



**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT  
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH  
RAPAT DENGAR PENDAPAT KOMISI V DPR RI  
DENGAN DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
DAN DIRJEN BINA MARGA KEMENTERIAN PUPR**

- Tahun Sidang : 2022-2023  
Masa Persidangan : I  
Rapat Ke- :  
Jenis Rapat : RDP  
Sifat Rapat : Terbuka  
Hari, Tanggal : Rabu, 14 September 2022  
Waktu : Pukul 10.00 s.d. 13.30 WIB  
Tempat : Ruang Rapat Komisi V DPR RI, (Ruang KK V)  
Gedung Nusantara DPR RI dan Secara Virtual *Zoom Cloud Meeting*
- Ketua Rapat : Ir. Ridwan Bae (F-P. GOLKAR) – Wakil Ketua Komisi V DPR RI
- Acara : Membahas terkait kecelakaan kendaraan di perlintasan sebidang jalur kereta api
- Sekretaris Rapat : Nunik Prihatin Budiastuti, S.H., Kabag Komisi V DPR RI
- Hadir : A. Anggota DPR RI:  
42 dari 55 orang Anggota dengan rincian:
1. FRAKSI PDI-PERJUANGAN (F-PDIP)  
11 dari 11 orang Anggota
    1. Lasarus, S.Sos., M.Si.
    2. Bob Andika Mamana Sitepu, S.H.
    3. Mochamad Herviano
    4. Hj. Sadarestuwati, S.P., M.MA.
    5. Sukur H. Nababan, S.T.
    6. Ir. Sudjadi
    7. Sarce Bandaso Tandiasik, S.H., M.H.
    8. Sri Rahayu
    9. H. Irmadi Lubis
    10. Ir. Effendi Sianipar
    11. 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. DR. H. Ali Mufthi, S.AG., M.Si.
    4. H. Tubagus Haerul Jaman, S.E.
    5. Muhammad Fauzi, 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. H. Mulyadi, M.MA.
  
4. FRAKSI PARTAI NASDEM (F-NASDEM)  
6 dari 6 orang Anggota
  1. Roberth Rouw
  2. Drs. H. Tamanuri, M.M.
  3. H. Syarif Abdullah Alkadrie, S.H., M.H.
  4. Drs. H. Soehartono, M.Si.
  5. Sri Wahyuni
  6. Drs. Fadholi, M. Ikom.
  
5. FRAKSI PARTAI KEBANGKITAN BANGSA (F-PKB)  
4 dari 6 orang Anggota
  1. H. Ruslan M. Daud
  2. Sofyan Ali, S.H.
  3. Neng Eem Marhamah Zulfa Hiz, M.M.
  4. H. Syafiuddin, S.Sos.
  
6. FRAKSI PARTAI DEMOKRAT (F-PD)  
2 dari 5 orang Anggota
  1. Dr. H. Irwan S.IP., M.P.
  2. Lasmi Indaryani, S.E.
  
7. FRAKSI PARTAI KEADILAN SEJAHTERA (F-PKS)  
1 dari 5 orang Anggota
  1. Ir. H. Sigit Sosiantomo
  
8. FRAKSI PARTAI AMANAT NASIONAL (F-PAN)  
5 dari 5 orang Anggota
  1. H.A. Bakri H. M., S.E.
  2. Athari Ghauthi Ardi
  3. Hj. Hanna Gayatri, S.H.
  4. H. Boyman Harun, S.H.
  5. Mesakh Mirin, SKM.
  
9. FRAKSI PARTAI PERSATUAN PEMBANGUNAN (F-PPP)

2 dari 2 orang Anggota

1. H. Muhammad Iqbal, S.E., M.Com.
2. Dr. H. Muh Aras, S.Pd., M.M.

**B. UNDANGAN:**

1. Plt. Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI (Zulmafendi, S.E., M.Sc.)
2. Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR RI (Dr. Ir. Hedy Rahadian, M.Sc.)

**JALANNYA RAPAT:**

**KETUA RAPAT / F-P. GOLKAR (Ir. RIDWAN BAE):**

dan Anggota Komisi V DPR RI

**Yang terhormat Dirjen Perkeretaapian,  
Kementerian Perhubungan,  
Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR,  
Dirut PT. Kereta Api, dan  
PT. KCI, serta  
hadiriin yang berbahagia.**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya kepada kita semua, sehingga hari ini kita masih dapat melaksanakan tugas dan tanggung jawab kita dalam keadaan sehat walafiat, secara fisik dan virtual dari tempat masing-masing.

Pada kesempatan ini, kami juga ingin memperkenalkan, tidak hadir ya, ya, ya. Pada kesempatan ini kami ingin memberitahukan bahwa Wakil Ketua Komisi V DPR RI yang baru, dari Fraksi Partai Persatuan Pembangunan, Saudara H. Muhammad Iqbal S.E., M.Com., Nomor Anggota 461, dari Daerah Pemilihan Sumatra Barat II, menggantikan Saudara H. Syaifullah Tamliha, S.Pi, M.S., tapi mohon maaf beliau lagi belum tiba, mungkin masih di perjalanan.

Menurut laporan dari Seketariat, daftar hadir Anggota Komisi V DPR RI, telah ditandatangani sebanyak 28 orang terdiri dari 15 orang hadir fisik dan 13 orang hadir virtual dengan 7 Fraksi, sehingga telah memenuhi kourum. Oleh karena itu sebagaimana ketentuan yang diatur dalam Pasal 281 Peraturan DPR RI tentang Tata Tertib, izinkanlah saya membuka rapat dengar pendapat pada hari ini, dan sesuai dengan ketentuan Pasal 276 ayat (1), rapat ini kami buka, dan dinyatakan terbuka untuk umum.

**(RAPAT DIBUKA PUKUL 10.00 WIB)**

Kami ucapkan terima kasih kepada Dirjen Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, Dirut PT apa, KAI dan PT KCI, yang telah memenuhi undangan kami dalam rapat dengar

pendapat pada hari ini, dengan agenda membahas terkait kecelakaan kendaraan di perlintasan sebidang jalur kereta api.

**Saudara-Saudara sekalian yang kami hormati,**

Masalah perlintasan sebidang, seperti pertemuan jalan raya dan jalur kereta selalu kontroversial, di satu sisi masyarakat membutuhkan akses jalan yang lebih singkat, tapi di sisi lain menjadi titik kemacetan dan merupakan simpul terjadinya kecelakaan. Kasus kecelakaan di perlintasan sebidang di Indonesia masih terbilang tinggi dengan jumlah korban yang tidak sedikit.

Selanjutnya, dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 91, ayat (1), menyatakan bahwa perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang, hal ini menjadi dasar untuk segera menutup perlintasan sebidang guna menciptakan transportasi yang aman dan selamat.

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

1. Perlunya sinergi kedepan antara perencanaan pembangunan jalan dan perencanaan pembangunan rel kereta api yang diatur dalam rencana induk Perkeretaapian Nasional.
2. Bagaimana penegakan aturan mekanisme pengawasan dan pemanfaatan SDM di bidang perkeretaapian dalam rangka meningkatkan aspek keselamatan.
3. Bagaimana upaya strategis yang dilakukan Korlantas Porli dalam menekan tingkat kecelakaan khusus pada perlintasan sebidang.

Sayang dari Korlantas Porli tidak sempat hadir dalam kesempatan ini.

**Pimpinan Anggota Komisi V DPR RI, para Dirjen, dan para Dirut yang kami hormati,**

Demikian pengantar dari kami, selanjutnya kami berikan kesempatan Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, Dirut PT. KAI, dan PT. KCI untuk menyampaikan pemaparannya, kami persilakan, siapa yang duluan *nih*, Perkeretaapian atau Bina Marga? Perkeretaapian, silakan Pak.

**Pił DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Baik terima kasih, Bapak Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Selamat pagi,

Salam sejahtera untuk kita semua,

*Shalom,*

*Om swastiastu,*

*Namo budaya, dan  
Salam kebajikan,*

Pada hari yang berbahagia ini, terlebih dahulu marilah kita panjatkan puji dan syukur ke hadirat Allah Subhanahu Wata'alla 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 kami hormati dalam rangka membahas terkait kecelakaan kendaraan di perlintasan sebidang jalur kereta api.

Selanjutnya kami juga menyampaikan ucapan salam ya.

**Yang terhormat Ketua Komisi V ya,  
Yang terhormat Wakil Ketua Komisi V DPR RI,  
Yang terhormat segenap Anggota Komisi V DPR RI,  
Yang terhormat Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR beserta seluruh jajaran,  
Yang terhormat Direktur Utama PT KAI, dan Direktur Utama PT KCI, serta Para hadirin yang kami hormati,**

**Pimpinan dan segenap Komisi V DPR RI yang kami hormati.**

Pada kesempatan ini selain dihadiri oleh para Direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, juga dihadiri oleh *stakeholder* Perkeretaapian yaitu Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia, Bapak Didiek Hartanto, Direktur Utama PT Commuter Indonesia, Bapak Roppiq Lutfi juga hadir.

Berdasarkan pembahasan pada rapat dengar pendapat pada hari ini, izinkan kami menyampaikan pemaparan terkait peran Direktorat Jenderal Perkeretaapian, mengurangi kecelakaan di perlintasan sebidang dengan garis besar *outline* sebagai berikut:

1. Kebijakan peningkatan keselamatan perkeretaapian;
2. Terkait dengan kinerja keselamatan perkeretaapian;
3. Terkait dengan isu perlintasan sebidang;
4. Upaya penanganan perlintasan sebidang.

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

Sebagai pendahuluan kami sampaikan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, baik prasarana dan sarana seluruhnya harus berlandaskan aspek keselamatan, mulai dari tahap perencanaan, tahap pembangunan, pengadaan termasuk proses pengujian dan sertifikasi, serta tahap pengoperasian, hingga tahap pengawasan dan perawatan, serta pengusaha.

Bedasarkan Perpres Nomor 18 Tahun 2020, terkait dengan RPJMN tahun 2020- 2024, keselamatan dan keamanan transportasi merupakan bagian prioritas pelayanan dasar dengan beberapa kegiatan prioritas di antaranya:

Pemenuhan fasilitas keselamatan dan keamanan transportasi, termasuk penanganan perlintasan sebidang kereta api dengan jalan, peningkatan kompetensi sumber daya manusia, keselamatan dan keamanan transportasi, penataan regulasi dan kelembagaan keselamatan dan keamanan transportasi. Demikian juga dengan Rencana Strategis Tahun 2020-2024 Bidang Perkeretaapian guna mendukung target dan program pada RPJMN tersebut ditetapkan sasaran pembangunan perkeretaapian dengan fokus pada keselamatan transportasi perkeretaapian dengan SDM, sarana, dan prasarana yang handal.

**Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V kami hormati,**

Kami laporkan pula kinerja keselamatan perkeretaapian yang diukur melalui indikator *Rate Of Accident (ROA)*. *Rate of Accident* Bidang Perkeretaapian merupakan salah satu ukuran dengan formula perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan perkeretaapian pada lintas operasional dalam suatu kilometer tempuh selama satu tahun. Untuk jenis kecelakaan perkeretaapian yang diukur dalam rasio kejadian kecelakaan meliputi tabrakan kereta api dengan kereta api, kejadian anjlokkan, kejadian terguling, dan lain-lain, sedangkan untuk kecelakaan di perlintasan sebidang masuk dalam katagori kecelakaan jalan raya.

Berdasarkan data periode tahun 2017 sampai dengan tahun 2022, terus diupayakan penurunan *rate of accident* dalam upaya mewujudkan *zero accident*. Posisi tahun 2017 ROA mencapai 0,26, dan pada tahun 2022 triwulan kedua, nilai ROA mengalami penurunan menjadi 0,18. Mengacu kepada jumlah kejadian kecelakaan kereta api, kejadian kecelakaan yang terjadi mayoritas anjlokkan pada tahun 2017-2022. Tingkat fasilitas, fatalitas kejadian kecelakaan juga sudah diminimalkan dengan tidak ada korban kecelakaan pada tahun 2020-2022 dari sebelumnya jumlah 252 korban pada tahun 2017.

Upaya yang telah dan terus dilakukan guna peningkatan keselamatan perkeretaapian di antaranya dilakukan melalui audit sistem manajemen keselamatan perkeretaapian terhadap badan usaha penyelenggaraan persarana dan sarana sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2018, pelaksanaan *safety assessment* dan inspeksi keselamatan termasuk *ramp check*, kondisi prasarana, dan sarana perkeretaapian, identifikasi pengawasan daerah rawan kecelakaan dan rawan bencana, pengendalian melalui pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana, sarana, serta kompetensi sumber daya manusia bidang perkeretaapian.

Akreditasi lembaga pendidikan perkeretaapian di antaranya adalah lembaga pendidikan di bidang perkeretaapian, penegakkan hukum serta penyuluhan regulasi keselamatan perkeretaapian, serta penanganan perlintasan sebidang termasuk sertifikasi jalur kereta api guna meminimalkan faktor eksternal yang dapat mengganggu kelancaran perjalanan kereta api.

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

Selanjutnya kami sampaikan terkait isu perlintasan jalur kereta api dengan jalan, di mana isu utama perlintasan sebidang terletak pada perlintasan sebidang yang tidak terjaga, dan tidak berizin atau tidak terdaftar. Mengacu kepada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007, terdapat beberapa peraturan turunan terkait perlintasan sebidang di antaranya adalah Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2015, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 94 Tahun 2018.

Berdasarkan ketentuan diatas berprinsip bahwa perlintasan sebidang harus berizin dan pemilik prasarana perkeretaapian yang tidak berizin atau tidak terdaftar harus ditutup, dan secara bertahap perlu dibuat menjadi perlintasan yang tidak sebidang.

Selain itu pengguna jalan wajib mendahulukan perjalanan kereta api dan mematuhi semua rambu jalan perpotongan sebidang, dalam hal terjadi penyelegaraan dan menyebabkan kecelakaan, maka hal tersebut bukan merupakan kecelakaan kereta api, namun ini merupakan kecelakaan lalu lintas jalan. Mengacu kepada ketentuan Peraturan Menteri Nomor 94 Tahun 2018, ditetapkan pembagian kewenangan pengelolaan perlintasan sebidang berdasarkan status jalan. Selain itu perlintasan sebidang yang telah beroperasi sebelum peraturan ini berlaku dan belum dilengkapi dengan peralatan keselamatan perlintasan sebidang harus dilakukan pengelolaan atau peningkatan keselamatan oleh menteri untuk jalan nasional, gubernur untuk jalan provinsi, bupati dan walikota untuk jalan kabupaten/kota dan jalan desa, badan hukum atau lembaga untuk jalan khusus yang digunakan oleh badan hukum atau lembaga tersebut.

### **Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V yang kami hormati,**

Terdapat banyak masalah terkait perlintasan sebidang yang berpotensi mengakibatkan gangguan keamanan perjalanan kereta api, kejadian kecelakaan jalan, serta kemacetan jalan. Jalan merupakan kebutuhan masyarakat termasuk di dalamnya perlintasan sebidang, sehingga tata kelola jalan dan perlintasan dilakukan oleh pemegang kewenangan jalan, Kementerian PUPR, Dinas Pekerjaan Umum, Dinas Perhubungan, Kepolisian yang memiliki kewenangan dalam, yang memiliki kewenangan jalan diharapkan bersama-sama dan bersinergi dalam menangani perlintasan sebidang. Pada perlintasan sebidang terdapat dua sudut pandang yang saling berkaitan, yaitu pada sisi jalan raya, terdapat kebutuhan akses masyarakat, dan pada sisi kereta api terdapat kebutuhan kelancaran perjalanan kereta api.

Beberapa masalah yang dihadapi di perlintasan sebidang di antaranya adalah, disiplin masyarakat yang rendah dengan menerobos pintu perlintasan, tidak ada pintu perlintasan atau fasilitas keselamatan dan perlintasan tidak dijaga, perlintasan terus bertambah dengan berkembangnya wilayah dan kebutuhan akses, sering terjadi pembongkaran pagar pada patok rel yang telah disiapkan, potensi berbahaya pada perlintasan sebidang dengan contoh kondisi perlintasan seperti perlintasan pada lengkung, tanjakan, maupun

turunan, ya, posisi rel *double track*, perkerasan tidak laik dan lokasi dekat dengan stasiun atau *inplacement* atau stasiun kereta api.

Selanjutnya, kami laporkan sampai dengan data terkait kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang pada tahun 2019-2022. Sebagaimana pada layar yang telah terus diupayakan untuk dapat ditekan dengan berbagai upaya peningkatan keselamatan termasuk menurunkan tingkat fatalitas kejadian kecelakaan yang terjadi di perlintasan sebidang.

Kami laporkan pula beberapa hasil analisis terhadap kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang sebagai berikut.

1. Kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang terjadi sebanyak 73% pada lokasi dengan rambu tidak ada atau tidak lengkap.
2. Kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang terjadi sebanyak 77% pada lokasi yang tidak dilengkapi dengan pintu pelintasan.
3. Kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang terjadi sebanyak 85% pada lokasi yang tidak dijaga.
4. Kejadian kecelakaan di perlintasan sebidang terjadi sebanyak 63% pada lokasi yang tidak terdaftar atau tidak berizin atau perlintasan liar.

Hasil analisis tersebut akan menjadi acuan dalam penerapan kebijakan dan kegiatan peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang.

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

Berbagai upaya peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang terus dilaksanakan, beberapa pendekatan digunakan antara lain, penataan perlintasan berdasarkan pengendalian resiko dengan beberapa hirarki, di antaranya hirarki eliminasi berupa penutupan perlintasan sebidang termasuk sterilisasi jalur kereta api. Hirarki substitusi dengan pembangunan perlintasan tidak sebidang. Hirarki perancangan berupa pembangunan *frontage road* atau jalan alternatif guna manajemen lalu lintas. Selain itu juga diperlukan integrasi sistem sinergi antar *stakeholder*, baik dari sisi jalan maupun dari sisi kereta api, mengacu kepada regulasi dan kewenangan masing-masing pihak, integrasi sistem diupayakan pada penyediaan peralatan peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang.

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

Pada Bulan Maret tahun 2022 telah dilaksanakan rapat koordinasi, kolaborasi penanganan keselamatan pada perlintasan untuk mendukung program aksi gerakan nasional keselamatan perkeretaapian. Pada rakor tersebut telah dirumuskan upaya peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang dengan 3E yang meliputi:

*Engineering*, di antaranya penetapan persyaratan teknis, standar minimal keselamatan, spesifikasi teknis material, desain dan metode pelaksanaan konstruksi perlintasan sebidang, pemasangan kelengkapan *early warning system*, dan kamera pengawas, membangun *database* pintu perlintasan sebidang.



Kedua adalah *enforcement*, di antaranya penguatan kolaborasi dan menjalin kesepakatan dan perjanjian kerja sama antara pemerintah dan swasta, serta masyarakat, pusat dan daerah, menyusun regulasi tentang pembiayaan perlintasan sebidang dan tidak sebidang, termasuk perawatan dan pemeliharaan pintu perlintasan, meningkatkan budaya keselamatan dengan menerapkan menegakkan hukum.

Ketiga adalah *education*, di antaranya adalah kolaborasi antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, Pemerintah Daerah, dengan memasukkan materi budaya keselamatan dalam kurikulum sekolah, kerja sama dengan perguruan tinggi melalui kuliah kerja nyata, meningkatkan kegiatan swadaya dan pemberdayaan masyarakat untuk menjaga kawasan steril di sekitar perlintasan.

**F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Izin, Pak Plt. Dirjen Kereta Api. Mungkin ini kan bahan kan udah kita pegang semua, ya.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Baik, Pak.

**F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Supaya mungkin kita bisa lebih efektif ya, bukan mempersingkat bahasanya, tapi lebih efektif rapatnya kita langsung ke sasaran, kita hari ini kan membicarakan soal perlintasan sebidang.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Baik.

**F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Kemudian apa kendala utama kita per hari ini, itu barangkali yang butuh diungkapkan yang ada di Direktorat Jenderal Perkeretaapian, nanti yang ada di Bina Marga, kemudian juga Dirut di PT KAI sendiri sebagai operator. *Nah*, nanti KCIC bagaimana, apakah mengalami hal yang sama atau tidak, kan perlu diungkapkan di sini, kami tidak tau detail kan semua secara detail kondisi infrastruktur di lapangan, itu disampaikan, tapi kan seringkali kecelakaan di perlintasan sebidang ini. Pertanyaan kita kan yang selalu disampaikan ke kami, Pak kapan dipanggil ini kejadian perlintasan sebidang. *Nah*, kan nanti kalau nanti kita panggil, nyari siapa yang salah, kan bukan menyelesaikan persoalan kita.

Jadi yang komprehensif, kalau bahasa Pak Hedy Rahardian itu menyelesaikan yang komprehensif *gitu loh* ya, jadi kita menyelesaikan itu betul-betul solusi *gitu loh*, Pak ya, bukan sifatnya sementara. Edukasi kita memberi penjelasan dan seterusnya, kalau di situ tetap aja berbahaya, ya itu bukan solusi, Pak. Hari ini kita kasih edukasi satu orang, besok setahun yang akan datang siapa lagi yang kita edukasi di situ, itu bukan solusi.

Jadi, menurut saya Pak Dirjen mungkin persingkat saja, apa kendala utama kita soal perlintasan sebidang, itu yang Bapak perlu sampaikan ke kami, sehingga nanti secara politis dukungan apa yang perlu Komisi ini berikan *gitu loh*, Pak. Ini sebetulnya kita masih ada ketimpangan sedikit, tapi *nggak* apalah, ini kan sebetulnya kita harus melibatkan Pemerintah Daerah ini, karena ada kawasan tertentu yang menjadi kewenangan Pemerintah Daerah, soal di perlintasan sebidang ini, kan begitu Pak Plt. Dirjen Kereta Api, ya.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Baik Pak.

