila nanti ada beberapa catatan dalam kita melakukan peningkatan untuk perkeretaapian ini. Kami atas nama teman-teman dari Pemerintah dan juga teman-teman dari operator Perkeretaapian mengucapkan terima kasih dan mudah-mudahan kita bisa senantiasa menyelenggarakan perkeretaapian ini yang handal, aman, dan juga terjangkau untuk masyarakat.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

KETUA RAPAT:

Amin, terima kasih ,Pak Dirjen.

Bapak-Ibu, sekalian yang saya hormati,

Rangkaian acara rapat pada hari ini telah kita selesaikan, kami mohon maaf apabila ada hal-hal yang kurang berkenan selama berlangsungnya rapat. Semoga hal-hal yang telah kita diskusikan dan kita putuskan dapat bermanfaat bagi masyarakat, bangsa, dan negara Amin.

Rapat Dengar Pendapat pada hari ini dapat kita tutup dengan ucapan terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.

(RAPAT DITUTUP PUKUL 15.10 WIB)

JAKARTA, 6 Juli 2022

a.n. KETUA RAPAT
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

NUNIK PRIHATIN BUDIASTUTI, S.H.
NIP. 196912021998032002