**F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

*Nah*, yang juga kita harus bicarakan dengan Pemerintah Daerah, cuma kalau kita mau mengundang Pemerintah Daerah semua yang dilintasi kereta api kan terlalu *nggak* efektif juga rapat kita hari ini *gitu loh*, Pak.

Jadi barangkali itu singkat saja, Bapak langsung ke poin-poin pentingnya saja sehingga rapat kita efektif, karena kita ada dua agenda hari ini, Pak, nanti. *Nah*, nanti jam 2 ada lagi kami dengan Pak Dirjen Bina Marga. Kasihan *tuh* Dirjen Bina Marga-nya, Pak, kalau panjang-panjang, nanti beliau Pak Lasarus ini ngapain saya lama-lama di sini. *Nah*, protes lagi nanti beliau, baik silakan dipersingkat Pak, *nuwun sewu* Pak, ya, mohon maaf.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Baik.

**F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Berlaku semua ya, berlaku semua, Pak, ya, berlaku semua diantara Bapak semua ini.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI  
(ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Ya ini mungkin kami masuk langsung ke poin, Pak Ketua, mohon maaf, kami lanjutkan. Jadi, dari berbagai program aksi gerakan nasional keselamatan perkeretaapian secara umum.

1. Program penutupan cikal bakal perlintasan sebidang dengan lebar di bawah dua meter agar tidak berkembang menjadi besar, ini salah satu poin kami.
2. Membangun perlintasan tidak sebidang sebagai pengganti perlintasan sebidang, seperti yang sudah dilaksanakan di Bogor, Sukabumi, dan Bandung, Banjar.
3. Membangun *frontage road* sebagai akses alternatif menuju perlintasan terjaga, sehingga perlintasan tidak dijaga dapat kita tutup Pak. Saat ini sedang dilaksanakan di Sumatera Barat sebagai *pilot project* dengan akan menutup 245 perlintasan sebidang liar pada tahun 2022.
4. Mendorong Pemerintah Daerah untuk mengelola perlintasan yang tidak dimungkinkan untuk ditutup karena menjadi akses utama masyarakat.
5. Melakukan sosialisasi dan keselamatan.

**Bapak Ketua dan Anggota Komisi V yang kami hormati,**

Kami cuplikan bahwa pada tahun 2017-2021 telah dilakukan penutupan perlintasan sebidang sebanyak 1.502 lokasi, baik itu di Pulau Jawa maupun di Sumatera, sedangkan pada tahun 2022 telah direncanakan penutupan perlintasan sebidang sebanyak 208 lokasi. *Nah*, untuk itu kami sampaikan bahwa pembangunan *underpass* atau *flyover* di mana pada tahun 2018-2021 Dirjen Perkeretaapian telah membangun 18 lokasi *flyover* dan *underpass*.

Yang kedua adalah pembangunan jembatan penyeberangan orang atau jembatan penyeberangan ya, untuk motor, di mana pada tahun 2018 sampai 2021 Dirjen Perkeretaapian telah membangun 24 lokasi jembatan penyeberangan.

Yang ketiga adalah pemasangan pintu perlintasan dan memasang *early warning system*.

Keempat adalah membangun *frontage road* termasuk sterilisasi dan pemagaran sepanjang jalur kereta api.

**Bapak Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V yang kami hormati,**

Untuk itu kami mohon dukungan dari, dan masukan dari Pimpinan dan segenap Anggota Komisi V agar masalah sterilisasi dan kecelakaan di perlintasan ini dapat kita atasi dengan sebaik-baiknya.

Demikian yang dapat kami sampaikan, mohon berkenan dukungan serta masukan Ketua dan segenap Anggota Komisi V DPR RI yang terhormat guna peningkatan keselamatan dan keamanan khususnya perlintasan sebidang, agar pelayanan transportasi massal kereta api menjadi lebih handal, aman, dan

lancar, dalam upaya mendukung sasaran dan target RPJMN dan Renstra Tahun 2020-2024.

Sekian dan terima kasih.

*Wabillahi taufiq wal hidayah.*

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam*

Makasih, Pak Dirjen Kereta Api. Mungkin, Pak, ya, kita kita habiskan kereta api dulu pak ya, nanti Bapak dari Dirjen Bina Marga terakhir ya. Dirjen di kita dulu, selanjutnya adalah Dirut PT. Kereta Api Indonesia, silakan Pak.

**DIRUT PT KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):**

Terima kasih, Bapak Ketua.

*Bismillahirrahmanirrahim,*

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,*

Selamat pagi,

Salam sejahtera untuk kita semua,

**Yang saya hormati Bapak Ketua Sidang yaitu Pak Ridwan sebagai Wakil Ketua Komisi V DPR, Bapak-Ibu sekalian Anggota Komisi V DPR RI yang kami hormati, Pak Plt Dirjen Pak Zulmafendi, Pak Dirjen Bina Marga Pak Hedy Rahadian, dan Pak Roppiq serta seluruh jajaran di Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, rekan-rekan dari Kereta Api dan rekan-rekan dari KCI,**

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji syukur atas berkah rahmat dan karunia-Nya, kita semua sehat walafiat dan pagi hari ini kita bersama-sama mengikuti rapat dengar pendapat di Komisi V DPR RI yang membahas mengenai perlintasan sebidang.

Bapak-Ibu sekalian mungkin tidak banyak yang berbeda dari apa yang disampaikan oleh Pak Zulmafendi tadi, Pak, mengenai perlintasan sebidang. Jadi, saya rasa kita singkat-singkat saja, saya siapkan bahan presentasi Pak, cuma saya akan tidak akan memaparkan secara menyeluruh ya, saya akan lihat aja yang hal-hal yang sangat relevan ya.

Jadi pertama-tama, Bapak-Ibu sekalian, tadi Pak, dari sisi data bahwa jumlah perlintasan sebidang ini ada sekitar 4.292 sepanjang jalur kereta api yang panjangnya sekitar 6.000 kilometer. Yang dijaga sekitar 1.499, tidak dijaga 1.756, dan perlintasan liar ini 1.037. Sehingga inilah populasi daripada perlintasan sebidang yang ada di perkeretaapian di Indonesia, lanjut.

Bapak-Ibu sekalian, tadi Pak Zulmafendi sudah menyampaikan, Pak Ketua juga sudah menyampaikan mengenai dasar hukum peraturan perundangan tentang pengelolaan perlintasan. Jadi, di Pasal 91, ini tegas sekali dinyatakan bahwa perlintasan, perpotongan, jalur kereta api, dan jalan dibuat tidak sebidang. Jadi, aturan di Undang-Undang Perkeretaapian sudah menyatakan seperti ini. *Nah*, pengecualian di ayat (2) disampaikan bahwa pengecualian terhadap ketentuan dari ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan, sehingga Pasal 91 menegaskan mengenai keselamatan ya baik itu perjalanan kereta api maupun lalu lintas jalan. Di Pasal 94, ayat (1), maka untuk keselamatan perjalanan kereta api dan pemakai jalan, perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup, undang-undangnya menyatakan demikian.

Yang kedua, di ayat (2), penutupan perlintasan sebidang sebagaimana dalam ayat (1) dilakukan oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah, sesuai dengan kategori jalan, ya kalau jalan nasional Pemerintah Pusat, jalan provinsi Pemerintah Provinsi dan jalan daerah merupakan kewenangan Pemerintah Daerah.

Jadi, Bapak-Ibu sekalian, dari aturan ini sebetulnya udah jelas, bahwa Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Daerah yang bertanggung jawab terhadap perlintasan sebidang ini.

Di Peraturan Pemerintah selanjutnya, di 56 Tahun 2009 ini, di Pasal 75 dinyatakan pemotongan jalur kereta api dengan jalan dibuat tidak sebidang, jadi di undang-undangnya menyatakan demikian, di peraturan pemerintah menyatakan demikian. *Nah*, perpotongan hanya dapat sebidang, hanya di dapat dilakukan apabila hal-hal yang memang tidak memungkinkan dibangun tidak sebidang, ada tiga kondisi, kemudian juga hal-hal yang lain untuk menjamin keselamatan dan perjalanan, pemotongan sebidang harus memenuhi syarat ya. Jadi, memang hal-hal ya ini teknisnya Bapak-Ibu sekalian, nanti kita bisa baca masing-masing, teknisnya semua perlintasan dibuat tidak sebidang, dalam rangka menjamin keselamatan pejalan kereta api maupun lalu lintas jalan, lanjut.

Di Peraturan Pemerintah Nomor 6/2017 ini semakin tegas, bahwa ini mengatur mengenai perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 56, di mana Menteri, Gubernur, atau Bupati Wali Kota sesuai kewenangannya, melakukan evaluasi secara berkala terhadap perpotong sebidang. Jadi, apakah ini sudah dilakukan mari kita nanti lihat.

Kemudian, yang berikutnya berdasarkan hasil evaluasi tersebut Menteri yang membidangi urusan jalan, Gubernur atau Bupati dapat menutup perpotongan sebidang tersebut, atau membangun perpotongan tidak sebidang, sudah jelas sekali dalam Peraturan Pemerintah Nomor 6.

Kemudian di yang terakhir ya, pembangunan perpotongan tidak sebidang, sebagaimana dimaksud Ayat (2) Huruf b, dilakukan untuk jalan

nasional oleh menteri yang membidangi urusan jalan berdasarkan permintaan menteri.

Yang kedua, jalan provinsi dan kabupaten/kota dapat dilakukan oleh menteri berdasarkan permintaan gubernur atau bupati dan walikota. Jadi, struktur daripada aturan sudah tegas di sini ya bahwa tanggung jawab ada di pemerintah, kemudian kalau ada yang sebidang, dibangunlah perpotongan yang tidak sebidang dengan mekanisme yang tegas di dalam Pasal 79 Ayat (5) Huruf a dan Huruf b, yang lain-lain saya rasa ini sangat sangat teknis, berikutnya.

**Bapak-Ibu sekalian Anggota DPR Komisi V, yang saya hormati,**

Perbandingan kecelakaan, 2020 terjadi 267 kejadian. Jadi, hampir setiap hari ini terjadi kejadian di perlintasan, 2021 juga demikian terdapat 271 dan di 2022 ini ada 188. Dari statistik bahwa 15% kecelakaan terjadi di pelintasan terjaga, artinya persentasenya lebih kecil dibandingkan pelintasan yang tidak terjaga, di mana terjadi 85% kecelakaan ini terjadi di pelintasan yang tidak terjaga, lanjut.

Dalam kurun empat tahun terakhir, Bapak-Ibu sekalian, dari 2019, 2020, 2021, dan 2022, maka korban meninggal dunia ada 317 orang, luka berat 256 orang, dan luka ringan 277 orang. Memang ini kecenderungannya agak di tahun 2019 agak besar, tapi 2020, 2021, dan 2022 ini agak turun, karena memang mungkin efek pandemi, sehingga perjalanan kereta api kan mengalami pengurangan ya. *Nah*, ini statistik membuktikan seperti itu, lanjut.

*Nah*, ini semua data kecelakaan ini kami tabulasi ya, sehingga kelihatan di sini bahwa kecelakaan di perlintasan dijaga ini ada 29 kejadian dari DAOP 1 itu di daerah Jakarta, ada 6 kejadian, DAOP 8 itu di daerah Surabaya ada 12 kejadian. Jadi dari 29 itu ada dua daerah yang tinggi yaitu daerah operasi delapan di Surabaya dan dari operasi satu di Jakarta. Sementara untuk kejadian perlintasan tidak dijaga, ini memang agak banyak, jadi tetap DAOP 8, ini 21 dari 159, kemudian di Divre 1 ini di Medan dan Aceh ini terjadi 30 kejadian, kemudian Divre 2 di Sumatra Barat ini 11, perlintasan tidak terjaganya sangat banyak di Divre 2 ini, di Divre 4 ini di Tanjung Karang ada 16 kejadian, sementara di Pulau Jawa di DAOP 1 Daerah Ibu Kota Jakarta ini sekitar 13 dan di DAOP 4 Semarang ada 12, sehingga total terjadi 159 di perlintasan yang tidak terjaga dan perlintasan terjaga ini ada 29.

Korban perlintasan juga demikian, ada tiga daerah yang tinggi yaitu di Daerah Operasi 1 dan Daerah Operasi 8 serta Daerah Operasi 7 ini ada sekitar 28, lanjut.

Ini kecelakaan di daerah-daerah di perlintasan yang dari bulan ke bulan, dari tahun 2020 sampai 2022, lanjut.

*Nah*, upaya-upaya kereta api untuk mengurangi kecelakaan di perlintasan, ini kami bersama-sama dengan Direktur Keselamatan, Dirjen

Perkeretaapian, melakukan penutupan perlintasan dari tahun 2019 sampai dengan tahun 2022 kami menutup 194 perlintasan.

Bapak-Ibu sekalian, apabila terjadi suatu kecelakaan di perlintasan yang tidak terjaga, maka kami dengan kerja sama dengan Aparat Kewilayahan, kami langsung melakukan penutupan perlintasan tersebut agar untuk meningkatkan keselamatan perjalanan kereta api dan lalu lintas masyarakat.

Berikutnya kami juga, upaya-upaya yang lainnya melakukan sosialisasi terkait keselamatan di perlintasan, kami melakukan 126 sosialisasi yang dilakukan di seluruh daerah operasi dan divisi regional di seluruh wilayah operasi kereta api. Kemudian dari DJKA juga melakukan perlu apa, upaya-upaya di mana pembangunan *double track* ini disertai dengan dua *underpass*, kemudian *double track* di Kroya-Kutoarjo ini juga ada dua *overpass* dan delapan *underpass*, sehingga untuk prasarana-prasarana baru sudah dilakukan upaya-upaya agar perlintasan yang sebidang dilakukan dengan cara *flyover* ataupun *underpass*, lanjut.

Ini beberapa yang kami lakukan bersama dengan KNKT, DPR RI juga ada, Dirjen KA, kemudian Polri, Bappenas dan Jasa Raharja, kami lakukan beberapa kali *focus group discussion* dalam rangka membangun semangat untuk menjaga perlintasan.

Selanjutnya, ini dokumentasi juga yang, Bapak-Ibu sekalian ini beberapa korban ataupun kerusakan sarana dan prasarana yang merupakan milik kereta api sarana, dan korban juga menyangkut awak sarana perkeretaapian, lanjut.

Ini upaya-upaya sosialisasi kami lakukan di perlintasan-perlintasan dengan jumlah kegiatan yang cukup memadai, lanjut, lanjut, langsung ke halaman 21 saja.

Bapak-Ibu sekalian, kecelakaan di perlintasan sebidang, ini terjadi karena beberapa faktor antara lain adalah kelalaian manusia dan ketidakdisiplinan penggunaan jalan raya terhadap rambu-rambu dan aturan perlintasan sebidang, Undang-Undang 22 Tahun 2009, Pasal 114 antara lain menyatakan bahwa kurangnya pemahaman aturan lalu lintas di perlintasan kereta api, tidak mematuhi aturan lalu lintas di perlintasan kereta api, dan yang lain-lain.

*Nah*, kemudian yang kedua, tidak terpasang atau tidak berfungsinya peralatan keselamatan atau *early warning signal* ya di perlintasan sebidang. Kemudian kerusakan geometri jalan raya pada perlintasan sebidang yang tidak segera diperbaiki. Kemudian kondisi daerah tertentu di perlintasan sebidang berada pada tanjakan atau turunan jarak pandang terbatas.

Yang terakhir, berdasarkan data kecelakaan dua tahun terakhir didapati bahwa kecelakaan di perlintasan yang tidak dijaga, ini adalah hampir 9 kali lebih tinggi dibanding perlintasan terjaga. Jadi tadi 15% dibandingkan dengan 85%.

**Bapak Ketua dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR RI.**

Untuk selanjutnya saran yang kami sampai, dapat kami sampaikan sebagai operator kereta api.

1. Pemerintah baik pusat dan daerah, agar memenuhi kewajiban sesuai Undang-Undang Perkeretaapian dan Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri yang berlaku, untuk melakukan pengelolaan perlintasan sebidang sesuai kewenangannya berdasarkan kelas jalan atau kategori jalan.
2. Mengusulkan kepada pemerintah untuk merealisasikan pembangunan perlintasan tidak sebidang seperti *flyover* dan *underpass*.
3. Melengkapi *early warning system* di perlintasan prioritas, dan mencantumkan *nomor call center* pada *early warning system* sebagai sarana komunikasi kepada pengguna jalan.
4. Melengkapi rambu-rambu di jalan raya dan secara berkelanjutan melakukan sosialisasi untuk meningkatkan kesadaran pengguna jalan terhadap bahaya di perlintasan sebidang
5. Melakukan pemeliharaan dan perbaikan *early warning system* di perlintasan
6. Perawatan dan perbaikan jalan raya pada perlintasan sebidang.
7. Pembuatan jalan-jalan kolektor, dan menutup perlintasan sebidang yang tidak resmi secara permanen.
8. Pemerintah memenuhi kebutuhan penjaga pintu perlintasan yang bersertifikat oleh pihak terkait.
9. Memberikan pelatihan, penyegaran dan peningkatan kompetensi terdapat petugas-petugas penunggu perlintasan jalan raya.

Saya rasa demikian Bapak Ketua, Bapak-Ibu sekalian, semoga apa yang kami sampaikan bermanfaat dan bisa membangun budaya keselamatan kereta api yang baik di masyarakat, demikian terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Terima kasih Pak. Sebelum Pak Dirut PT KCI, saya ingin dulu me, yang memperkenalkan, yang saya perkenalkan tadi, orang yang tidak datang Pak sekarang, namanya Pak H. Muhammad Iqbal S.E, M.Com., ya tepuk tangan untuk beliau. Terima kasih, silakan Pak Direktur, Pak Dirut PT KCI.

**DIRUT PT KERETA COMMUTER INDONESIA (ROPPIQ LUTZFI AZHAR):**

Terima kasih Pak Ketua.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Selamat pagi.**

**Salam sejahtera bagi kita semua.**



**Yang saya hormati Bapak Ketua Pimpinan Komisi V DPR RI dan Bapak-Ibu para Anggota Komisi V DPR RI, Bapak Plt Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Bapak Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Republik Indonesia, Pak Dirut KAI, dan seluruh peserta yang hadir dalam rapat dengar pendapat hari ini.**

Mohon izin Pak Ketua, kami dari KCI hanya ingin menambahkan saja Pak, karena tadi apa yang disampaikan oleh Pak Plt Dirjen Perkeretaapian dengan Pak Dirut KAI, saya kira cukup lengkap dari sisi aturan maupun permohonan dukungan, jadi dari KCI akan menyampaikan bagaimana gambaran Pak, khususnya operasional Perkeretaapian di Wilayah Jabodetabek Pak. Jadi potensi risiko terhadap kecelakaan karena perlintasan sebidang ini bisa cukup, cukup fatal, lanjut.

Jadi kami KCI adalah salah satu anak perusahaannya KAI Pak, yang membidangi masalah pengoperasian KA-KA Commuter, khususnya di Jabodetabek ya, Jogja, Solo, Bandung Raya dan Surabaya Raya Pak. Jadi yang menangani komuter dan KA Lokal, sedangkan KAI adalah kereta kereta *intercity* atau antarkota di seluruh wilayah Jawa dan Sumatera. Jadi kami KCI mengelola 81 stasiun di Jabodetabek Pak, 10 stasiun KA Lokal, Rangkas sampai Merak ya, 38 stasiun KA Lokal di Bandung, 13 stasiun *commuter line* yang ada di Jogja Solo, 8 stasiun KA Lokal Prambanan Ekspres, Prambanan Ekspres itu yang dari Jogja sampai Kutoarjo Pak, dan 58 stasiun di KA Lokal Surabaya Pak. Jadi ada 4 Daerah Operasi yang kami operasikan di wilayah Surabaya, dari mulai Surabaya, Malang, Blitar, Kutoarjo, eh mohon maaf, Kertosono, Jombang, sampai kembali lagi ke Surabaya, itu kami yang mengoperasikan, lanjut.

Dan ini Pak sebagai gambaran kami di Jabodetabek bahwa pola operasi kami dimulai dari jam 4 pagi sampai jam 24.00, yang mengoperasikan 94 *train set* Pak. Jadi kalau jumlah Perka yang ada di Jabodetabek kami mengoperasikan setiap hari 1.081 perjalanan kereta api Pak ya. *Nah*, Sabtu Minggu agak sedikit menurun atau hari libur agak sedikit menurun, jadi di jam-jam tertentu kita melakukan pengurangan per jumlah berjalan KA atau rata-rata di angka 1.051 perjalanan KA. *Nah*, ini menggambarkan Pak lalu lintas perjalanan di wilayah Jabodetabek begitu padat, sebagai gambaran saja Pak, wilayah Bogor ya, Jakarta-Bogor ini *headway*-nya sudah 5 menit Pak. *Nah*, ini jadi 5 menit sekali kereta api itu melintas atau berjalan secara beriringan Pak. *Nah*, hal ini tentunya sebagai gambaran saja Pak, dari Dirjen Perkeretaapian sedang membangun fasilitas persinyalan atau memodernisasi fasilitas persinyalan ke wilayah Bogor. Jadi rencana jangka panjang ke Bogor itu nantinya 3 menit. *Nah*, dukungan yang kami inginkan yaitu tadi Pak, salah satunya adalah penutupan pintu perlintasan sebidang, pembuatan *flyover* maupun *underpass* yang, yang mendukung dalam hal perjalanan perkeretaan kami Pak, lanjut.

Ini Pak, pertumbuhan volume penumpang Pak. Jadi tahun 2019 kita sudah mengangkut, melayani satu juta orang per hari Pak, karena ini di angka ini 921.000, di hari-hari libur itu memang penumpang kita di angka 700.000an, pada tahun 2019 ya. Nah, tahun 2020 agak sedikit menurun Pak, karena apa kondisi pandemi yang di angka 422.000 per hari, 2021 semakin menurun karena ada fase kedua dan ketiga Covid Pak, di angka 350.000, dan *alhamdulillah* mulai tahun 2022 ini sedikit naik kembali Pak, di angka 538.000 per hari, rata-rata ya Pak ya, tetapi *alhamdulillah* di bulan September ini para pengguna *commuter line* di wilayah Jabodetabek ini sudah mencapai angka di 730.000 per hari Pak, lanjut.

Nah, ini gambaran Pak di tahun 2022, bagaimana peningkatan volume penumpang Pak, ada per hari dari bulan Januari sampai bulan Agustus, jadi bulan Agustus kemarin rata-rata per hari di angka 625.000 pengguna, yang menggunakan KRL Pak, atau *commuter line*, lanjut.

Ini grafik volume mingguan. Jadi tadi apa yang saya sampaikan di depan bahwa di hari kerja itu rata-rata udah di angka 700.000 orang per hari, sedangkan Sabtu Minggu menurun Pak sekitar 20% di angka 565.000 dan 517.000 per hari, lanjut.

Nah, ini jumlah pengguna *commuter line* Pak, kalau dilihat dari tingkat kesibukan dari jam per jam, bahwa *peak hour* terjadi di di jam 5 pagi sampai jam 8 pagi Pak, sedangkan di sore hari dari mulai jam 16 sampai jam 20 malam, sedangkan di *weekend* atau di Sabtu Minggu atau hari libur Pak, ini para penumpang kami sedikit merata, artinya di jam-jam 8 sampai jam 18 ini para penumpang kami sedikit merata tidak seperti halnya pada saat jam kerja atau hari kerja, lanjut.

Nah, ini Pak mungkin tadi saya tidak akan membahas tentang peraturan karena cukup jelas tadi apa yang disampaikan oleh Pak Dirut maupun Pak Dirjen, ini permasalahan yang memang kami temui sehari-hari Pak. Jadi tadi kalau Pak Dirut KAI Pak Didiek udah menyampaikan bahwa di DAOP 1 dan DAOP 8 itu kecelakaannya cukup tertinggi. Nah, ini kami melihat bahwa permasalahan yang ada, yang sering kami temukan dalam kejadian sehari-hari itu.

1. Yaitu pengguna jalan raya sering menerobos Pak.
2. Beberapa titik pintu perlintasan terjadi kepadatan lalu lintas, karena kendaraan umum mencari muatan atau penumpang ya, dan yang, yang memungkinkan ini Pak peron-peron kami seperti halnya di Stasiun Tenjo, Stasiun Kemayoran Pak yang dekat di sini, itu tidak mendapati atau tidak, tidak terlayani dengan peron yang tersedia, karena memang terpotong dengan pintu perlintasan sebidang.
3. Munculnya perlintasan liar Pak, yang memang ini seperti wilayah Rangkas sampai Merak, ada beberapa perlintasan liar yang memang muncul karena kebutuhan warga atau warga yang tanpa izin melakukan perlintasan sebidang yang tidak, harusnya tidak terjadi.
4. Adanya perumahan baru dekat rel kereta api, sehingga mengakibatkan banyak pintu perlintasan baru ya.

5. Penyelenggaraan pelintasan belum dilakukan secara optimal atau tidak mau mematuhi persyaratan teknis, tidak dilengkapi dengan perlengkapan jalan dan fasilitas keselamatan.
6. Yaitu menjadi titik rawan kecelakaan.

*Nah*, dari perilaku pengguna jalannya yang biasa kami temukan Pak

1. Yaitu mobil menerobos Pak.
2. Sepeda motor menerobos, ini luar biasa Pak kecelakaan tadi Pak Dirut KAI menyampaikan hampir tiap hari sebenarnya itu kejadiannya hampir terjadi di kejadian sebagian besar ya, 80% di wilayah Jabodetabek atau wilayah tempat kami beroperasi Pak.
3. Pejalan kaki menerobos pintu perlintasan, ini pejalan kaki artinya yang melintas di sana belum tentu kendaraan bermotor Pak, kalau di wilayah Jabotabek itu menjadi pejalan kaki sendiri karena tadi apa yang disampaikan oleh Pak Dirjen, ada penutupan atau sterilisasi wilayah apa jalan kereta apinya memang perlu Pak. Karena ada pejalan-pejalan kaki yang sering menerobos melintasi antarkampung di antara rel-rel kereta api Pak.
4. Suara klakson
5. Berhenti sangat dekat dengan *stop line*, jadi banyak warga yang tidak tau atau menerobos tanpa, dia udah berhenti tetapi batas amannya terlalui Pak. Jadi udah berhenti batas aman terlalui sehingga mengakibatkan kecelakaan di pintu perlintasan,
6. Berhenti tidak teratur ya.
7. Berhenti pada jalur arah berlawanan
8. Berhenti mendadak
9. Suara teriakan tak sabar.

*Nah*, ini Pak, sebenarnya pembangunan yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan maupun Kementerian PUPR saya kira harus selaras dengan kebutuhan masyarakat Pak, karena kami perkirakan di tahun 2025 setelah pandemi ini *insya Allah* bisa terkendali dengan baik, pengguna kami itu diproyeksikan di angka 1,25 juta penumpang per hari. *Nah*, kebutuhan terhadap pengoperasian atau penambahan frekuensi perjalanan KA semakin menambah Pak, tadi apa yang saya sampaikan di depan bahwa seperti halnya lintas Bogor Pak *headway*-nya 3 menit nanti di tahun 2025, lintas Bekasi *headway*-nya *insya Allah* setelah *double-double track* ini selesai antara Bekasi sampai Manggarai *headway* dari 10 menit mungkin menjadi 5 menit Pak, terus Lintas Rangkas *headway*-nya masih 15 menit Rangkas sampai Tanah Abang termasuk dari Tanjung Priok. *Nah*, saya kira semakin meningkat perjalanan KA Pak, semakin meningkat potensi risiko yang akan terjadi di pintu perlintasan atau perpotongan sebidang dengan jalan raya. Sehingga ada kami dari KCI memohon agar dukungan terhadap pembangunan infrastruktur terhadap *flyover*, *underpass*, maupun sterilisasi sepanjang jalur KA, khususnya di Jabodetabek harus segera dan secara bertahap dilakukan.

Saya kira itu Pak dari kami KCI Pak, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Makasih, Pak. Silakan Pak Dirjen Bina Marga.

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

Baik terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang kami hormati Bapak Pimpinan Komisi V, dan yang kami hormati para Anggota Komisi V sekalian yang hadir dalam RDP ini.**

Sebagian mungkin tadi sudah disampaikan Pak, saya hanya ingin meng-*highlight* saja beberapa poin penting, lanjut.

Jadi, tadi saya kira dari segi peraturan perundang-undangan sudah jelas bahwa perpotongan antara jalur kereta api dan jalan itu pada prinsipnya dibuat tidak sebidang, tapi tentu pelaksanaan ini nanti akan kita lihat ada beberapa kendala, lanjut.

Ini kita lihat bahwa tadi sudah disampaikan, saya kira mayoritas kecelakaan terjadi di perlintasan yang tidak dijaga, kemudian kita juga memahami bahwa tingkat fatalitas dalam kecelakaan di tidak sebidang ini sangat tinggi, hampir 40% itu meninggal, Pak, ya kira-kira ya, lanjut.

*Nah*, , ini beberapa permasalahan, saya kira ini banyak tapi tadi sudah di-*highlight* ya di samping masalah-masalah prasarana juga masalah disiplin. Lanjut, oke lanjut ini lewat dulu, saya akan lari dulu ke jalan nasional, Pak.

Jadi kalau kita lihat tadi lebih dari 3.000 perlintasan tidak sebidang, Pak, di luar yang sekitar 1.000 yang ilegal ya, total kan ada 4.000 lebih tadi, Pak. Jadi, ada 3.000 perlintasan tidak sebidang di seluruh Indonesia, 3.000 lebih, yang ada di jalan nasional 199 titik Pak. Jadi, hampir 200 titik, yang belum di...tidak sebidangkan, ada 150 titik. Jadi, ini kira-kiranya kalau kita satu *flyover*, *underpass*, di jalan nasional itu 150 miliar, kita butuh hampir dua puluh dua setengah triliun, perkiraan.

*Nah*, kalau kita lihat sekarang, saya ambil saja mungkin tidak semua *underpass* dan *flyover* itu butuh 150 miliar kalau bukan jalan nasional, jalan daerah dengan 3.000 titik, artinya untuk menyesuaikan persimpangan tidak sebidang ini kita butuh 300 triliun, itu lebih besar dari anggaran PU dan Perhubungan disatukan, Pak, yang tidak mencapai 200 triliun. Jadi, ini biaya yang sangat besar untuk tadi apa namanya memenuhi prinsip bahwa yang paling bagus itu adalah tidak sebidang sesuai dengan amanat undang-undang, lanjut.

Ini saya sampaikan Pak, ilustrasi saja berapa *flyover*, tadi yang 49 titik dari 199 titik yang sudah dibangun di Kesambi, di Kretek, di Klonengan, di Dermoleng, lanjut, kemudian Karang Sawah, lanjut.

Kemudian 2023 kita juga ada rencana untuk membangun *flyover* di Sumsel, di Gelumbang, kemudian ini untuk mendukung operasi apa kereta api cepat, KCIC, kita juga diminta untuk memprioritaskan *flyover* Nurtanio, karena yang nanti akan ada transit di Padalarang, sehingga Padalarang Bandung ini bisa cepat, kemudian Aloha di Sidoarjo Jatim, ini juga karena memang cukup padat, kemudian *underpass* Joglo, ini kerja sama dengan Kementerian Perhubungan karena intinya sebenarnya ini adalah kereta apinya yang naik, tapi kita tetap harus membuat *underpass* pendukung di bawahnya, lanjut.

*Nah*, apa yang bisa kita lakukan di yang sebidang ini adalah kita berusaha memuluskan kondisi lintasan dengan kereta api, ini beberapa contoh kita lihat di Jawa Timur lanjut, kemudian juga di Jawa tengah, saya akan langsung kepada apa yang bisa kami rekomendasikan Pak Ketua.

Jadi yang pertama adalah kita punya *policy* khususnya untuk jalan nasional, bahwa jalan baru itu harus tidak sebidang Pak, dan itu sudah kita laksanakan, jadi kalau Bapak lihat di *bypass-bypass* semuanya tidak sebidang, jalan lingkaran kita yang kita bangun baru itu adalah tidak sebidang.

Yang kedua adalah kita mengubah jalan lintasan yang sebidang ini menjadi tidak sebidang, iya, ini kembali kendalanya adalah pusat ini Bina Marga Kementerian PUPR untuk keseluruhan yang jalan nasional saja butuh biaya 22,5 triliun. Kalau kita lihat Pak untuk kebutuhan *flyover* itu mungkin kita *nggak* nyampai 1 triliun per tahun, karena kita bangun jembatan anggaran 45 triliun dan itu bukan hanya untuk yang tidak sebidang, jadi kita punya *problem* dengan *budget constrain* ini. Kalau keseluruhan 300 triliun, ini akan menjadi angka yang menjadi tidak realistis, tapi tentu kita harus cari, seperti tadi kata Pak Ketua, kita harus cari solusinya.

*Nah*, kita lihat tadi bahwa apa yang bisa kita lakukan berikutnya itu adalah kita lihat dari data-data bahwa kecelakaan mayoritas terjadi adalah pada yang tidak dijaga, jadi tentu *next step*-nya adalah karena ada *constrain* di *budget* adalah bagaimana kita memastikan lintasan-lintasan memang dijaga, tapi ini tentu saja bukan tidak butuh biaya juga saya kira dari Perhubungan atau dari KAI, ini butuh biaya juga, kalau *nggak* ada uangnya gimana. Ini adalah *next*-nya kalau menurut saya apa itu adalah kita harus siapkan *early warning system*, saya belum tahu biayanya ya, karena ini memang perlu koordinasi antara kita dengan KAI yang punya teknologinya, saya kira dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian juga dan juga kebanyakan ini kan terjadi di jalan-jalan daerah, jadi kita juga harus melakukan ini. Ini saya kira kita bisa tindak lanjuti nanti untuk mendalami *early warning system* itu seberapa besar butuh biayanya.

Yang terakhir saya kira yang paling murah adalah dengan perambuan seperti yang kita sekarang Pak, tapi kembali ini butuh disiplin, karena kan kalau dia sudah diketahui, sudah dikasih tahu bahwa ini adalah lintasan kereta api

dan *nggak* ada pintunya, kalau tidak melamunkan mungkin paham, kalau melamun kan bablas juga gitu kan, jadi ini butuh disiplin.

Yang terakhir adalah tentu adalah penutupan illegal, lintasan yang illegal. Jadi ini yang bisa nanti mungkin kita perdalam Pak, bahwa kembali bahwa kita belum bisa secara apa namanya realitas *budget* kita untuk membuat seluruh perlintasan tidak sebidang ya, dengan total biaya diperkirakan lebih dari 300 triliun, saya kira itu sulit.

Jadi saya ulangi Pak, mungkin yang itu adalah kita memang jalan baru kita ubah harus tidak sebidang, itu sudah jadi *policy* di Bina Marga.

Kemudian perubahan menjadi dari sebidang menjadi tidak sebidang, itu hanya bisa kita lakukan bertahap, karena *budget constrain*. Kemudian kita harus eksplorasi, karena kebanyakan kecelakaan terjadi di penjagaan, apakah penjagaannya kita bisa melakukan atau tidak, ini juga butuh biaya ya, ini saya kira juga Perhubungan ataupun KAI juga kesulitan, mungkin kita bisa juga jajagi yang *early warning system* itu yang tidak butuh orang, artinya bisa sekali *install*, mungkin pemeliharaan lebih apa namanya, tidak begitu intensif ya dengan berbagai teknologi.

Kemudian yang terakhir mungkin Pak, tadi masalah disiplin pengguna lalu lintas saya kira sudah dibahas ya masalah *education*, kemudian penutupan ilegal juga sudah dilakukan. Kemudian kita ada satu yang agak berat itu adalah cepatnya *land use development* yang tidak diikuti dengan kondisi di perlintasan, dan ini banyak terjadi terutama adalah juga di jalan-jalan yang non nasional maupun di nasional. Jadi ada perumahan, ada kebutuhan melintasi jalan kereta api, kalau itu sudah ada menjadi harus dijaga, karena menjadi padat jalannya, atau bahkan menjadi liar. Ini yang saya kira perlu koordinasi dengan yang memberikan izin mengenai tata guna lahan dan tata ruang.

Itu saya kira yang kami sampaikan Pak Pimpinan, semoga ini bisa kita sama-sama bahas untuk mencari penyelesaian yang realistis, terima kasih.

#### **KETUA RAPAT:**

Silakan, Pak Ketua.

#### **F-PDIP (LASARUS, S.Sos., M.Si.) – KETUA KOMISI V DPR RI:**

Saya sedikit saja Pak.

Saya pingin fokus, sebetulnya Pak ini kan lintas sektoral ini, ya kadang-kadang lintas sektoral itu Pak ada ego sektoral di dalamnya. *Nah*, ini yang mau kita terobos gitu dalam konteks ini, karena ada menyangkut keselamatan warga, keselamatan masyarakat, keselamatan rakyat, itulah kita rapat pada hari ini. Memang yang Pak Hedy Rahadian tadi sampaikan, kalau ada *early warning system* ya, yang bisa mempermudah pekerjaan ini, murah tapi juga *rigid* dari sisi keamanannya, patut dilakukan kajian-kajian Pak, dari Dirjen

Perkeretaapian dengan Dirut PT KAI selaku operator yang ada hari ini, itu harus diseriusi kalau menurut saya. *Nah*, ini yang harus kita kerjakan sebetulnya Pak.

Tadi Bapak udah sampaikan Pak Dirut, sampaikan Undang-Undang Perkeretaapian, Undang-Undang Jalan, ya kalau di undang-undang itu pasti kita ngaturinya *rigid* Pak, karena memang pasal demi pasal ayat per ayat itu ya kita bikin pasti *rigid* semua Pak, permasalahannya itu tadi sejauh mana implementasinya *law enforcement* ini seperti apa, kan itu selalu soal yang di sisi yang berbeda Pak, selalu itu, tapi kan perkara kita hari ini adalah semuanya sedang *on the track* Pak, semua sedang berjalan, semua sedang berproses, setiap orang hari ini per-menit sekian banyak orang yang melintasi perlintasan sebidang, setiap menit ada sekian banyak kereta yang melintasi perlintasan sebidang, ini jalan terus ini, sembari kita ngomong, sembari kita bicara hari ini.

*Nah*, apa yang harus kita kerjakan hari ini yang paling efektif dulu kalau menurut saya, yang tadi seperti, yang saya setuju dengan Pak Dirjen tadi sampaikan itu loh, sistem apa misalnya, apakah orang, apakah alat, dan seterusnya itu diskusinya, itu yang harus menurut saya yang kita harus dorong. Bahwa itu mahal, itu memang keselamatan itu mahal Pak Dirjen, keselamatan itu mahal, kita pilihannya milih, memilih kereta api ya pasti ada risiko Pak, risikonya salah satunya itu kita akan berhadapan dengan perlintasan sebidang, dan mohon maaf juga rata-rata Pemerintah Daerah juga tidak taat Pak tata ruang, bikin rumah di sembarang tempat, yang akhirnya memaksa buka perlintasan bidang, sebidang yang baru dan terus itu terjadi sampai hari ini, nanti Bapak kalau buka kereta baru Pak, jalur baru, menghidupkan jalur kereta baru, pasti bertumbuhan Pak perumahan di sekitarnya, itu pasti itu, dan bertumbuhan pula perlintasan sebidang.

*Nah*, yang begini-begini ini menurut saya, kan tadi salah satu Pak Dirjen bilang, kalau untuk jalan baru tidak ada lagi perlintasan sebidang, kita tidak akan bikin, tidak ada perlintasan sebidang khusus jalan-jalan baru, ini kan salah satu solusi ini. *Nah*, untuk jalan lama sudah ada seperti apa, kalau bisa jalan-jalan baru *ndak* ada lagi Pemerintah Daerah yang tidak taat tata ruang terkait dengan kompleks pemukiman dan seterusnya, kan ini biang masalah Pak, sehingga ada banyak perlintasan, perlintasan sebidang yang liar.

Jadi saya rasa rapat hari ini tidak untuk menyimpulkan pendapat teman-teman, saya berharap didorong ini dari sisi pemerintah, terobos itu ego sektoral masing-masing, solusinya apa yang harus kita ambil di waktu yang sedang berjalan seperti ini. Itu saja barangkali Pak Ketua yang dapat saya sampaikan dari interupsi saya, terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Ketua.

Dari daftar nama yang ada di sini, yang pertama adalah Pak, Pak Sudewo, silakan Pak Sudewo Pak. Pak Sudewo silakan Pak.

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

*Bismillahirrahmanirrahim.*

Terima kasih Pimpinan.

**Pimpinan dan semua kawan Anggota Komisi V yang saya hormati, Plt Dirjen Perkeretaapian, Dirjen Bina Marga PUPR, Direktur Utama KAI dan Direktur Utama KCIC, dengan seluruh jajaran dan staf yang saya hormati.**

Ini menarik dilakukan RDP pada kali ini. Saya memang berharap ada rapat semacam ini supaya hal yang sangat krusial di tengah-tengah masyarakat itu betul-betul menjadikan perhatian khusus, supaya pemerintah betul-betul fokus untuk bisa menyelesaikan, karena maraknya kecelakaan lalu lintas atau kecelakaan kereta api, ini memang masih *debatable*, kategorinya kecelakaan lalu lintas atau kategorinya kecelakaan kereta api dengan tingkat fatalitas yang tinggi.

Berkali-kali terjadi tetapi bagaimana penyelesaiannya tidak ada suatu konsep atau tindakan konkret yang hadir untuk bisa menyelesaikan itu. Kalau sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 bahwa semua kendaraan-kendaraan apapun, itu harus mengutamakan kereta api untuk melintasi terlebih dahulu, pada perlintasan yang sebidang gitu. Tetapi kalau dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Jalan dan Angkutan, itu sebenarnya masih *debatable* ya, masih bisa diperdebatkan, apakah ini yang salah kereta apinya atautakah yang salah adalah kendaraannya gitu, karena yang dimaksud dalam pasal, dalam Undang-Undang Perkeretaapian itu, itu hanya pada kondisi yang normal, di mana kereta api ini seolah-olah lewat tanpa melintasi satu jalan, apakah itu jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, bahkan jalan desa.

Jadi kereta api lewat sesuai normanya, kendaraan akan lewat, nabrak kereta api, jadi bukan kereta api yang nabrak tapi persepsinya adalah kendaraan yang nabrak, kemudian diasumsikan bahwa kendaraan itulah yang melanggar, bukan kereta api yang melanggar, itu dalam kondisi yang normal. Tetapi dalam kondisi perlintasan yang sebidang, di mana banyak tidak adanya palang, tidak adanya satu pengamanan yang dijaga maupun tidak dijaga ya, yang itu liar atau memang, memang tidak ada, tidak ada palang pintunya begitu, ini memang belum bisa dikategorikan bahwa kendaraan itu bisa dikatakan salah, karena harus dilihat kronologisnya terjadi sebuah kecelakaan.

Inilah pentingnya kita harus mempunyai definisi, mempunyai definisi, bahwa siapa yang paling bertanggung jawab bilamana terjadi satu kecelakaan tersebut, apakah ini harus Kementerian Perhubungan dalam hal ini Dirjen Perkeretaapian, apakah ini harus pemerintah, karena pemerintah itu bisa Pemerintah Pusat, Kementerian PUPR yang terkait dengan jalan nasional, apakah itu jalan provinsi, jalan kabupaten, apakah itu memang harus pengendara gitu, maka kita harus mempunyai definisi yang jelas, tetapi kalau



kembali kepada undang-undang, kembali kepada undang-undang, bahwa yang punya kewajiban untuk membuat tidak sebidang atau menjaga palang perlintasan itu, itu sudah diatur oleh undang-undang, yaitu Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kabupaten, kereta api gimana PT KAI *nggak* ada kewenangan terhadap itu, *nggak* ada tugas yang mengatur itu, tidak ada tugas untuk mengatur itu.

Jadi kalau KAI memang harus dilibatkan untuk ikut penyelesaian di sini, ya KAI boleh saja, tapi harus ada satu jaminan dari Kementerian Perhubungan, dari KAI, bagaimana IMO begitu kan, dia melakukan sesuatu kemudian harus diganti oleh kereta api, sementara ini kan *nggak* ada, perjanjian tidak ada kontrak Kereta Api Indonesia harus melakukan sesuatu, jadi ya KAI harus menunggu, begitu ya.

Jadi, saya ingin melihat apa yang dilakukan oleh...oleh Dirjen Perkeretaapian ya, dalam mengatasi hal ini. Tadi ada satu pemetaan yang jelas, ada pemetaan yang jelas, bahwa ada 4.400 sekian, 4.400 sekian perlintasan tidak, jenis perlintasan sebidang, jenis perlintasan yang sebidang itu yang dijaga 1.499, tidak dijaga 1.756, liar 1.037, total adalah 4.292. Inilah yang menjadi beban perkeretaapian, beban perkeretaapian ini saya ingin mendapatkan penjelasan dari Dirjen Perkeretaapian, yang seharusnya menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan itu berapa, yang harus menjadi tanggung jawab Pemerintah Daerah, Pemerintah Provinsi, dan Kabupaten itu berapa.

*Nah*, ini penting untuk saya tahu, supaya Komisi V ini bisa memberikan dorongan ya, kepada Kementerian Perhubungan utamanya yang harus melakukan koordinasi kepada daerah. Beban ini memang harus terdistribusi, harus tertib, bagi rata, dibagi secara proporsional, jangan dibebankan secara keseluruhan kepada Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, karena tentu dengan 4.292 ini suatu beban yang sangat berat. Kalau dilihat dari undang-undang, ini sebenarnya undang-undang pun sebenarnya tidak tegas, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, perpotongan, Pasal 91 Ayat (1), perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang, jadi yang sebidang itu dibuat tidak sebidang, tetapi berangsur-angsur dengan kemampuan pemerintah dan atau Pemerintah Daerah, berangsur-angsur.

Kata berangsur-angsur ini, inilah yang membuat pemerintah itu kemudian mungkin tidak satu persepsi, tidak satu bahasa, tidak satu pola pikir bagaimana mengatasi perlintasan sebidang ini menjadi tidak sebidang, ini memang dari undang-undangnya sendiri aja sudah lemah, boleh berangsur-angsur tetapi harus dalam jangka waktu tertentu itu diselesaikan, kalau berangsur-angsur ya tanpa ada batas waktunya, tetapi kalau ada batas waktu, tentu Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah akan mengalokasikan anggarannya khusus untuk memenuhi amanat undang-undang ini.

Jadi pemerintah ini sebenarnya tidak ada salah kalau soal dalam konteks undang-undang, Kementerian Perhubungan tidak salah, Pemerintah Provinsi tidak salah, Pemerintahan Kabupaten/Kota tidak salah, karena dia

tidak diberi target waktu untuk membuat yang sebidang menjadi tidak sebidang gitu. Lantas bagaimana untuk mewujudkan tidak sebidang, ini hanya *political will* saja, kalau *political will* itu tidak akan bisa, ada satu kepastian, waktu, sehingga terjadi suatu kecelakaan di mana-mana itu bukan karena ini kesalahan pemerintah, ini undang-undangnya memang lemah.

Jadi saya kalau bisa menyarankan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 ini direvisi biar jelas, dan tidak detail di situ, bahwa pengatasan kecelakaan di perlintasan kereta api, itu hanya dengan cara sebidang dibuat tidak sebidang, padahal ada cara-cara yang lain yang mestinya bisa diakomodir dalam undang-undang gitu, maka undang-undang ini memang sangat lemah.

Seperti yang disampaikan oleh Dirjen Bina Marga tadi, walaupun itu tidak menjadi tidak sebidang mungkin ada cara lain dengan *early warning system*, tapi itu kan juga tidak menjadi amanah dalam undang-undang, kalau tidak diamanah kan dalam undang-undang juga tidak akan menjadi satu perhatian khusus untuk dilakukan oleh pemerintah gitu, juga itu juga kembali kepada *political will*. Memang undang-undang ini konteksnya beda Undang-Undang 23 Tahun 2007 adalah Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, tetapi ada titik temu di situ, yaitu tentang keselamatan pada satu perlintasan, di mana terjadi satu kecelakaan di perlintasan, di situlah titik ketersinggungan antara dua undang-undang tersebut.

Kalau jelas di sini dalam undang-undang bahwa yang dimaksud kecelakaan kereta api itu adalah, ada dua jenis, yaitu tabrakan antar kereta atau kereta itu anjlok, bagaimana kalau ada satu tabrakan antara kendaraan dengan kereta di perlintasan sebidang, itu tidak kategorikan sebagai pelanggaran kereta api, ini undang-undang, ini undang-undang, di situ dikatakan bahwa berarti kendaraan itu, apa itu nabrak atau memper ke kereta api, sehingga yang dikategorikan salah adalah kendaraannya. Padahal kalau kita lihat kronologis terjadinya kecelakaan, belum tentu itu kendaraan yang salah, ini kan karena tidak sebidang, itu kan karena sebidang gitu loh, ini kan karena sebidang, yang lantas yang membuat sebidang ini siapa, kan bukan pengendara kendaraan. Adanya titik temu antara jalan dengan jalur kereta api ini kan bukan lalu lintas, bukan pengedara, bukan penyedia jasa angkutan, ini adalah pemerintah, tapi ketika terjadi seperti itu, pemerintah dalam hal ini aparat penegak hukum Kepolisian yang disalahkan adalah pengendara, ini kan tidak *fair*, tidak *fair*, apakah memang ada unsur suatu kesengajaan orang akan melakukan suatu insiden kecelakaan tersebut, kan tidak mungkin, dengan sebidang itu kan karena kelalaian pengendara ya, mungkin dengan jarak pandang atau dengan segala hal faktor penyebab terjadinya, itu kan tidak bisa disalahkan secara otomatis kepada pengendara gitu loh.

Kalau dilihat dari kronologisnya, peristiwa terjadinya, ini tidak *fair* gitu loh, tidak *fair* kalau pengendara ini disalahkan, dan juga tidak *fair* kalau Dirjen Perkeretaapian itu juga disalahkan, tidak *fair*, karena undang-undangnya sudah sangat jelas, Undang-Undang Nomor 23/2007 bahwa pengamanan perlintasan sebidang itu tidak hanya beban Kementerian Perhubungan, kementerian provinsi, Pemerintahan Provinsi, Pemerintahan Daerah

Kabupaten/Kota. Tapi bagaimana dengan jalan nasional dalam hal ini Kementerian PUPR, Dirjen Bina Marga hendaknya memberikan penjelasan kepada kita, kepada kami ya. Tadi ada 155 titik, kalau itu dilakukan perubahan menjadi perlintasan tidak sebidang, kira-kira membutuhkan dana 22,5 triliun, sesuatu yang tidak mungkin dilakukan oleh Kementerian PUPR, sesuatu yang tidak mungkin. Tapi situ tidak mungkin itu apabila dengan batasan waktu tertentu, 22 triliun, amanat Undang-Undang Tahun 2007, sampai dengan sekarang itu berarti sudah 15 tahun. Dalam kurun 15 tahun di mana undang-undang itu sudah digulirkan, Kementerian PUPR, Dirjen Bina Marga sudah berbuat berapa titik kan begitu ya kan, tetapi kalau ada kurun waktu tertentu misalnya 10 tahun dari undang-undang ini diterbitkan, 22 triliun tidak mungkin, itu masuk akal, tapi karena berangsur-angsur inilah saya ingin mendapatkan *political will* dari Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR untuk mengatasi ini untuk melaksanakan amanat undang-undang.

Alangkah baiknya kalau Dirjen Bina Marga juga menjelaskan, dari 155 titik ini, yang menjadi prioritas untuk dibuat tidak sebidang berapa titik, yang akan menjadikan *roadmap* Dirjen Bina Marga untuk menjadi tidak sebidang ya, dalam waktu 5 tahun, dalam waktu 10 tahun itu berapa titik, berapa anggarannya, ini kan tidak, tidak ada *roadmap*-nya, ya karena apa tidak ada *roadmap*-nya, kembali karena lemahnya Undang-Undang Perkeretaapian, bahwa ini hanya berangsur-angsur begitu, tidak ada target waktu gitu.

Ini sangat memprihatinkan memang, ini sangat saya apresiasi kepada Pimpinan yang mengagendakan rapat pada kali ini, karena ini bisa jadi karena lemahnya, lemahnya koordinasi antarlembaga, ini memang melibatkan berbagai sektor, kalau perlu kita undang juga Menteri Dalam Negeri sebagai pembina Pemerintah Daerah, bagaimana Menteri Dalam Negeri mempunyai kesamaan bahasa dengan Kementerian Perhubungan dengan Kementerian PUPR dalam mengatasi hal ini, yang bisa mengkomunikasikan, mengkoordinasikan dengan Pemerintah Daerah. Kalau hanya dengan dengan Kementerian PUPR yang diwakili oleh Dirjen Bina Marga ini tidak akan tuntas, karena kecelakaan ini terjadi tidak hanya pada perlintasan sebidang di jalan nasional, itu terjadi di jalan provinsi kabupaten/kota bahkan pedesaan, dan saya yakin yang banyak terjadi justru di sana gitu.

Jadi ada baiknya nanti Pimpinan saya mengusulkan, yang pertama adakan revisi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007. Yang kedua undang juga dalam rapat kerja ya dengan Menteri Dalam Negeri, mungkin dapat izin dari Komisi II, atas izin juga dari Pimpinan supaya Menteri Dalam Negeri kita undang untuk mengatasi hal ini.

Saya senang rapat kali ini kita lebih fokus terhadap hal tentang keselamatan berlalu lintas, utamanya adalah keselamatan lalu lintas perhubungan darat, transportasi darat, maupun Perkeretaapian. Jadi pemerintah kita dorong supaya menyelesaikan hal ini, karena keselamatan adalah segalanya dalam bertransportasi.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Sudewo. Pak Ilham Pangestu, *pass*, ya. Pak Soehartono silakan Pak.

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

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Ketua dan Anggota yang saya hormati,  
Para Mitra, Pak Dirjen Bina Marga, Dirjen Kereta Api dan yang lainnya.**

Saya singkat saja, kalau kita ngomong jembatan sebidang ini menjadi sangat ruwet, mengapa kereta api itu bisa membangun dua jalur, kok tidak ada ikutan pemikiran jembatannya dipikirkan, ini pusing, saya sendiri pusing, mengapa seperti begitu terjadi. Ketika pemerintah itu menganggarkan dua jalur ya, *double track*, biayanya itu triliunan ya kan, ada satu barang yang melekat di situ namanya jembatan sebidang, kalau dihitung bahayanya luar biasa, udah di-*backup* undang-undang segala macam juga seperti begitu aja, seperti lempar tangan sembunyi apa itu. Jadi, ya, tadi ngomong itu ngomong yang klasik menurut saya.

Oleh karena itu saya singkat saja Pak kalau ngomong itu nanti seperti Pak Dewo wah buka undang-undang udah *ndak* anu, dan sejak zaman dulu kereta api itu seperti itu ya kan, yang belakangan yang ada biaya besar *double track*, ya *nggak* dipikir sama sekali, padahal pikiran saya, wah ini jembatan sebidang itu pasti diikuti oleh apa *double track*, ternyata tidak. Apa ya orientasinya kira-kira kereta api itu, apa hanya jualan tiket kemudian dapat duit, hanya begitu, terus faktor-faktor lain tidak dipikirkan.

Oleh karena itu saya kepentingan dapil saja Pak Dirjen, baik Kereta Api maupun Bina Marga, sebidang di kota Madiun sudah sangat krusial, sering ada kecelakaan, apalagi dengan dekat dengan exit tol, itu kalau ada kereta lewat udah lebih dari sepuluh menit yang berhenti di situ, kalau sore hari itu ramai, itu bisa dua lintasan, sehingga bisa hampir setengah jam ada di situ. Itu aja tolong dipikirkan, kalau pun toh ada dana jembatan sebidang itu perlu di dipikirkan, karena apa Pak, karena itu Madiun itu apa ya, hulu-hulu, hilir, hilir ya, jadi menampung dari Pacitan, nampung dari Magetan, nampung dari Ponorogo. Jadi tampungan di situ banyak sekali gitu.

Kemudian yang terakhir untuk Kereta Api, Pak Dirjen Kereta Api, lewat balainya, itu pernah minta tolong saya untuk membebaskan tanah di depan stasiun berupa jalan, oleh Wali Kota dikabulkan tanah jalan tersebut dihibahkan kepada apa, kereta api, sehingga kereta api mempunyai lahan untuk mengembangkan kantornya menjadi baik. Tetapi sekelumit ada catatan di situ dari pihak Kereta Api sendiri, itu kelihatannya tidak rela memberikan sebagian asetnya untuk pengembangan stasiun itu sendiri, lah kan lucu, yang dari pihak luar itu menghibahkan, memberikan, dan sebagainya, yang pihak Kereta Api sendiri kehilangan asetnya itu keberatan. Apakah karena prosedur dan sebagainya, saat itu tinjau lapangan Pak, ada Kepala Balai yang dari Surabaya

siapa namanya udah lupa itu, terjadi tiga tahun yang lalu bersama Wali Kota Pak ya, tolong itu direspons gitu, kalau nanti diizinkan saya akan ke Kepala Stasiunnya gitu dengan Wali Kota, dan kalau *nggak* jadi *action*, pagarnya dicabut lagi aja, fungsi jalannya kita kembalikan saja. Karena niat kita itu ingin membantu Kereta Api agar mempunyai stasiun yang representatif bagus, tapi *nggak* ada respon yang memadai.

Saya kira demikian terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Terima kasih Pak Soehartono. Bu Eem, keluar ya, ya Pak Sigit, silakan Pak Sigit.

**F-PKS (Ir. H. SIGIT SOSIANTOMO):**

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Terima kasih Ketua.

**Pak Dirjen, Pak Dirjen-Dirjen dan Pak Direktur-Direktur.**

Ini sangat apresiatif untuk Pimpinan dan untuk teman-teman yang berinisiatif mengadakan pertemuan ini memang, karena ini mungkin bisa jadi *step up* awal kita untuk menangani kerumitan pelaksanaan undang-undang, *law enforcement*, dari Undang-Undang Nomor 7, nomor berapa Pak undang-undang nomor 36 tahun, *eh* Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

*Nah*, kalau ditanya, ini yang harus menegakkan *law enforcement* ini siapa, ini Undang-Undang Perkeretaapian Pak Dirjen, jadi Pak Dirjen yang harus kencang, jangan biarin ada perumahan, kompleks perumahan besar dibangun kemudian nerjang jalan kereta api, Pak Dirjen harus kencang, tutup itu, kenapa, *law enforcement* dia melanggar undang-undang ini ya, Presiden saja dilarang melanggar undang-undang, apalagi sekadar perumahan, begitu Pak Dirjen saya kira.

Saya di DPR sudah hampir 15 tahun, dan perlintasan sebidang belum ada solusinya, memang pertemuan ini saya kira untuk membangun apa namanya, bukan hanya *political will*, tetapi DPR saya kira mendorong kepada pihak-pihak terkait untuk berkontribusi atau melaksanakan undang-undang ini dengan semaksimal mungkin. Seperti PT. KAI dan satu lagi Commuter, saya kira walaupun anda cuma operator, tetapi ini ada persoalan besar, anda bisa membagikan dividen atau mengalokasikan CSR-nya untuk wabil khusus untuk perlintasan sebidang, saya kira begitu.

Dan kalau Pak Dirjen Bina Marga tadi menarik, 300 triliun ya Pak Dirjen ya, saya kira *nggak* masalah itu, kenapa, kita bisa, pikir kita kan biasa bangun proyek itu *multi years* loh, jadi kalau tiba dibagi 20 tahun atau dibagi 15 tahun, atau kalau *nggak* pengen nanti ke depan Presiden baru itu punya prestasi gitu dalam tempo 10 tahun selesai, berarti kan setiap tahun harus ada alokasi 30 triliun untuk perlintasan sebidang, menyelesaikan perlintasan sebidang ini. Nah, 30 triliun kan bisa dirajang macam-macam, dari Perhubungan Darat, harus ada ini kan, dari tentu Bina Marga juga gitu ya, dari Perkeretaapian juga, seperti tadi disampaikan teman-teman tadi, anggarannya besar untuk *double track* itu, kenapa, kalau *double track* ini masih melewati perlintasan sebidang Pak, *nggak* akan efektif ya, paling kecepatannya cuma meningkat.

Kemarin ada informasi KAI berhasil meningkatkan kecepatan beberapa trayek kereta api, meningkatnya cuma berapa? 20 menit. Itu sih *nggak* signifikan, *nggak* kerasa 20 menit itu, kita kadang-kadang ngelamun aja sudah 1 jam, *nggak* terasa Pak. Main hp begini aja, jawab, jawab selamat lebaran itu aja Pak 2 hari, jawab ini. Ini sekarang orang senangnya gitu lo, belum-belum, dan sekarang bukan hanya idul fitri, idul adha juga mohon maaf lahir batin, dulu waktu saya kecil dengan idul fitri aja ya, maaf lahir batin itu. Sekarang bahkan ada apa mau puasa Ayyamul Bidh mungkin, maaf lahir batin dulu. Ya ya, betul Pak Dewo, tenang Pak Dewo kita, ini kan Pak Dewo, Dapilnya Pak Dewo Dapil saya, itu gudangnya kecelakaan karena perlintasan sebidang. Jadi kami pasti sangat mendukung, dirajang Pak Dirjen Bina Marga, sampai tahun, tapi harus, harus ada rencananya, harus ada kesepakatan, kalau perlu kita tanda tangan habis ini, iya, bahwa perlintasan sebidang harus selesai dalam tempo 10 tahun misalnya, atau tergantung Presiden nanti, presiden pengen ini *nggak* 10 tahun apa pengen sampai 3 periode, ya 15 tahun gitu, *nggak* tahu kita kan, saya kira itu.

Terus yang kedua, ini bicara teknis, saya ingin Pak Dirjen Bina Marga buat skenario. Kalau menurut saya ya, kok lebih murahan perlintasan se eh apa, *underpass* itu lebih murah dibanding *flyover*, dari pengamatan saya, ini gambar ini, menurut saya ini murah ini gitu, dan lebih gampang, terutama di perkotaan Pak, misalnya di mana, kan jalannya sudah lurus tinggal dicarikan diturunkan aja, daripada bikin *flyover* terlalu mahal, *nggak* tahu saya, ini apa saya bukan teknis itu, tapi buat skenario di titik-titik yang *crowded* di perkotaan, itu harus tidak ada lagi perlintasan sebidang, kenapa? Agar kereta itu bisa jalan cepat seperti yang diharapkan gitu, kenaikan waktu tempuh, apa pengurangan waktu tempuhnya itu bisa dirasakan signifikan. Masa naik mobil dari Jakarta-Surabaya sama dengan naik kereta dari Jakarta-Surabaya, 9 jam ya. Saya kira kereta mesti bisa lebih cepat, apalagi ada *double track* ya, iya kan Pak Dirut KAI, *nggak* masuk akal, saya nyupir di sebelahnya situ ada kereta di daerah Brebes apa namanya, Pemalang, cepatan aku tiba e', *nggak* masuk akal. Jadi saya kira itu perlu ditingkatkan, perlu ditiadakan segera, Pak Dirjen saya butuh simulasi itu, agar kita bisa membantu Pak Dirjen Bina Marga ya.

Pak Dirjen Perkeretaapian *law enforcement* yang ganas gitu terhadap perumahan-perumahan baru yang tumbuh iya, tapi dia melanggar perlintasan sebidang, kami pasti akan, pasti di dapil saya pasti saya habis-habisan belain

Bapak pasti ya, atau di Dapil yang lain kan kita ini Anggota DPR bukan hanya di dapil kan, kita pasti akan belain Bapak.

Saya kira demikian, saya ini berharga sekali ini, ini apa namanya jumlah perlintasan sebidang di mana saja adanya, titik-titiknya sudah terdefinisi kan semua, tinggal aplikasi saja, tinggal segera kita ini kan, apa namanya kita selesaikan. Menurut saya langkah pertama Pak Dirjen definisikan Pak Dirjen Bina Marga, definisikan yang bisa dibuat *underpass*, mungkin itu agak lumayan itu ini apa namanya sedikit solusi gitu, saya mengusulkan seperti Juanda yang Bapak tadi, Juanda, itu bukan *flyover* Pak, *underpass* saja, jadi yang turun ke bawah itu hanya yang dari Jalan Ahmad Yani itu, dari jalan ini yang mau masuk ke bandara Pak Dirjen, Pak Dirjen tapi hafal ya jalan itu ya, yang, yang mutar di Aloha itu mau masuk Juanda itu, jangan boleh, dia harus lewat ini baru, mutar lagi, jadi beloknya ke bandara itu *underpass* aja. *Nah*, itu yang terjadi juga di Putaran Jemur Sari gitu Pak.

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

Mungkin sedikit Pak, itu *problem*-nya kalau *underpass* itu air tanah nya tinggi ya.

**F-PKS (Ir. H. SIGIT SOSIANTOMO):**

Persoalan bukan persoalan biaya konstruksi ya, persoalan air tanah . Saya kira terserah Pak Dirjen lah, tapi kasih inilah, kasih-kasih apa simulasi ya, mana yang bisa mana yang *nggak*, saya kira kalau air tanah kan bisa dia diantisipasi dengan ilmu dan teknologi, ya, terima kasih Pak Dirjen luar biasa, saya senang sekali apalagi sudah ada rencana untuk Juanda itu ada *flyover*, ayo kita diskusi sebentar untuk meringankan beban APBN ya, untuk meringankan beban APBN, tidak harus ini putar langsung naik turun ke Juanda gitu, tapi puter agak jauh di bawah *flyover* yang ada di Bungurasih itu, baru dia harus ke Juanda, *nggak* apa apa ya, terima kasih. Pak Ketua terima kasih atas waktu yang diberikan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Makasih Pak Sigit. Pak Bakri, silakan Pak Bakri.

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

Baik terima kasih Pak Ketua.

Saya sebenarnya kalau mau bicara kereta api ini di Jambi ini belum ada Pak, jangankan kereta api, tol juga *nggak* ada, cuma kadang-kadang kalau mendengar sering ada musibah itu mengerikan sekali Pak. Jadi pada prinsipnya, apapun bentuknya, saya pribadi mungkin kawan-kawan Komisi V

mendukung upaya daripada kita untuk me apa ya, lebih mengurangi lah, tapi kok kecelakaan itu memang susah, susah menghindari, paling tidak, tidak jadi tontonan gitu kan. Saya membayangkan itu kalau kadang-kadang ada bus terseret oleh kereta api Pak, apalagi kalau manusia pakai motor gitu aja Pak, intinya menguatkan aja lah apa yang diinginkan kawan-kawan setuju. Karena kalau saya berkomentar untuk daerah saya dan diketahui Pak Eddy gitu, tol aja *nggak* ada apalagi kereta api, makasih.

**KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Bakri.

Kemudian sudah gak ada yang *anu* ya, yang hadir fisik selain Pimpinan ya, Pak Eddy, silakan Pak Eddy.

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

Terima kasih Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati, Pak Dirjen Bina Marga, Dirjen Perkeretaapian, Dirut PT KAI dan Dirut PT Commuter ya Indonesia, beserta jajaran gitu.**

Saya pertama, sama, memberikan apresiasi atas inisiatif yang luar biasa ini pada kita semua, khususnya Pimpinan yang memang sudah lama sekali kita inginkan gitu ada pertemuan koordinasi antara Dirjen Bina Marga, Dirjen Perkeretaapian itu. Tentu di bawah ataupun mitra Dirjen Perkeretaapian ada PT KAI di situ, ada PT Commuter itu. Karena kondisi ini sudah sangat memprihatinkan Pak, kebayangkan, ini data 3,5 tahun, kecelakaan yang terjadi untuk perlintasan sebidang yang tidak dijaga, itu sudah kurang satu aja pak, 1.000 kali, sudah 1.000, 999 meninggal, serius Pak, Bapak-Bapak sekalian, 317, luka berat 256, luka berarti kita tidak tahu, apakah setengah hidup ya, cacat gitu kan, ini kan membuat hidupnya sangat susah sekali ini, ya karena kecelakaan, karena kita semua tidak, tidak memperhatikan dengan baik, tidak menjaga dengan baik, tidak memberikan solusi yang baik di perlintasan sebidang ini. Kalau saya lihat perhatikan memang ada upaya gitu dari, khususnya dari PUPR ya, PUPR melaksanakan ini, semisal di dapil saya ya, bukan dapil saya, tapi di Sumatera Selatan ya, di dekat Prabumulih, di Gelumbang ya, itu sudah, tapi kita sendiri puluhan Pak, perlintasan sebidang ini puluhan. *Nah*, kalau satu-satu satu berapa puluh tahun lagi kita bisa selesai.

*Nah*, maksud saya gitu ya, dengan adanya pertemuan ini mari kita buat, buat suatu program, program yang iya koordinasi bagaimana kita menyelesaikan secara cepat gitu, lebih cepat gitu, semua ikut, termasuk, mohon maaf ini Pimpinan, saya langsung, PT Kereta Api ya, PT Kereta Api pernah *nggak* membangun sesuatu gitu di perlintasan sebidang PT KAI langsung gitu Bapak, maaf Pimpinan.



**DIRUT PT KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):**

Tidak Pak.

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

Tidak kan, artinya, padahal pendapatan PT KAI ini cukup besar, terutama di Sumatera sana, pengangkutan batu bara itu, minerba ya, jadi triliun lah. *Nah*, kalau itu memang, kalau dikembalikan langsung ke Pemerintah Pusat, mutar-mutar lagi ya ke Menteri Keuangan diberikan kepada Dirjen Bina Marga PUPR gitu ya, dan Kementerian Perhubungan, itu panjang Pak jalannya. *Nah*, artinya apa yang disampaikan Pak Sigit dan teman-teman lain diupayakan juga gitu, CSR-nya gitu ya gimana. Tidak usah kita membangun dulu Pak, membangun *flyover*, *flypass* gitu ya atau *underpass*, tetapi dijaga dulu aja sudah lumayan gitu, ini kan banyak yang tidak dijaga terjadi gitu. *Nah*, kenapa sampai tidak bisa, dijaga pun kita tidak bisa melaksanakannya, lalu kita membuat ya pintu gitu, kalau *ndak* pintu dan belum bisa permanen ya itu bambu aja Pak, dari bambu aja bisa, yang penting *ndak* ada celaka disitu, tapi dijaga gitu ya, dijaga. *Nah*, ini. Jadi pintu yang sederhana, tapi dijaga, ada gardu situ. *Nah*, ini tugas siapa, mungkin Dirjen Perkeretaapian.

*Nah*, ini, ini masalah Pak kita ini, yang punya relnya Kementerian Perhubungan, punya lampu-lampu ya, keselamatan dan sebagainya Kementerian Perhubungan melalui Dirjen Perkeretaapian, tapi yang makenya PT KAI gitu. *Nah*, ini yang dapat duitnya PT KAI Pak, bawa batu bara, bawa penumpang. *Nah*, ini.

Ini yang menurut saya harus ada pembicaraan yang lebih detail bagaimana kita menyelesaikan. Ini sudah *warning* Pak, kalau dalam 3,5 tahun seribu kali itu, itu luar biasa, luar biasa jeleknya gitu kita ini ya, menangani sesuatu gitu. Ini-ini saya mohon lah ke depan ini, ini ada pertemuan yang luar biasa ini, jadi ada koordinasi langsung Dirjen Bina Marga, Dirjen Kereta Api. Kalau biaya Pak, kita tadi bicara Pak Hedy, perlu 21 sekian, 22 triliun untuk 100 berapa tadi, 150 titik ya, yang yang prioritaslah, super prioritas di untuk keselamatan ini, saya kira Pak, makanya kita harus juga lihat mana yang prioritas, prioritas LRT atau yang ini Pak, yang banyak membunuh orang gitu. Kalau saya daripada LRT Palembang dulu yang 12 triliun ya sudah separuh ini Pak dapat, udah terlanjurlah, okelah, kita, kita nanti kita lakukan yang terbaiklah untuk yang sudah terbangun. *Nah*, ini ada lagi yang ke Cibubur berapa triliun itu, kalau ini dijadikan lintasan sebidang udah selesai 157 titik itu.

*Nah*, ini maksudnya jadi kalau ada perencanaan ke depan gitu ya, ada sesuatu program katakanlah proyek yang mana yang dilihat, saya kira *ndak* perlu-perlu amat Pak LRT ke Cibubur itu, masih banyak, jalan tolnya ada gitu, jalan lain ada gitu ya kan, bisa sampai juga ke situ tanpa melalui LRT sudah bagus sebetulnya, tinggal pengaturan-pengaturan lalu lintas mungkin supaya tidak macet bagaimana gitu ya.

Ya *Nah*, ini jadi saya mohon Pimpinan, jadi kesimpulan ini di bukan hanya pembicaraan awal, tapi ada sesuatu gitu, ada tindak lanjutnya, ada

*follow up*-nya, pertemuan ini yang pertama, tapi nanti kita tugaskanlah, mohon maaf tugaskan ke Bapak-Bapak yang terhormat gitu, bagaimana dalam waktu beberapa lama gitu, ada program gitu, program tahapan-tahapan, sehingga selesai *nggak* puluhan tahun Pak, dalam lima tahun misalnya bisa selesaikan litan sebidang yang super prioritas, terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Terima kasih Pak Eddy.

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

Pimpinan bisa nambah sedikit Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Terkait dengan itu?

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

Iya.

**KETUA RAPAT:**

Iya satu arah silakan.

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

Iya terima kasih Pimpinan.

Saya lupa tadi sebenarnya mau saya sampaikan. Saya diingatkan dengan apa yang disampaikan oleh Pak Sigit, bahwa kita selama ini kan hanya fokus penyelesaian masalah kecelakaan, hanya pada titik perlintasan sebidang saja, tapi sesungguhnya faktor penyebabnya tidak hanya itu saja. Terjadinya kecelakaan perkeretaapian, itu tidak hanya terhadap kendaraan yang berada di titik perlintasan sebidang saja, tapi juga terjadi di beberapa titik yang lain, yaitu yang sering terjadi adalah di sekitar perlintasan jalur kereta yang dipadati oleh pemukiman, dipadati oleh pemukiman, andai kata pun itu frekuensinya kecil, tapi potensi terjadinya kecelakaan sangat tinggi.

Jadi yang harus kita lakukan bagaimana upaya supaya kecelakaan di titik-titik tersebut oleh faktor adanya pemukiman yang berdekatan dengan jalur kereta api ini juga tidak akan terjadi. Maka saya mendorong, mendukung, kepada Pemerintah Pusat, Kementerian Perhubungan, Dirjen Perkeretaapian, tindak tegas itu ya, supaya penegakan hukum itu betul-betul bisa diterapkan, bagaimana koordinasinya dengan beberapa pihak, apakah dengan Pemerintah

Daerah, ataukah dengan pihak yang lain, tapi upaya itu memang harus dilakukan, supaya masyarakat juga ada kesadaran dalam konteks ya, konteks hukum gitu. Kalau memang itu tidak haknya jangan sampai gitu.

Maka pentingnya yang sudah terjadi itu bisa diatasi, dibebaskan, tetapi bagaimana yang tidak terjadi itu bisa diantisipasi, seperti kereta api yang di tujuan Pelabuhan Belawan kalau *nggak* salah Sumatra Utara, yang saya pernah dengar di media, kemudian jalur kereta api yang di Tangerang di daerah Jakarta Barat lah kalau *nggak* salah seperti itu, itu banyak terjadi gitu ya.

Jadi saya mendorong supaya Kementerian Perhubungan Dirjen Kereta Api melakukan koordinasi dengan lintas sektoral mengatasi hal ini gitu, supaya aset-aset kereta api itu juga terjaga, karena pada suatu saat nanti itu juga akan bisa dibutuhkan oleh Perkeretaapian, tidak hanya untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan. Jadi kecelakaan itu bisa dengan kereta dengan kendaraan, bisa kereta dengan orang gitu ya. Jadi saya minta supaya perkeretaapian tegas saja dan kami dari Komisi V akan memberikan dukungan sepenuhnya, saya kira itu.

#### **KETUA RAPAT:**

Iya, Pak Mulyadi silakan.

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

*Bismillahirrahmanirrahim.*

*Assalamu'alaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.*

Terima kasih Pimpinan.

**Salam sejahtera untuk kita semua.**

**Pimpinan dan Anggota yang saya hormati,  
Serta mitra kerja yang hari ini hadir untuk melaksanakan RDP terkait masalah lintasan sebidang, ini sebidang tapi se-Indonesia ini luas Pak Ketua.**

Pertama tentu tadi saya mendapatkan data *traffic* penggunaan kereta khususnya karena saya Dapil Kabupaten Bogor Pak, Jabar V. Jadi saya kira juga perlu di semacam audit operasi terkait lintasan-lintasan di Jabodetabek Pak ya, karena kalau dalam Renstra Perkeretaapian yaitu fokus terhadap konektivitas, pelayanan, dan keselamatan, saya kira setuju Pak, bahwa hari ini kita bahas bukan saja dalam kontek keselamatan penumpang tapi juga masyarakat, ya yang terlintasi Pak ya, jadi saya kira itu harus di apa namanya, diaudit terhadap tata kelola lintasan terutama juga kadang menimbulkan kemacetan yang luar biasa Pak ya.

Kemudian Pak saya juga dapat masukan Pak terkait, perlu dikaji ulang tentang beberapa stasiun Pak ya, terutama di wilayah Citayam dan Bojong Gede itu pemukimannya sangat padat gitu, dan saya kira perlu kalau misalnya

tadi Pak Dirjen menyebut, Pak Dirjen Bina Marga menyebut angka perbaikan untuk menata ulang dalam konteks aktivitas, kan ini kan pembenahan ya Pak ya, bukan pengembangan, kalau pengembangan Pak Dirjen sudah memberikan solusi dengan tidak sebidang gitu kan pembangunan-pembangunannya. *Nah*, yang pembenahan ini yang sebidang saya kira tadi investasinya begitu besar Pak.

*Nah*, saya kira Pimpinan produk dari rapat hari ini, kenapa tidak misalnya kita bentuk *desk* bersama yang diawasi oleh langsung oleh Komisi V, mereka mempunyai *action plan* dan *timetable* ya, bagaimana masalah sebidang ini betul-betul ada, mohon maaf sekali lagi tidak dalam menggurui ini Bapak-Ibulah orang-orang yang berkompeten di bidang ini, tapi kita perlu semacam laporan periodik terhadap penanganan masalah sebidang ini Pimpinan. Jadi kalau perlu bentuk semacam *desk* bersamalah lintas *stakeholder*, supaya ada *roadmap* dan *action plan* serta *timetable* Pak, jadi produk dari rapat hari ini saya kira pentingnya produk keputusan yang bisa betul-betul, mohon maaf, tidak rapat seremonial saja nih ya, sehingga kemudian tidak ada *action plan* yang jelas ke depan, itu satu.

Yang kedua, saya berharap terutama teman-teman teman di Perkeretaapian, kenapa tidak, walaupun misalnya hari ini kita darurat dalam kondisi keselamatan di wilayah-wilayah terlintas jalur kereta, tadi Pak Soehartono juga menyoroti bagaimana investasi besar pembangunan *double track* kenapa tidak juga dipikirkan untuk jalur-jalur yang terlintas, saya kira itu pertimbangan yang luar biasa ya, akhirnya beliau, mohon maaf, sambil nunggu dapilnya dulu ajalah dijaga gitu kan, sama Pak saya juga berharap seperti itu kan.

*Nah*, saya coba mengikuti beberapa kunjungan spesifik terkait pembangunan *double track*, dan saya mohon izin saya karena dapilnya banyak terlintasi kereta, saya datang juga Pak ya, ya mohon maaf, itu kan *double track* itu kan mungkin kajian pembangunan rel ganda yang dikaji berdasarkan *study* jauh sebelum pandemi gitu, salah satunya mungkin ada *study demand* ya, *study volume* penumpang, tapi kemudian kan kita ada tsunami pandemi ya. *Nah*, bukan saya menggiring untuk kemudian merekonstruksi Kembali, tidak sama sekali, tapi bagaimana faktor keselamatan dalam tanda petik juga harus menjadi *concern* gitu ya, kenapa, karena tadi sekali lagi Pak, apa Dirjen Kereta Api dengan keterbatasan anggaran juga coba fokuskan Pak, misalnya tadi ada usulan misalnya melibatkan masyarakat yang terlintas ya, tadi kan ada *upgrading* kompetensi untuk para petugas pengatur lintasan. *Nah*, kenapa juga tidak dilakukan edukasi terhadap masyarakat di jalur lintasan Pak, kalau perlu ada anggaran CSR kereta api yang justru untuk diberikan kepada masyarakat untuk menjadi bagian yang terlibat gitu, sebelum lintasan dan seterusnya, apalagi nanti ada teknologi yang sebagai peringatan dini sebelum kereta melintas Pak.

Jadi saya kira *roadmap* atau *action plan* yang *clear* harus betul-betul bisa dijadikan produk dari keputusan rapat hari ini Pimpinan, supaya apa, supaya sekali lagi masyarakat dan kita semua yang sedang mendedikasikan

diri untuk menjadi bagian dari solusi buat masalah masyarakat betul-betul bisa mempertanggungjawabkan itu.

Saya jadi ingat lelucon sebelum ditutup Pimpinan, jadi katanya ada sekelompok apa namanya masyarakat yang akan melintas tanya katanya Pimpinan, ini saya *sharing* videonya di grup komisi ini. Kereta api dari Surabaya jam berapa lewatnya, dijawab oleh petugasnya jam sekian, dari Semarang jam sekian, kalau dari Bandung jam sekian, loh Bapak mau kemana, saya cuma mau nyebrang katanya.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi ta'ala wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Iya Pak Mul. Sekarang virtual, Pak Sudjadi senior kita, Pak Sudjadi silakan Pak, *mute*-nya Pak, iya oke kedengaran sekarang, ya.

**(SUARA/REKAMAN TIDAK TERDENGAR)**

**KETUA RAPAT:**

Makasih senior, terima kasih Pak, sehat selalu Pak. Baik sekarang di meja Pimpinan, mungkin Pak Iqbal silakan Pak.

**F-PPP (MUHAMMAD IQBAL, S.E, M.Com) – WAKIL KETUA KOMISI V DPR RI:**

Terima kasih Ketua.

**Yang saya hormati Pimpinan dan rekan-rekan Komisi V,  
Yang saya hormati Pak Dirjen Bina Marga, Pak Dirjen Perkeretaapian dan Pak Dirut, Dirut PT KAI, dan Dirut PT KCI Pak ya, beserta seluruh jajarannya.**

Sebenarnya sudah banyak yang disampaikan oleh teman-teman tadi Pak, banyak masukan-masukan, kemudian banyak pertanyaan. *Nah*, kalau saya menurut saya begini Pak, pemerintah itu kan dalam melaksanakan tugasnya kan itukan ada undang-undangnya, di sini kan sudah ada sebenarnya, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pak ya, dan disini saya lihat pasal-pasalnya juga cukup jelas, bahwasanya Pasal 91 Ayat (1) bahwasannya sebenarnya tidak ada dibuat jalan sebidang, tapi kan kemudian bermunculan, kan itu persoalannya, yang karena memang pertumbuhan manusia semakin banyak, maka pertumbuhanlah yang namanya pusat pasar, pemukiman dan lain sebagainya, maka timbulah jalan-jalan sebidang tadi.

*Nah*, kemudian di sini juga sudah dijelaskan itu, bahwa penutupan perlintasan sebidang itu dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Daerah, artinya kan Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah.

*Nah*, pertanyaan saya Pak, berdasarkan undang-undang ini sudah pernah belum Pak dikomunikasikan dengan Pemerintah Daerah, tadi kan teman-teman banyak mengatakan kalau undang-undang ini belum direvisi, ini tidak mungkin melakukan, saya sepakat, kalau ternyata Pemerintah Daerah tidak ikut serta, tapi kan harus ada pembicaraan terlebih dahulu. *Nah*, kalau mau cepat memang harus Pemerintah Pusat, ya kita revisi saja undang-undang ini, kita revisi undang-undang ini maka pembebanan itu dilakukan oleh Pemerintah Pusat, kalau Pemerintah Pusat sanggup, karena anggarannya kan besar sekali tadi. *Nah*, saya kira itu dulu Pak yang dikomunikasikan dengan Pemerintah Daerah. Saya yakin ini kan untuk keselamatan masyarakat di daerahnya, kepala daerah itu kan dia penanggung jawab di sana, dan tentu kalau Bapak berbicara tentang Kepala Daerah di sana, bagaimana agar masyarakat di sana itu bisa selamat, bisa tidak tertabrak kereta, maka harus ada solusinya.

Yang kedua Pak tentu harus ada koordinasi juga, tadi saya sepakat dengan Pak Ketua Komisi bagaimana ke depannya itu harus ada koordinasi antara lembaga dan kementerian, jadi jangan ada lagi nanti penambahan lahan sebidang baru-lahan sebidang baru, kalau ini terjadi ya tentu tidak akan selesai-selesai. Jadi bagaimana ke depannya, itu tidak ada lagi Pak lintasan sebidang tadi. *Nah*, kalau berbicara lintasan sebidang itu di daerah yang banyak dilalui penduduk, saya yakin itu pasti aman, tapi yang persoalannya kan yang perlintasan sebidang yang liar kita katakan seperti itu, di mana masyarakatnya bebas jalan disana, di situ yang kita khawatirkan.

Saya kira itu Pimpinan, terima kasih.

#### **KETUA RAPAT:**

Pak Iqbal. Pak Roberth Rouw.

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

Terima kasih Pimpinan.

**Pimpinan dan seluruh Anggota Komisi V yang saya hormati,  
Saudara Dirjen Bina Marga beserta jajaran, Saudara Dirjen  
Perkeretaapian, Dirut PT KAI dan Dirut PT KCI, ya.**

Saya sama, sama Pak Bakrie bicara kereta kami *nggak* ya, Papua *nggak* punya kereta, ya tapi kita di sini kita harus bicara secara nasional. Saya melihat bahwa selalu ini yang membuat, tadi Pak Sudjadi, Ir. Sudjadi sampaikan ya itulah realitas yang ada sekarang ini, bahwa selalu pembuatan undang-undang itu iya kan, selalu ada ruang yang dibuat supaya ini bisa menjadi alasan ya kan. *Nah*, saya pernah ikut revisi Undang-Undang 21 tentang Papua iya kan, yang selama ini Pemerintah Pusat bilang dana kami sudah kasih semua, ada aturan untuk pendidikannya sekian persen, tapi teman-teman di sana para Bupati, Gubernur, tidak menjalankan itu. Maka dengan revisi itu ada anggaran yang diberikan yang tadinya ... untuk semua diatur di sana Dana Otsus itu, tapi dengan revisi itu diambil 1,25% itu pusat yang akan memberikan sesuai dengan

kinerja, dan kami minta pada waktu itu bahwa Pendidikan, ini diambil di sini ya kan, tapi ada usaha untuk supaya daerah juga, dimasukin yang 1% itu untuk daerah bertanggung jawab juga itu ya kan.

*Nah*, ini, peluang ini yang mau dibuka iya kan, kami berkeras saya nomor satu saya berkeras, Dirjen Anggaran, tidak, harus ini pusat yang menentukan, tidak lagi diberikan ke daerah, karena daerah sudah gagal ya kan. *Nah*, ini di sini ya kan, pasti waktu pembuatan undang-undang ini pasti *bargaining*-nya itu, mau lempar lagi ke provinsi dan kabupaten, di provinsi kabupaten tidak ada di sana Kepala Dinas Kereta Api, semua ada di pusat, maka harus dipegang oleh pusat tanggung jawab itu, tidak diberikan lagi kepada daerah ya. Saya kira itu kuncinya, bahwa kita ingin menyelesaikan ini. *Nah*, harus menurut saya tanggung jawab penuh ada di pusat.

Kalau tadi teman-teman banyak juga menyampaikan bahwa perkeretaapian ini dananya terbatas, saya ingin kasih satu gambaran, mohon maaf, waktu kejadian kecelakaan di kereta listrik yang di Cibubur, saya dan Pak Andi Iwan pergi ya, dari anggaran sekian itu penambahannya sangat besar menurut saya, dari 21 T ya kalau *nggak* salah, naik sampai berapa Pak, boleh Bapak sampaikan, tolong disampaikan.

#### **DIRUT PT KERETA COMMUTER INDONESIA (ROPPIQ LUTZFI AZHAR):**

Jadi 32.

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

Jadi 32, ada penambahan 11 triliun, ini catatan kita ya kan, dari 21 naik jadi 32 triliun, penambahannya bukan sedikit Pak ya kan. *Nah*, kita lihat kereta cepat yang namanya Bandung-Jakarta katanya, berapa pembuatannya iya kan, ini hanya ini harus jadi catatan kita, berarti di tempat sini, ini ada perencanaan yang tidak layak menurut saya, kalau sampai ada pembengkakan sampai segitu besar iya kan. Kereta cepat besar sekali itu yang Bandung-Jakarta itu, dan tadi katanya tidak pakai APBN, sekarang menggunakan APBN.

Saya minta catatan kita Komisi V untuk hal-hal begini harus kita buat panja, supaya kita bedah itu semua, rakyat tau ya kan. Kasus, ini kita bicara kecelakaan saya masuk ke sana, kereta yang di Cibubur kami datang, saya tanya, kita tanya penyebabnya apa, bisa dijelaskan tidak, KNKT juga ikut pada waktu itu, katanya waktu penyelidikan itu nanti bisa keluar, ya paling cepat itu tiga bulan kalau *nggak* salah ya kan, ya, dan kami minta pada waktu itu, saya cek di staf, sampai saat ini kami belum diberikan jawaban itu, sudah sekian bulan ini, hampir mau setahun ini, mana jawabannya, penyebabnya apa ya, saya sampaikan pada waktu itu. Ini *nggak* usah jauh-jauh kasih saya saya tiga jam selesai ya kan, tinggal operatornya mana tanya, kau tidur tidak pada waktu itu, tes remnya berfungsi tidak semuanya, kalau itu semua berfungsi berarti yang meng-*operate* lalai kan, gampang sekali untuk itu, tapi membutuhkan waktu begitu banyak, begitu lama, dan sampai saat ini belum juga, ya kan.

Kita harus tau itu, kenapa, jangan-jangan masalah. Jadi sekian lama belum di-*operate* ya, sudah sekian lama itu, saya selalu kalau pulang, saya lewat Jagorawi selalu saya lihat itu kereta, ini kapan jalannya kereta ini ya. Kereta itu dibuat karena ada kebutuhan untuk mengatasi kemacetan di Ibukota, bukan itu dibuat untuk pajangan di sana, maka harus semua infrastruktur fasilitasnya disiapkan, supaya orang dari luar kota, kami juga mungkin yang dari perumahan yang di pinggir-pinggir, yang daerah situ, mau ke Jakarta *nggak* perlu bawa mobil, masuk ke situ, tinggalin, kami naik kereta lebih cepat ya kan, dan itu harus bisa berhubungan dengan semua fasilitas-fasilitas komersial, perkantoran yang ada, ya kan, maka koneksitas itu yang harus dibuat, agar betul-betul manfaatnya kereta cepat yang ada sekarang ini untuk mengatasi kemacetan itu, bisa berjalan dan bermanfaat sesuai dengan apa tujuan daripada pembangunan kereta itu ya, bukan tiba saat, tiba akal, oh ini-ini kita buat ini, nanti besok wah kurang ini, harus ini, waduh ya perencanaannya seperti itu ya amburadul kita seperti, ya kan.

Saudara-Saudara yang duduk di sini mewakili pemerintah loh, hati-hati iya kan, perencanaan itu harus benar iya kan, karena itu bukan Saudara mewakili diri sendiri teman-teman yang ada di penanggung jawab, tapi itu mewakili pemerintah ya kan, uang yang digunakan itu uang rakyat ya kan, saya kecewa berat waktu saya lihat itu, hasil stasiun yang ada di Cibubur sana, kok pembengkakannya begini besar, itu pipa-pipa ini yang sangat miris kalau kita lihat, kalau anggarannya begitu besar, iya itu bisa jadi *icon*, itu hebat, tapi kalau dibuat apa adanya seperti itu, kualitasnya bahan yang dipakai seperti itu, malu kita melihatnya itu ya kan, satu pembangunan itu bisa menjadi *icon* ya.

Itu menurut saya yang perlu Saudara-Saudara yang duduk mewakili pemerintah ini, harus berpikirnya ke sana ya, kita jangan terlalu banyak bermain proyek-proyek mercusuar yang cuma dananya keluar begitu besar, tetapi kualitas dan fungsi yang harusnya bisa secepatnya dirasakan oleh masyarakat, sudah berapa lama ini, masyarakat belum bisa merasakan, Kereta Cepat Bandung kemarin baru datang itu, saya minta supaya nanti sebelum ini ada mungkin percobaan untuk trayek itu, ya undang kami, anggaran kan dari sini Pak, kita juga memutuskan anggaran-anggaran itu, kita ingin lihat sehebat apa sampai bisa berkembang anggarannya begitu besar, berarti ada perbaikan kualitas dan sebagainya, kami pingin lihat.

Saya kira itu Pimpinan, saya kembalikan ke Pimpinan, terima kasih.

#### **KETUA RAPAT:**

Ya makasih Pak Robert.

Saya kira tadi teman-teman sudah menyampaikan semua, dan Pak Dirjen berdua ya baik Kereta Api maupun PUPR serta Dirut dari KAI maupun KCI ya telah mencatat itu tentu akan menjadi pikiran secara bersama dan tentu diharapkan bisa berkoordinasi dengan baik, apik.

Cuma ada satu hal yang saya ingin tanyakan barangkali, ini persoalan lintasan baru kan sudah pasti apa namanya, menjadi tidak sebidang ya, udah



pasti, tapi dua hal yang harus menjadi kerja keras dari Bapak-Bapak semua, yaitu bagaimana lintasan yang sebidang yang lama, yang di mana telah memberi kontribusi kecelakaan begitu besar, bahkan kematian yang korban begitu banyak, begitu pula lintasan yang ilegal tadi, kan kaget juga kita lintasan ilegal itu. Tentu ini barangkali harus ada penyelesaian, mesti ada solusi ini, tidak bisa dibiarkan seperti ini, aneh di negara kita yang negara hukum ya, negara besar, masih ada lintasan ilegal, kaget kita itu dengar seperti itu, dan ini sepertinya kita dianggap biasa saja ini, bahwa ada ilegal dan tidak ada penanganan serius ini.

Tolonglah dua hal ini barangkali yang juga menjadi perhatian kita semua, terutama Bapak-Bapak sebagai pelaku atau pelaksana pembangunan di bidang perkeretaapian ini.

Barangkali itu yang saya ingin sampaikan, dan sekarang ya kita minta apa namanya, tanggapan dari, sekarang Dirjen *anu* dulu Bina Marga, silakan Dirjen Bina Marga

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Izin, izin Pimpinan, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Bu Sri, silakan.

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Terima kasih, Pimpinan. Saya hanya sedikit saja.

Yang pertama, ingin menyampaikan bahwa di daerah kami di Malang itu ada lintasan kereta api yang sebidang tadi tapi ketinggiannya ini terlalu menukik, sehingga itu sangat membahayakan bagi pengendara, baik itu, terutama mobil, karena bisa-bisa mereka malah berhenti di tengah jalan *nggak* bisa naik untuk, untuk turun lagi, naik lagi, itu terlalu terlalu ini, tolong di dicek.

Kemudian yang kedua juga, ada di, di Malang juga itu pasar pagi itu berada di rel, Pak, dan itu mungkin apa...merasa tidak berbahaya, tetapi suatu saat ada kelengahan pasti, faktor waktu kan. *Nah*, oleh karena itu juga perlu adanya komunikasi koordinasi dengan Pemerintah Daerah setempat, karena pasar itu sudah lama, tetapi betul-betul di...di...di atas rel kereta api itu, itu sangat, sangat berbahaya, dan itu biasanya pasar pagi, Pak. *Nah*, mohon untuk di apa, dilakukan koordinasi.

Dan, yang terakhir bahwa kemunculan dari rel dengan, dengan apa, tanahnya atau aspalnya ini tolong juga, mungkin sudah ada aturannya, tetapi sering kali relnya ini menonjol, kemudian menimbulkan persoalan bagi pengendara, terutama pengendara mobil, kalau yang tadi satunya adalah ketinggian seperti jembatan itu tinggi, yang satunya antara tanah dengan relnya ini terlalu tinggi.

Terima kasih Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Makasih Bu. Bu Athari dulu Pak ya, ya, habis Athari, Pak Tamanuri, silakan.

**F-PAN (ATHARI GAUTHI ARDI):**

*Ladies first, ladies first.*

*Bismillahirrahmanirrahim.*

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Terima kasih Pimpinan, rekan-rekan anggota, seluruh mitra dari Komisi V.**

Saya di sini tadi izin rapat di Banggar, sekarang baru balik lagi ke sini. Mau ngasih sedikit *highlight* aja, ini sebenarnya saya setuju dengan yang tadi Pimpinan katakan bahwa *early warning system* ini merupakan salah satu solusi paling efisien saat ini. *Nah*, di Sumatera Barat sendiri itu ada satu perlintasan di daerah Lubuk Buaya, daerah Lubuk Buaya ini dia jalan nasional, dia perlintasan di jalan nasional, itu jaraknya kira-kira dari jalan sampai ujungnya itu kira-kira hampir sampai 100 meter itu, panjang banget, dia jalan besar, tapi tidak ada sistem *warning* atau pembatas, ya *nggak* mungkin karena dia panjang, pembatas kan dia jaraknya pendek.

Jadi saya mohon ada solusinya, tadi Pimpinan sudah saya katakan bahwa ada *early warning system*, ini bagus Pak, terutama untuk perlintasan-perlintasan yang luas seperti ini dan melewati jalan nasional, karena itu jalannya ramai kebetulan itu arah dari Tabing menuju ke bandara, jadi itu jalan yang sangat-sangat ramai, orang sering konvoi, sering agenda-agenda sering banyak lewat di situ, jadi perlu ada satu sistem ya, kalau bikin *underground* atau *flyover* kayaknya anggarannya cukup besar, tapi saya rasa dengan *early warning system* itu bagus.

Saat ini di situ cuma ada bunyi sirene dari salah satu, jadi kalau ada kereta mau lewat cuma dari salah satu dan *nggak* kedengaran ya, itu suaranya kecil banget dan *nggak* ada penjaga, *nggak* ada apa pun, jadi saya mohon diberikan atensinya karena masyarakat saya mengeluhkan itu, aktivitas jalan yang cukup ramai dan juga dari kereta yang cukup sering melintas.

Itu aja Pimpinan terima kasih.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

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

Baik Ibu, langsung ke Pak Tamanuri.

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

Terima kasih Pak Pimpinan.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**Yang saya hormati Pimpinan dan rekan-rekan Anggota Dewan,  
Yang terhormat Bapak-Bapak Dirjen Bina Marga, Dirjen Perhubungan  
Darat eh Perkeretaapian, dan para Direktur Utama yang saya banggakan.**

Ini saya pengalaman saya sendiri ini, lima tahun yang lalu paman saya meninggal ditebas sama kereta, ini sebenarnya kalau kita lihat di daerah seperti Jakarta, ini cukup sudah memadai apa-apa upaya yang dilakukan oleh Perkeretaapian, mengenai apa itu jalan kereta api yang dilintasi oleh jalan, jalan umum ini, akan tetapi perlu diperhatikan yang di kota-kota ini, itu tidak lebih dari tiga bulan itu udah Bapak baguskan, sudah rusak lagi, anjlok lagi.

Jadi saya minta supaya kiranya dari Perkeretaapian atau Direktur Utama KAI bisa mengambil strategi-strategi baru atau teknis-teknis baru, jangan hanya ditambah dengan aspal. Jadi mungkin kasih apa rel, semua rel-rel itu, barusan nanti dikasih aspal. Jadi dia punya suatu kekuatan, kalau *nggak* tidak, barusan tiga bulan dibaguskan udah melendung lagi. *Nah*, akibat melendung-meledung ini kadang-kadang kan tidak lebih dari sepuluh menit udah datang lagi kereta, yang ini belum selesai menyeberang. *Nah*, ini yang sering terjadi.

Kemudian di daerah-daerah, di daerah-daerah itu merupakan satu desakan yang tidak bisa dielakkan, karena tadinya masyarakat tidak ada di lintasan itu, lama kelamaan penduduk bertambah, sehingga dia menjadi satu kampung, menjadi desa, sehingga membutuhkan untuk jalan keluar. Jadi mau tidak mau, tidak, suka tidak suka dilarang, ya paling Bapak-Bapak datang setahun sekali melarang, tapi ini kebutuhan mereka harus mereka buat. *Nah*, jadi oleh karena itu tidak jalan lain adalah bagaimanapun bentuknya supaya kita nambah tenaga lah, tenaga honor, untuk menjaga pintu kereta api ini, jadi semua jalan-jalan yang dilintasi oleh jalan umum, jalan kereta api ini, mempunyai pintu kereta, kalau tidak ada pintu yakin aja Pak, tetap ada masalah-masalah di kemudian hari.

Jadi apa yang saya sampaikan ini adalah merupakan pengalaman pribadi saya, karena paman saya waktu itu dia menyeberang tinggi relnya, dia jadi dia pakai apa toyota kanvas itu, *nggak-nggak* mau naik, *nggak* mau naik, *nggak* mau naik kereta sampai, ya udah habis. *Nah*, jadi ini pengalaman, makasih Pak.

*Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Tamanuri. Sekarang silakan Pak Dirjen, Bina Marga duluan.

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

Baik terima kasih Bapak dan Ibu sekalian, saya kira banyak masukan yang sangat berharga untuk kita tindak lanjuti, mungkin saya akan menjawab berdasarkan isunya Pak ya.

Jadi yang pertama mengenai masalah koordinasi, ya sebenarnya kita sudah sering Pak koordinasi di level pusat dengan Direktur Jenderal Perkeretaapian, kita banyak diskusi soal KCIC yang banyak masalah, kita juga diskusi koordinasi mengenai Joglo ya, kemudian juga kita banyak diskusi mengenai rencana kebutuhan *flyover*, *underpass* di jalur kereta api cepat rencana Jakarta-Surabaya. Nah, saya kira kami tidak punya masalah yang substansial mengenai koordinasi di pusat, cuma memang kalau dengan Pemda ini memang perlu melibatkan Kemendagri kelihatannya Pak ya, karena kita tidak punya lengan untuk, agak kesulitan kita, mengundang mereka, kalau mereka tidak datang juga kan kita tidak punya instrumen, itu saya kira untuk ke depan mungkin kita akan melibatkan Mendagri.

Nah, ini kalau bicara tadi soal kondisi perlintasan jalan di daerah rel kereta apinya memang pertama adalah tergantung apakah yang punya kewenangan, tanggung jawab soal jalan tuh ada anggarannya atau tidak, dan yang kedua koordinasi ya cukup baik *nggak*, karena itu memang wilayah kereta api Pak, di daerah rel-rel perbaikan itu memang butuh koordinasi juga.

Kemudian masalah anggaran, tadi Pak Dewo terima kasih masukannya, juga Pak Mulyadi, Pak Eddy. Jadi begini Pak memang nanti kita akan coba apakah seperti apa kita pertajam ke depan, kalau kita lihat Renstra Bina Marga, Renstra Bina Marga memang tidak secara spesifik *underpass* dan *flyover* kereta api, ya semua perlintasan apakah kereta api atau dengan jalan lain itu kita masuk dalam target kinerja Bina Marga. Jadi kita tidak melihat kepada apakah ini kereta api atau bukan, tapi dilihat kepada dampak kemacetannya, itu yang kita prioritaskan. Nanti kita akan lihat, kita coba, kalau kita lihat apakah itu kereta api atau bukan. Jadi lintasan kereta api macet tinggi, kita prioritaskan. Saya kira yang kita lakukan juga di beberapa tempat termasuk di Sumatera Selatan misalnya, kemudian juga di lintasan yang akan kita bangun di Bandung misalnya. Jadi terima kasih Pak nanti kita akan coba lihat, tadi ada *timetable* begitu ya untuk menyelesaikan masalah ini kita akan sinkronkan dengan indikator kinerja di Bina Marga.

Kemudian tadi Pak Sigit terima kasih banyak. Memang apakah mana yang lebih murah *flyover* atau *underpass*, ini tergantung pada lokasinya Pak, tapi secara umum *underpass* tuh lebih mahal, secara umum ya, secara umum. Cuma memang kita, kami laporkan Pak di sini, secara etik estetik memang mendorong *underpass*, karena pertama *underpass* itu tidak mengubah morfologi bentang alam ya. Jadi karena ada pergeseran Pak, saya sebut ini etik estetik dulu memang negara-negara yang baru membangun itu senang bikin jembatan, karena itu *landmark*, tapi sekarang-sekarang ini justru negara-negara di Eropa itu menganggap itu adalah tidak *pro environment* Pak, karena

merusak pemandangan. Jadi kalau Bapak lihat perhatikan biasanya, katakanlah kalau kita punya jalan-jalan *elevated* di kota, itu di bawahnya nya pasti mati Pak, iya bisnis tidak mau di situ karena memang *environment* yang berubah.

Ya jadi ini kita sekarang memang mendorong *underpass* ya, kecuali kalau memang secara teknis sulit Pak dan terlalu mahal ya, misalnya yang paling sulit kalau tanah air tinggi itu adalah nanti *operation*-nya Pak, karena itu butuh pompa, mungkin ada satu *underpass* yang dibangun teman-teman perhubungan di Solo ya, itu yang tiap musim hujan selalu jadi kolam Pak, karena apa, karena mungkin waktu membangunnya tidak cukup kedap air, karena memang butuh biaya lebih mahal untuk membuat cukup kedap air, sehingga ... tidak masuk ke situ dan sistem pompa yang harus *reliable*. Jadi masing-masing ada plus minusnya, tapi kalau mana yang kita pilih, kita akan pilih tadi itu Pak yang ke bawah dibanding ke atas, karena ke atas dampaknya tidak begitu bagus.

Itu mungkin Pak yang bisa kami sampaikan terima kasih Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Makasih Pak Dirjen Bina Marga, Pak Hedy.

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

Izin Pimpinan. Satu lagi itu Pak, bukan hanya di situ, di Lahat Pak.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak, silakan Pak Eddy.

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

Di Lahat, itu penuh air, *nggak* bisa dipakai sampai sekarang, itu Dirjen Perkeretaapian itu yang bangun.

**KETUA RAPAT:**

Ya kan tadi cuma contoh satu, satu Pak, satu sudah lupa, mau jawab Pak? Cukup ya. *Nah*, silakan Pak Zulmafendi, silakan Pak Dirjen Kereta Api.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

**Baik terima kasih pak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati.**

Dari pertanyaan-pertanyaan tadi Pak, kami juga sudah menyiapkan jawaban tertulis Pak Pimpinan dan Anggota Dewan yang kami hormati. Untuk itu kami menyampaikan beberapa hal, yang pertama kami sangat berterima kasih atas dukungan dari Ketua dan Anggota Komisi V terhadap masalah

penanganan perlintasan sebidang ini, dan juga terima kasih masukan-masukan yang telah diberikan, dan ini akan menjadi perhatian utama bagi kami di Dirjen Perkeretaapian bagaimana menangani masalah perlintasan sebidang ini ke depan.

Untuk itu hal-hal yang perlu kami sampaikan Pak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati, pertama adalah nanti kami akan segera kembali berkoordinasi dengan berbagai *stakeholder* Pak, untuk menyelesaikan permasalahan ini, walaupun ini setelah hampir secara periodik kami lakukan dan bahkan sudah ada hasil rapat koordinasi penanganan lintas sebidang kereta api dengan berbagai pihak termasuk dengan Kepolisian, iya Kemendagri dan lain-lain sebagainya. *Nah*, ke depan akan kami lakukan lagi koordinasi-koordinasi yang sama, karena memang masalah di setiap daerah ini akan sangat tergantung.

Yang kedua adalah khususnya dengan Pemerintah Daerah Pak, Pemerintah Daerah karena memang pertumbuhan wilayah-wilayah di daerah ini sangat masif, sangat tinggi, terutama yang berdekatan dengan perlintasan atau jalur kereta api, sehingga ini yang banyak potensi untuk menimbulkan, iya, perlintasan-perlintasan liar. *Nah*, oleh karena itu kami akan ke depan dengan Pemerintah Daerah dan Kemendagri secara khusus akan menangani masalah-masalah perlintasan liar, sekaligus juga melakukan penutupan-penutupan, dan kami sendiri Dirjen Kereta Api juga tidak, sudah cukup banyak melakukan penutupan-penutupan perlintasan-perlintasan ini.

### **Selanjutnya Bapak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati.**

Selanjutnya kami laporkan bahwa pada tahun 2003 juga kami telah memprogramkan pembangunan-pembangunan *frontages* ya dan juga pembangunan *flyover* dan *underpass*, ada tujuh titik yang kami lakukan untuk tahun depan, dan yang utama adalah pemasangan *early warning system*, dan untuk tahun 2022 ini Bapak Pimpinan dan Anggota yang kami hormati, kami mempunyai satu proyek di daerah Bu, Bu Athari ya di Sumatera Barat Bu, ini sebagai *pilot project*, dan ini sudah kita lakukan pada tahun ini Bu. Mudah-mudahan ini akan sukses dan akan kami sebarluaskan ke berbagai daerah lainnya, ini sedang dalam penanganan, dan sedang dalam pekerjaan, ya terima kasih Bu Athari dukungannya.

*Nah*, program yang ketiga, kami juga melakukan edukasi kepada masyarakat di daerah-daerah yang memang dilewati oleh perlintasan-perlintasan di perkeretaapian baik itu di Pulau Jawa maupun di Sumatera dan sekaligus juga kami melakukan program sosialisasi keselamatan Pak, ini sangat masif, kami melakukan tahun ini sebanyak 23 titik di seluruh Indonesia.

*Nah*, tentulah yang terakhir sesuai dengan masukan dan saran dari Anggota dan Ketua Komisi V mengenai *law enforcement*, ini juga kami lakukan.

Untuk jawaban secara tertulis kami siapkan Pak Pimpinan dan Anggota Komisi V yang kami hormati, demikian mungkin pokok-pokok yang dapat kami

sampaikan dan jawaban akan kami sampaikan secara tertulis. Demikian, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

Terima kasih Pak Dirjen. Pak Didiek silakan Pak, Dirut PT. KAI.

**DIRUT PT. KAI (DIDIEK HARTANTYO):**

Terima kasih Pak Ridwan.

**Bapak-Ibu sekalian Anggota Komisi V yang saya hormati, Pak Pimpinan yang saya hormati.**

Saya rasa pembahasan pada pagi hari ini sesuatu yang sangat bagus dan perlu didukung karena memang keselamatan perjalanan masyarakat, baik yang menaiki kereta api maupun yang menggunakan jalan raya adalah merupakan kewajiban kita bersama, baik itu pemerintah, BUMN maupun seluruh masyarakat Indonesia. *Nah*, semuanya sudah diatur dalam Undang-undang, ada Peraturan Pemerintah, ada Peraturan Menteri teknis ya.

*Nah*, artinya apa, di sini ada peran pemerintah, peran operator, dan peran masyarakat. *Nah*, artinya mari kita lakukan itu sesuai dengan undang-undang atau peraturan-peraturan yang terkait. Dalam hal apa, kami sebagai operator, kami akan melakukan sesuai dengan apa yang diamanatkan oleh pemegang saham kami, sehingga kami tentu saja akan berkoordinasi dengan kementerian teknis dalam ini Kementerian Perhubungan, dan nanti dalam eksekusi di lapangan juga akan terkait dengan Kementerian PUPR dalam hal ini Dirjen Bina Marga.

Dari pertanyaan-pertanyaan yang disampaikan tadi oleh para Anggota yang terhormat Pak Sudewo, Pak Soehartono, Pak Sigit, kemudian Pak Bakrie, Pak Eddy Santana, Pak Mulyadi, Pak Sudjadi, Pak Iqbal, Pak Robert dan Bu Sri, serta Bu Athari dan Pak Tamanuri ya. Saya rasa semuanya menjadi *concern* kita semua Bapak-Ibu sekalian, bahkan tadi masukan-masukan yang disampaikan Pak Iqbal ya untuk mengkomunikasikan lebih lanjut dengan para Pemerintah Daerah maupun Pemerintah Pusat, koordinasi di lapangan, kemudian Pak Mulyadi ya, perlu melakukan kajian-kajian mengenai yang Citayam dan Bojonggede, ini memang stasiun Citayam dan Bojonggede ini Pak, luasnya itu juga sudah terbatas, jadi kalau kami perluas itu, ya perluas mesti apa namanya, kami akan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan dalam hal ini Pak Zulmafendi sebagai Plt. Dirjen Kereta Api, agar supaya stasiun tersebut juga ideal ya.

Kemudian usulan mengenai penyusunan *action plan* dan *timetable*, laporan periodik untuk monitoring. Ini saya rasa sesuatu yang baik yang selama ini belum pernah dilakukan, sehingga ini akan menjunjung apa tadi, bahwa secara berangsur-angsur itu bukan berangsur-angsur yang tidak ada batas

waktunya, artinya berangsur-angsur itu mesti ada batas waktunya, sehingga apa yang diamanatkan dalam undang-undang, itu betul-betul dijalankan oleh para pemangku kepentingan sesuai dengan *governance* ataupun tata kelola yang baik.

Secara teknis untuk masukan Pak Eddy Santana kami akan kerja sama dengan Pemerintah Daerah Pak, baik itu di Tanjung Karang maupun Palembang, ada rencana untuk kita bangun bersama-sama dengan Pemerintah Daerah.

Kemudian yang kedua, untuk apa namanya Bu Sri, Bu Athari, dan Pak Tamanuri ya, untuk lokasi-lokasi teknis Pak, nanti kami akan lakukan perbaikan, ya secara apa namanya perlintasan, mohon apa ya, menyesal ini Saudara Bapak, kakak Bapak mengalami hal yang tidak apa seyogyanya Pak, namun demikian hal tersebut lah itu memang sering terjadi.

Tadi Bu Athari ya mengenai *early warning system* di Lubuk Buaya, nanti akan kami segera lakukan.

Kemudian Pak Tamanuri ya tadi untuk apa bagaimana antara jarak rel dan jalan itu geometrinya kita perbaiki Pak, memang kami terus lakukan itu.

Kemudian Bu Sri juga demikian, memang pasar pagi di rel itu Bu, ya ini pasar pagi itu kenapa mesti harus di rel, ini juga mesti dipertanyakannya. Artinya tanggung jawab Pemerintah Daerah itu bagaimana melindungi masyarakatnya.

Bapak-Ibu sekalian memang ini tidak hanya terjadi di Indonesia Bu, di Thailand itu bahkan sepanjang jalur itu jadi pasar Pak, dan itu pada saat kereta datang, itu semuanya bongkar semua. *Nah*, ini sesuatu malah jadi apa namanya *tourist destination* Bu, jadi itu yang seharusnya itu tidak dilakukan, tapi ini terjadi bukan hanya di Indonesia.

Saya rasa itu Bapak Pimpinan dan Bapak-Ibu Anggota Komisi V DPR, rasa-rasanya apakah kita perlu melakukan revisi Undang-Undang Nomor 23, apakah tadi rapat kerja dengan Mendagri ini kami serahkan kepada Bapak Pimpinan dan Para Anggota Komisi V, tapi prinsipnya kami dari BUMN Perkeretaapian sangat mendukung untuk membawa keselamatan yang lebih baik lagi di perlintasan yang sebidang ini, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Izin Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya silakan Bu Sri.



**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Ya terima kasih sekali lagi. Kalau itu misalnya orientasi, apa bukan orientasinya melihatnya luar negeri juga seperti itu, artinya itu tidak ada langkah ya Pak untuk itu, dibiarkan begitu saja, karena, karena menjadi sesuatu yang menarik kan begitu. Padahal yang kita lihat kan bukan itu sebenarnya, bahayanya bagi warga masyarakat, yang kadang-kadang suara kereta api ini kan *nggak* dengar Pak kadang-kadang itu, begitu mau lewat itu kan *nggak* dengar dan itu berbahaya, kalau jawaban Bapak seperti tadi kan berarti rencananya dibiarkan, biar aja lah itu *toh* menjadi wisata begitu.

Yang kedua, Pak apakah PT KAI juga ini-tugasnya Dirjen sama PT KAI, tidak, tidak ada rencana atau memang dibiarkan terkait dengan wilayah-wilayah yang sekarang wilayah atau daerah kereta apinya, terutama kanan kirinya itu, sekarang kan sebagian besar ditumbuhi oleh, apakah itu untuk usaha atau untuk rumah dan sebagainya. Awalnya memang sewa Pak, tapi lama kelamaan sewanya itu bertahun-tahun begitu, dan hal itu menjadi *problem* juga di wilayah-wilayah Pemerintah Daerah itu menjadi sesuatu yang tidak tertata, kemudian kekumuhan juga terjadi, bahkan itu menjadi rumah begitu. *Nah*, itu kan wilayahnya Perkeretaapian, apakah *plan* ke depan itu dibiarkan begitu saja atau ada langkah-langkah lain dalam rangka untuk penyelamatan asetnya Perkeretaapian, terima kasih Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Pak Didiek, bisa jawab sekarang, Pak Dirjen silakan.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Baik terima kasih Bu Sri.

Ya khusus yang kedua tadi, terkait dengan, ya, daerah di sekitar sepanjang jalur ya, memang setiap tahun kita melakukan penertiban-penertiban Bu ya, pada tahun 2021 kita telah melakukan ... penertiban, dan penertiban ini juga karena rel ini panjangnya hampir 7.000 kilo, ya memang kalau kita mulai di apa di Jawa Timur, nanti Jawa Tengah mulai lagi, seperti itu. Jadi memang setiap saat kita melakukan itu Bu ya, khusus untuk daerah-daerah yang lintasannya apa nonaktif, memang ini perlu apa kekuatan tersendiri Bu, demikian Bu, ini tidak kita biarkan, terima kasih Bu Sri.

**KETUA RAPAT:**

Pak Didiek.

**DIRUT PT KAI (DIDIEK HARTANTYO):**

Bu Sri maksud saya bukan begitu Bu Sri ya, jadi artinya, tadi dijawab Pak Dirjen ya Bu, bahwa kereta api, jalan rel itu Bu, itu milik pemerintah, termasuk RW-nya ini, sekarang memang masih ada *dispute* kami dengan

Kementerian Perhubungan ya Bu ya. Namun apa namanya tadi, barang milik negara ini, perawatan dan pengoperasiannya itu dilakukan oleh Kereta Api, karena Kementerian merupakan tidak punya pegawai yang begitu banyak Bu, dan dari Pegawai yang Kereta Api 28.000 Pak, separuh sekitar 14.000, ada di lapangan, mengelola tujuh belas eh tujuh ribu, hampir tujuh ribu kilometer kereta ini ya, dengan apa yang disebut Pak Dewo tadi IMO ya, walaupun sekarang ini IMO kita sedang membangun *governance*, agar tata kelolanya baik, sehingga biaya perawatan dan pengoperasian itu sesuai dengan yang diamanatkan oleh Undang-Undang Perkeretaapian dan Peraturan Menteri Perhubungan Bu.

*Nah*, terkait dengan pasar Bu ya, tanggung jawab kami sebagai operator ialah mengoperasikan kereta api, Pemerintah Daerah lah yang harusnya mengatur masyarakatnya Pak, kami bertanggung jawab di wilayah-wilayah stasiun dan wilayah pengoperasian kami, kalau kami bertanggung jawab mengatur pasar segala macam, tupoksi BUMN itu apa gitu Pak. Jadi menurut saya mari kita kembalikan sesuai *governance* tata kelola perusahaan yang baik ya, sehingga kewajiban kita yang sesuai dengan amanat yang diberikan sesuai undang-undang maupun peraturan yang berlaku, demikian Pak terima kasih.

**KETUA RAPAT:**

Ya memang apa yang disampaikan Bu Sri tadi saya sependapat sebenarnya

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Pimpinan, interupsi.

**KETUA RAPAT:**

Tadi waktu Bu Sri belum ngomong, saya mau ngomong sebenarnya, artinya mau samakan dengan Thailand apa segala bahayanya sama gitu, jadi mengikutkan seperti itu, tapi bahwa yang dicontohkan Pak Didiek tadi sebenarnya adalah justru menjadi daerah wisata gitu ya, jadi wisata di sana. Tapi apa namanya tidak bisa juga melepaskan tanggung jawab semata atau dibiarkan biarlah mau Pemda mau tau tidak, yang penting kereta boleh lewat situ Pak, Pak apa, Pak Dirut, *nggak* bisa begitu juga cara berpikirnya, yang penting bukan urusanku, kereta aku mau lewat saya, orang masyarakat di situ urusan-urusan Gubernur atau Bupati gitu, atau Pemerintah Daerah *nggak* bisa juga begitu Pak, mestinya harus ada koordinasi, bagaimana siapa jalan keretaku di sini, tapi bahayanya ada di sini gitu, mesti dibicarakan di dengan Pemerintah Daerah setempat, ya kalau perlu *stop* dulu operasionalnya biar masyarakatnya protes terhadap kepada Pemerintah Daerahnya, bahwa dia tidak bisa jalan di sana karena ada bahaya yang mengancam di sana gitu.

Barangkali silakan Bu Sri kalau harus ditambah, cukup? Sama ya, ya baik.

Barangkali Pak siapa, Pak Roppiq ya, silakan Pak Roppiq.

## **DIRUT PT KERETA COMMUTER INDONESIA (ROPPIQ LUTZFI AZHAR):**

Baik terima kasih Pimpinan.

Jadi kami hanya memberikan beberapa hal terkait dengan apa yang disampaikan oleh tadi seluruh Anggota dari Komisi V DPR.

Yang pertama mungkin tadi apa yang sampaikan Pak Mulyadi terkait dengan Citayam-Bojong Gede Pak, itu memang wilayah kami Pak, stasiun yang kami kelola, tadi Pak Dirut KAI sudah menyampaikan bahwa per hari memang *volume* penumpang di sana cukup tinggi Pak, jadi kalau Citayam itu udah mencapai 30.000 orang, Bojong Gede juga hampir sama Pak, di angka 35.000-an orang, tetapi memang secara fasilitas kurang mendukung Pak, karena kiri kanannya udah dijepit jalan raya yang memang sempit Pak. Apalagi situasi pada saat pandemi kemarin, di mana antrian itu Pak, kita menjaga kuota agar terjadi *physical distancing* di KRL atau di dalam kereta, itu sampai ke jalan raya Pak, sampai ke jalan raya, sampai mengakibatkan kemacetan di titik-titik tertentu. *Nah*, ini memang perlu ada perhatian khusus di Citayam dan Bojong Gede.

Yang lainnya saya kira hampir sama Pak dengan apa yang disampaikan oleh Pak Dirut, Pak Dirjen, tapi prinsipnya kami dari operator khususnya KCI, di mana kami akan selalu meningkatkan koordinasi dan komunikasi Pak dengan seluruh *stakeholder* terkait dengan keselamatan ini, baik itu dengan KAI, dengan Dirjen kah, maupun Kementerian PUPR, termasuk *stakeholder* yang lain seperti Pemda dan yang lain Pak.

Yang kedua khususnya bagi kami Pak, meningkatkan pengawasan dan SOP terhadap seluruh awak sarana perkeretaapian kami, khususnya masinis Pak, dalam menjalankan atau mengoperasikan kereta api, khususnya di daerah-daerah tertentu yang rawan terhadap kecelakaan, karena adanya perlintasan sebidang maupun yang dijaga maupun yang ilegal Pak ya. Karena tadi memang betul banyak yang ilegal Pak, jadi masinis kami selalu ditingkatkan pengawasannya. Jadi perlu kami sampaikan informasi Pak, di setiap kabin KRL itu udah ada CCTV-nya Pak, ini dari 100, 110 *train set* yang, yang beredar di Jabodetabek, ini baru kami pasang sekitar 70 *train set*, masih bertahap Pak. Jadi kami bisa memantau langsung bagaimana seorang masinis sedang menjalankan atau bertugas mengoperasikan KRL Pak, termasuk di titik-titik rawan tersebut.

Yang ketiga, tentunya kami mendukung Pak sterilisasi dan penutupan, kami bekerja sama dengan KAI maupun dengan Dirjen KA Pak, khususnya Direktur Keselamatan DJKA dalam hal penutupan perlintasan sebidang yang saya kira tidak apa namanya, mengganggu atau di sudah dibangunnya *flyover* Pak, seperti dulu ada Tebet ya, sekarang kemarin dengan Pak Edi Nursalam Direktur Keselamatan DJKA, kami menutup Kemayoran Pak, *alhamdulillah* warga pun bisa kita kondisikan, bisa kita inikan, sehingga penutupan itu tidak menimbulkan keresahan di sisi masyarakat Pak, dan itu terus kami lakukan Pak

dan rencana ke depan ada beberapa pintu perlintasan yang akan segera kami tutup dengan koordinasi dengan KAI maupun Dirjen KA.

Tentunya yang kelima, eh keempat Pak, kami selalu melakukan kampanye, sosialisasi, baik itu kepada para penumpang maupun pengguna Pak, di pintu perlintasan maupun di KRL kami Pak, lewat suara, lewat video, maupun medsos-medsos kami, agar selalu memperhatikan di apa, pada saat melintasi pintu perlintasan tersebut.

Dan yang terakhir Pak, KCI sesuai dengan arah kebijakan dari KAI, kami juga meningkatkan keselamatan dalam sisi penerapan sertifikasi, Pak. Jadi, sertifikasi yang sudah kami peroleh, baik itu SMK3, SMKP yang dikeluarkan oleh Dirjen KA, Pak, ISO 45000 1, maupun ISO 9000 1. Itu semata-mata demi meningkatkan keselamatan dari sisi operator dalam menjalankan, mengoperasikan perjalanan KA tersebut.

*Nah*, harapan kami yang terakhir Pak, khususnya di wilayah Jabodetabek, karena proyeksi ke depan penumpang atau *volume* penumpang itu akan semakin meningkat, pasti konsekuensinya Pak, akan meningkatkan perjalanan kereta api, sehingga kebutuhan untuk segera menutup atau membangun *flyover*, *underpass*, di wilayah Jabodetabek ini, saya kira perlu ada perhatian khusus Pak, dan bisa diselesaikan secara bersama-sama, secara bertahap ke depan. Demikian Pak dari KCI Pak terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

#### **KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Iya semoga masalah apa *underpass* ataupun *flyover* tadi kan sudah ada penjelasan dari Pak Dirjen Bina Marga tadi, dan saya pikir antara Dirjen Bina Marga dengan Dirjen Cipta Karya, eh apa dengan Dirjen Perkeretaapian yang akan bicarakan itu, termasuk melibatkan nanti apa namanya Departemen Dalam Negeri gitu.

Baik kita sampai pada kesimpulan, tolong ditayangkan kesimpulannya, draf kesimpulan ya.

Draf Kesimpulan Rapat Dengar Pendapat Komisi V DPR RI dengan Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia, dan Direktur Utama PT Kereta Api Commuter Indonesia, Rabu, 14 September 2022.

1. Komisi V DPR RI mendesak Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR, PT Kereta Api Indonesia, dan PT Kereta Commuter Indonesia untuk meningkatkan koordinasi dalam pengelolaan perlintasan sebidang, terutama terkait pembagian tanggung jawab dan kewenangan dalam penyediaan fasilitas keselamatan, perawatan, dan penertiban perlintasan tersebut.

2. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, PT KAI, dan PT KCI untuk melakukan kajian terhadap upaya-upaya solutif atas permasalahan kecelakaan di perlintasan sebidang, di antaranya dengan kebijakan *Early Warning System*.
3. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan untuk segera menyusun mekanisme pengawasan dan evaluasi terhadap keberadaan pelintasan sebidang ilegal, serta melaporkan hasilnya kepada Komisi V DPR RI.
4. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan untuk berkoordinasi dan bersinergi dengan Pemerintah Daerah dalam melakukan penyesuaian terhadap rencana tata ruang wilayah di sekitar lintas kereta api.

Bagaimana Komisi V setuju? Nomor 2?

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

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan kalau langsung nomor 2.

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

Artinya begini Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya.

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

Intinya hanya merujuk ataupun konsentrasi ke *Early Warning System*, padahal banyak yang harus dilakukan gitu.

**KETUA RAPAT:**

Ya Pak, di antaranya Pak, di antaranya. Sebenarnya kalau sudah di antaranya, berartikan salah satu pada akhirnya, sudah sama pengertian itu maknanya.

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

Kajian lagi Pak, Pak Pimpinan. Jadi tidak usah melakukan kajian tapi melaksanakan apa ya, upaya-upaya, ya.

**KETUA RAPAT:**

Jadi melakukan upaya-upaya ya, tanpa kajian terhadap tidak ada ya, iya kajian terhadap dihapus, melakukan kajian terhadap, ya, melakukan upaya-upaya solutif, kajian terhadapnya dihilangkan, oke setuju? Komisi V setuju?

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

Masukan Pimpinan izin.

**KETUA RAPAT:**

Masukan, silakan Pak, nomor berapa?

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

Saya kira nomor 2 nomor 3 itu harusnya ada korelasi ya, tadi kan saya sudah sampaikan, supaya rapat ini memiliki produk, dibuatlah semacam *desk* khusus Pak, atau *task force* untuk mengatasi masalah apa, perlintasan sebidang ini, itu akan disusun apa *action plan*-nya, *timetable*-nya, dan kita diberikan laporan secara periodik, supaya ada produk yang jelas, termasuk misalnya.

**KETUA RAPAT:**

Coba beri masukan, coba beri masukan, coba.

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

Ya jadi artinya, Komisi V meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, PT KAI, PT KCI untuk melakukan upaya-upaya solutif ya, itu kan dengan kebijakan *Early Warning System* termasuk membuat *desk* khusus yang melibatkan seluruh *stakeholder* termasuk Pemerintah Daerah, yang menyusun *action plan* dan *timetable*, saya kira itu, dan dilaporkan, nomor tiga itu masuk tuh kedua, saya kira itu Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Ya coba, coba tambahkan itu maksudnya.

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

Oke ya, saya lanjut ya. Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, PT KAI dan PT KCI untuk melakukan upaya-upaya solutif atas permasalahan kecelakaan di perlintasan sebidang di antaranya dengan, kalau *Early Warning System* itu adalah salah satu produk Pak ya, salah satunya dengan kebijakan untuk membentuk tim, iya dua dan tiga digabung, membentuk tim untuk menyusun penyelesaian hal tersebut, *Early Warning System* tuh cuman produk dari rekomendasi tim nantinya, untuk menyelesaikan masalah tersebut dengan membentuk, ini masukan Pimpinan, takutnya harus ada koreksi.

**KETUA RAPAT:**

Iya ya, lanjut, lanjut.

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

Dengan membentuk tim khusus yang melibatkan seluruh *stakeholder*, termasuk Pemerintah Daerah, karena ini kan perintah undang-undang, termasuk Pemerintah Daerah dengan menyusun *action plan*-nya dan *timetable* yang dilaporkan. *Nah*, masuk ke nomor tiga tuh, yang dilaporkan hasilnya kepada Komisi V DPR RI.

**KETUA RAPAT:**

Dengan menyusun apa tadi, *action plan*-nya?

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

*Action plan* dan *timetable*.

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Izin Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Tunggu-tunggu, habis ini dulu baru masuk ya, baru masuk tambahan Ibu ya.

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

Yang 3 itu di ke atasin Pak, yang hasilnya dilaporkan kepada Komisi V.

**KETUA RAPAT:**

Itu dihapus ya, *Early Warning System* dihapus ya.

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

Izin Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Oke, nomor 3 dihapus.

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

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Nomor 3 dihapus Pak Mul.

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

Pimpinan.

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

Nomor 3 saya kira *nggak* perlu ada, karena udah masuk di *product* nomor 2 itu.

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

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Berarti nomor 3 *nggak* perlu menurut Pak Mulyadi.

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

Nomor 3 *nggak* perlu ada lagi Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Nggak perlu ada lagi?

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

Itu sudah masuk ke nomor 2, sudah terakomodir.

**KETUA RAPAT:**

Oke, Ibu Sri, silakan.

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Izin Pimpinan.

Kalau memang itu masukan tolong ditulis sendiri aja, supaya yang pertama tadi *nggak, nggak* hilang begitu ya konteks yang awal.

Kalau saya usul yang dua tadi berdiri sendiri, kemudian yang tiga dan nomor satu itu bisa digabung jadi satu. Kemudian kalau misalnya Pak Mul tadi mengusulkan karena itu kaitannya dengan membentuk tim khusus dan seterusnya bisa pada poin sendiri.

**KETUA RAPAT:**



Poin kelima ya?

**F-PDIP (Dra. SRI RAHAYU):**

Ya, terima kasih Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Ya itu usul bagus dari *anu*. Coba yang atur kembali.

Pak Hamka silakan.

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

Saya sependapat dengan Bu Sri.

**KETUA RAPAT:**

Ya.

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

Menghilangkan makna daripada kalimat itu *Early Warning System* itu kan alat yang solutif untuk sementara, kalau membentuk tim khusus jadikan satu kalimat lagi gitu loh.

**KETUA RAPAT:**

Saya kira Pak Mul kita setuju ya, Bapak diberikan kalimat sendiri.

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

*Early Warning System* sama saja gempa bumi ya Ketua.

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

Setuju Pak, intinya pokoknya jangan sampai rapat ini cuma seremonial tapi tidak ada *action plan*, itu aja yang penting.

**KETUA RAPAT:**

Oke kasih nomor, jadi kembali yang pertama tadi, lalu kemudian kasih nomor empat ya anunya Pak ya apa namanya, saran dari Pak anu tadi, nomor berapa? Nomor lima.

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

Pimpinan bisa bicara? Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan Pak.

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

Ya kita satu per satu nanti apa yang dimaksud oleh Pak Mulyadi insya *Allah* akan ter-cover di poin empat, tapi nanti di poin empat saja, saya akan memberikan.

**KETUA RAPAT:**

Oke, tunggu dulu. Kalau gitu kita tunggu dulu, kita susun ini dulu Pak ya.

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

Maka saya akan berbicara untuk poin dua dulu.

**KETUA RAPAT:**

Poin dua silakan.

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

Iya poin dua kembali lagi apa yang disampaikan Pak Hamka coba ditampilkan lagi, seperti semula Mas.

**KETUA RAPAT:**

Nomor dua tadi, nomor dua yang lama, yang lama. Perlintasan ya, pelintasan atau perlintasan?

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

Perlntasan pakai R.

**KETUA RAPAT:**

Perlntasan.

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

Salah tulis aja.

**KETUA RAPAT:**

Oke Pak Dewo silakan yang nomor 2 tadi.

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

Nomor 2 sudah setuju.

**KETUA RAPAT:**

Sudah setuju ya. Oke berarti nomor 1, nomor 2 setuju. Nomor 3 setuju ya?

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

Nomor 3 hapus, *nggak* perlu itu.

**KETUA RAPAT:**

Nomor 3 dihapus?

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

Ya.

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

Saya protes. Kita satu partai tapi kita protes.

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

Nanti ada lagi Pak Mul, di poin empat, nanti.

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

Bapak Izin. Ini kita diskusi saja. Tadi kalau misalnya mendengar respon dari Pak Direktur Kereta Api, Pak Didiek, tadi kan Bapak sampaikan kan Pak, sebenarnya tidak ada agenda yang melibatkan seluruh *stakeholder*, termasuk Pemerintah Daerah, untuk mengatasi masalah ini kan Pak, selama ini belum ada kan Pak. Jadi artinya ini kan cenderung ini rapat seremonial nih, *nggak* ada *product* yang dihasilkan keluar dari ruangan ini, kemudian dari lintas *stakeholder* tidak ada *product* untuk bagaimana mengatasi situasi di wilayah sebidang, saya kira itu.

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

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Tunggu, tunggu, tunggu. Saran Pak Mulyadi tadi diambil, tetapi dia dimasuk yang nomor yang terakhir, nomor lima.

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

Oh, *nggak* soalnya tadi Pak Dewo respons nomor 3 *nggak* perlu. *Nah*, itu saya keberatan.

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

Bukan. Pimpinan, Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

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

Saya bicara, masukannya Pak Mul itu sangat bagus dan memang itu harus dilakukan, tapi bukan di poin 3. Karena poin 3 ini hampir sama dengan, ini masuk yang di poin 4, Pak Mul saran Pak Mul nanti masuk di poin 4, karena saya akan usul untuk poin 4 itu dilakukan koreksi dalam rangka mengakomodir apa yang diminta oleh Pak Mul gitu. Itu gitu maksud saya.

**KETUA RAPAT:**

Oke jadi di poin 3 dihilangkan atau gimana?

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

Dihilangkan gitu.

**KETUA RAPAT:**

Dihilangkan poin 3. Ditambah poin 4.

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

Dihilangkan, terus, terus kita bahas poin 4.

**KETUA RAPAT:**

Poin 4, silakan poin 4 silakan.

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

*Nah*, point 4 inilah saya akan menajamkan apa yang diminta oleh Pak Mul.

**KETUA RAPAT:**

Oke silakan, silakan.

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

Bahwa Komisi V DPR RI meminta Kementerian Perhubungan, ini tidak hanya Dirjen Perkeretaapian ya, atau minta Dirjen Perkeretaan Kementerian

Perhubungan tidak masalah karena kita rapatnya dengan Dirjen, meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan untuk melakukan koordinasi dan bersinergi dengan Pemerintah Daerah ya, dan *stakeholder* yang lain dalam melakukan upaya mengatasi, jadi tidak ada hubungan dengan RTRW tersebut, jadi kita fokus, dalam rangka mengatasi kecelakaan ya, atau mengantisipasi terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang, itu yang kami maksud.

Kalau yang nomor 1, kalau yang nomor 1 itu memang konteksnya yang ikut rapat kali ini ya, konteknya kalau rapat kali ini udah benar ya kan, tetapi yang poin yang terakhir ini adalah meminta khususnya kepada Dirjen Perkeretaapian untuk melakukan koordinasi dengan Pemerintah Daerah dan *stakeholder* lainnya dalam rangka mengatasi kecelakaan, mengatasi dan mengantisipasi terjadinya kecelakaan di perlintasan sebidang titik, itu aja.

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

Izin, izin Pimpinan tambahan.

**KETUA RAPAT:**

Boleh, kita selesaikan dulu ininya *anu* Pak, nih Pak Sudewo.

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

Ya hapus sebidang titik hapus. *Nah*, udah, ini yang dimaksud Pak Mul.

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

Saya tambahan-tambahan.

**KETUA RAPAT:**

Oke, Pak Mul, setuju ini? Nomor 4, sudah masuk *nggak* yang menjadi pemikiran Pak Mul?

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

*Nggak, nggak* masuk.

**KETUA RAPAT:**

*Nggak* masuk? Mau ditambahkan dengan cara apa supaya masuk?

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

Maksudnya mungkin kita objektif saja, saya juga tidak memaksakan kehendak Pak, seperti biasa saya menggugurkan kewajiban saja, saya takutnya, kan perkeretaapi kan sekarang terus berkembang Pak sebagai moda transportasi yang sangat diminati oleh masyarakat ya kan, tapi kalau misalnya sekarang kita bahas tentang kecelakaan-kecelakaan yang terjadi di apa

namanya, di kereta api, saya kira harus ada langkah konkret, salah satunya tim ini penting gitu, supaya kemudian menyusun *action plan* dan *time frame*-nya. *Product-product* misalnya koordinasi, *Early Warning System* segala macam itu silakan gitu, saya setuju Pak, tapi buat saya harus ada produk yang bisa dilaporkan secara periodik, bagaimana mengatasi situasi ini gitu, saya kira itu sih Pak.

**KETUA RAPAT:**

Ya saya kira begini Pak Mul ya, kan Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan untuk melakukan koordinasi ya, dan apa namanya bersinergi, ini kan, pasti juga akan mereka bentuk tim di sini ya Pak dengan sendiri akan bentuk tim Pak, jadi apa yang Bapak masukan itu sudah tertuang di sini Pak, yang dimaksud oleh Pak Sudewo, udah sama Pak, ya mau ditulis, tidak ditulis, dengan sendirinya Kementerian Perhubungan melalui Dirjen Kereta Api akan melakukan tim Pak, setuju Pak ya?

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

Lanjut Pak.

**KETUA RAPAT:**

Oke.

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

Ya sama, sama kalau Pemilihan Umum Pak, ada Gakkumdu yang diinginkan, tetapi koordinasi sudah benar.

**KETUA RAPAT:**

Pak Eddy, Eddy silakan.

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

Kalau saya tambahan Pak, kenapa hanya Dirjen Perkeretaapian, sama kuat Pak, Dirjen Bina Marga juga.

**KETUA RAPAT:**

Kan berkoordinasi Pak.

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

Apa?

**KETUA RAPAT:**

Berkoordinasi.

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

Tapi kalau ini kita *leading* sektornya hanya Dirjen Perkeretaapian.

**KETUA RAPAT:**

Artinya *leading* sektornya Dirjen Perkeretaapian maka berkoordinasi dengan pihak-pihak lain termasuk Bina Marga Pak.

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

Kalau ini disebutkan ini Pak. Seperti yang nomor 2, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian, nomor 2 ya, Perhubungan, PT KAI dan PT KCI untuk melakukan upaya solutif, padahal ada Bina Marga di situ, makasih.

**KETUA RAPAT:**

Sudah sama Pak, yang nomor 1 itu kan secara umum Pak, kasuistis terhadap apa namanya per apa per lembaga, kalau disini digabung secara menyeluruh Pak ini, sudah sama Pak Eddy, sudah.

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

Menurut saya Dirjen Bina Marga nya menunggu nanti, padahal harus sama-sama gitu, kalau ya berdua ada di situ ya.

**KETUA RAPAT:**

Jadi dimasukkan secara menyeluruh disini maksudnya?

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

Ya, masuk Pak.

**KETUA RAPAT:**

Ya sama-sama aja, sama-sama juga sebenarnya, hanya lebih dipertegas, silakan tambah disitu, ya, tambah, tambah, meminta Dirjen Perhubungan untuk, dengan anu masuk tadi gabungannya tiga tadi, masukan, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Pekerjaan apa Perkeretaan.

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

Pimpinan, pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Iya.

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

Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Silakan.

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

Ya sebenarnya poin 3 dengan seperti ini sudah representatif, karena *leading* sektornya kan memang Perkeretaapian, jadi dia yang melakukan koordinasi, termasuk akan koordinasi dengan Dirjen Bina Marga nantinya.

**KETUA RAPAT:**

Ya saya sepakat dengan Bapak tapi Pak.

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

Ya karena sudah terakomodir dalam *stakeholder* ya.

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

Pimpinan saya sepakat, tapi sebetulnya yang punya lintasan sebidang tuh siapa gitu, belum tahu kita sekarang ini, punya Bina Marga, apa punya Kereta Api. *Nah*, ini.

**KETUA RAPAT:**

Punya siapa itu Pak, Pak Dirjen, lintas sebidang itu?

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

Tergantung status jalannya Pak.

**KETUA RAPAT:**

Ya, kalau jalan nasional berarti Bina Marga, kalau jalan daerah, provinsi, itu kira-kira.

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

Jadi yang yang benar itu *stakeholder* saja Ketua, *nggak* usah melibatkan Bina Marga dan sebagainya, berkoordinasi dengan *stakeholder* yang ada lainnya.

**KETUA RAPAT:**



Sebenarnya sudah masuk di sini nih.

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

Karena *stakeholder* lainnya itu sudah menunjukkan semuanya.

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

Jadi pertanyaan Pimpinan itu tepat sekali untuk kita jawab. Jadi perlintasan sebidang itu milik siapa.

**KETUA RAPAT:**

Iya.

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

Dijawab sesuai dengan konteksnya, kalau itu dengan jalan nasional berbeda dengan jalan provinsi, jalan kabupaten, tapi juga semua dilewati kereta. Kalau begitu siapa yang harus tanggung, yang paling di depan untuk mengatasi ini adalah Kereta Api. *Nah*, itu jawaban pertanyaan Ketua sangat penting, maka di sini cukup dengan Kereta Api di depan, kemudian dia kita dorong untuk melakukan koordinasi.

**KETUA RAPAT:**

Dengan pengertian bahwa kalau sudah seperti ini sudah terlibat pula Bina Marga, daerah, dan seterusnya lainnya ya.

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

Izin, Pimpinan. Selama ini ya membangun *underpass*, *flypass* atau *flyover* itu ya banyak dari PUPR Pak.

**KETUA RAPAT:**

Pak Eddy sudah dimengerti maksudnya, ya bahwa itu, ini sudah masuk juga Bina Marga di dalamnya Pak, sudah masuk, tanpa disebut pun Bina Marga akan ada di dalamnya, itu maknanya, itu yang dimaksud Pak Dewo. Tapi Pak Eddy maunya secara tertulis langsung disini tertuang, iya *letterlek* harus masuk ke sini.

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

Kalau jalanan kabupaten, Bina Marga Kabupaten Pak. *Nah*, ini Pemerintah Daerah kan. *Stakeholder* ini pengertiannya ini sudah benar.

**KETUA RAPAT:**

Sudah cukup sebenarnya.

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

Semuanya sudah tercakup.

**KETUA RAPAT:**

Ya, ya sama-sama ya, kalau begitu kita punya sikap yang sama ya, kita ambil nomor apa, nomor 3 ya cukup ya, cukup ya. Komisi V setuju semua?

**(RAPAT: SETUJU)**

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

Pimpinan, Pimpinan, sebentar Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Masih ada lagi?

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

Sebenarnya ada poin yang bagus yang tadi di-*drop* itu sebaiknya muncul lagi.

**KETUA RAPAT:**

Yang mana?

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

Yaitu mengantisipasi atau peningkatan pengawasan kereta api supaya tidak munculnya perlintasan ilegal, itu masuk lagi.

**KETUA RAPAT:**

Yang nomor berapa itu?

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

Tadi ada, coba ditampilkan Mas.

**KETUA RAPAT:**

Poin 3, menjadi poin 4 ya? Ya lanjut-lanjut terus.

Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan untuk segera menyusun mekanisme pengawasan dan evaluasi terhadap keberadaan, perlintasan sebidang ilegal, serta melaporkan hasilnya

kepada Komisi V DPR RI. Oke ya, setuju ini? Nomor 4, ini tulis lagi, tulis lagi tulis nih.

Ya saya bacakan kembali nomor 3 ya, Komisi V DPR RI meminta Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan untuk segera menyusun mekanisme pengawasan dan evaluasi terhadap keberadaan perlintasan sebidang ilegal serta melaporkan hasilnya kepada Komisi V DPR RI. Setuju ya?

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

Tidak setuju.

**KETUA RAPAT:**

Setuju, oke.

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

Eh Pimpinan.

**KETUA RAPAT:**

Masih ada lagi?

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

Bukan. Kalimatnya aja yang tidak pas.

**KETUA RAPAT:**

Yang mana?

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

Jadi bukan menyusun mekanisme, nyusun mekanisme itu serahkan Perkeretaapian, itu teknis, yang meningkatkan pengawasan, meningkatkan pengawasan dalam rangka mengatasi dan mengantisipasi perlintasan ilegal gitu, ya *nggak* perlu ada kata dilaporkan kepada Komisi V, *nggak* perlu ada kalimat, perlu dilaporkan. Meningkatkan pengawasan dalam rangka mengantisipasi dan mengatasi, mengantisipasi dan mengatasi perlintasan ilegal.

**KETUA RAPAT:**

Kalau tidak dilaporkan ke Komisi V, di mana kita tahu, kita kalau sudah ada perbaikan tentang ini, sudah terlaksanakan gitu maksudnya.

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

Nanti kan pada saatnya pasti akan kita tanyakan Pimpinan, pada saat RDP-RDP.

**KETUA RAPAT:**

Apa tidak lebih baik juga mereka harus menyampaikan kepada, kepada *anu*, melaporkan atau menyampaikan ke Komisi V.

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

Kalau memang harus begitu kita konsisten juga nomor 1, 2, 3, juga dikasih kalimat seperti itu, kan tidak perlu ya kan, karena nanti otomatis akan kita tanyakan pada saatnya.

**KETUA RAPAT:**

Silakan, oke, iya oke ya, nomor 4 setuju ya? Oke.

**(RAPAT: SETUJU)**

Pemerintah?

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

Bina Marga tidak keberatan.

**KETUA RAPAT:**

Tidak keberatan, berarti setuju.

Kereta Api?

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Secara prinsip kami akan melakukan Pak, Pak Ketua.

**KETUA RAPAT:**

Iya setuju.

Dari KAI?

**DIRUT PT KERETA API INDONESIA (DIDIEK HARTANTYO):**

Setuju Pak.

**KETUA RAPAT:**

KCI?

**DIRUT PT KERETA COMMUTER INDONESIA (ROPPIQ LUTZFI AZHAR):**

Setuju Pak.

**KETUA RAPAT:**

Baik.

**(RAPAT: SETUJU)**

Iya, sekarang dengan telah disepakatinya beberapa kesimpulan dan keputusan tersebut maka rangkaian acara RDP pada hari ini telah kita selesaikan. Kami mohon maaf, apabila ada hal-hal yang kurang berkenan pada berlangsungnya rapat, berlangsungnya rapat. Seluruh rangkaian rapat hari ini kami ditutup, kami minta sambutan penutup dari Pak Dirjen siapa, Kereta Api atau Bina Marga? Kereta api, Pak Didiek, silakan Pak, *eh* Pak.

**Plt DIRJEN PERKERETAAPIAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI (ZULMAFENDI, S.E., M.Sc.):**

Iya, terima kasih, Pak Pimpinan Komisi V serta Bapak-Ibu Anggota Komisi V yang kami hormati.

Kami sangat berterima kasih dari masukan dan saran untuk peningkatan keselamatan di perlintasan sebidang ini, untuk itu ke depan kami akan segera menindaklanjutinya, demikian terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**KETUA RAPAT:**

*Wa'alaikumsalam.*

Demikianlah rangkaian acara rapat pada hari ini, semoga hal-hal yang telah kita diskusikan dan kita putuskan dapat bermanfaat bagi masyarakat bangsa dan negara, maka rapat dengar pendapat pada hari ini dapat kita tutup dengan ucapan, terima kasih.

*Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

**(RAPAT DITUTUP PUKUL 13.20 WIB)**

**JAKARTA, 14 September 2022**

a.n. KETUA RAPAT  
SEKRETARIS RAPAT,

TTD

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

