

Di tengah kebutuhan keandalan prasarana kereta rel listrik, gangguan masih kerap terjadi. Anggaran pemeliharaan yang terbatas diduga menjadi salah satu masalah.

INSTRAN.org — Dalam empat hari terakhir, tercatat 14 gangguan perjalanan kereta rel listrik. Sebelas di antaranya merupakan gangguan prasarana. Adapun biaya perawatan prasarana baru terpenuhi sekitar 30 persen dari kebutuhan.

Gangguan prasarana berupa 5 gangguan pada rel, 3 gangguan pada sistem listrik aliran atas (LAA), 2 gangguan persinyalan, dan 1 gangguan wesel. Adapun 3 gangguan lain terkait fungsi kereta rel listrik (KRL) sehingga dilakukan perbaikan kereta atau penukaran rangkaian KRL. Direktur Utama PT Kereta Api Indonesia (Persero) Edi Sukmoro, Kamis (4/4/2019), mengatakan, kebutuhan akan biaya operasi dan perawatan prasarana (infrastructure maintenance and operation/IMO) 2019 sebesar Rp 3,8 triliun.

"Anggaran pada tahun ini masih Rp 1,1 triliun. Sementara kebutuhan mencapai Rp 3,8 triliun pada tahun ini. Tahun depan seharusnya naik anggarannya. Kalau kurang, PT KAI akan menutup dengan pendapatan lainnya agar layanan transportasi publik tetap berjalan baik," tuturnya di Stasiun Bogor.

IMO pada tahun ini berkurang Rp 200 miliar dibandingkan IMO pada 2018 yang sebesar Rp 1,3 triliun.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan, anggaran IMO bisa jadi dinaikan, tetapi ini tergantung kebutuhan. Adapun tanggung jawab perawatan prasarana tidak hanya dari IMO, tetapi bisa dari anggaran lainnya.

Direktur Jenderal Perkeretaapian Zulfikri mengatakan, meski anggaran IMO masih kurang untuk perawatan prasarana, pihaknya tetap memaksimalkan anggaran untuk belanja barang dan perawatan.

"Sekarang, kami mau mencoba bagaimana meningkatkan anggaran untuk IMO dan sudah dapat dukungan dari Komisi V DPR. Semoga anggarannya bisa bertambah," katanya. Dihubungi secara terpisah, pengamat perkeretaapian dari Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI), Taufik Hidayat, menilai, gangguan prasarana ini merupakan dampak dari persoalan pembiayaan.

Berkurangnya IMO, menurut Taufik, berkebalikan dengan prasarana PT KAI yang terus bertambah.

"PT KAI juga harus membayar 75 persen dari IMO kepada pemerintah dalam bentuk track access charge (TAC/pungutan akses rel)," kata Taufik.

Pemerintah memangkas anggaran untuk PT KAI karena harus memberikan subsidi untuk LRT Palembang dan program lain. Taufik berharap kondisi ini jangan sampai membuat performa kereta api menurun. Keandalan, ketepatan waktu, dan keselamatan harus menjadi prioritas utama PT KAI. Tiga hal itu menjadi standar utama pengoperasian kereta api.

"Tiga hal tersebut sangat berkaitan. Ketepatan waktu tidak bisa dicapai kalau perawatan tidak bagus. Tanpa perawatan, tidak bisa dicapai keandalan yang berpengaruh pada keselamatan," tutur Taufik.

Pemberian dana perawatan atau IMO tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 53 Tahun 2012. Namun, adanya perpres itu tidak serta-merta menyelesaikan persoalan IMO dan TAC. Berdasarkan catatan Kompas, PT KAI pernah tidak menerima IMO hingga 2013. Tahun 2012, PT KAI mengajukan dana IMO Rp 1,5 triliun. Setahun setelahnya, dana perawatan yang diajukan Rp 1,7 triliun.

Pandu Aji Prakoso (21), mahasiswa yang biasa menggunakan KRL rute Stasiun Bekasi-Pondok Cina, pada Selasa lalu baru tiba di rumahnya di Tambun, Bekasi, sekitar pukul 23.00.

Keterlambatan itu akibat gangguan LAA, rel, dan kereta yang terjadi sepanjang Selasa. Pandu menambahkan, gangguan itu juga menyebabkan ribuan pengguna KRL terpaksa turun di Stasiun Cakung dan berjalan kaki. Mereka kesulitan mengakses aplikasi ojek daring karena banyaknya permintaan di waktu yang bersamaan.

"Di Stasiun Kranji, ada yang sampai mencegat truk. Waktu itu juga sudah malam, jadi angkutan umum terbatas," katanya.

Perbaiki peralatan

Budi Karya mengatakan, cuaca ekstrem dengan petir berkekuatan 200 kilo ampere yang menyambar LAA menyebabkan gangguan perjalanan KRL di Jabodetabek. Selain itu, ada prasarana seperti peralatan-peralatan yang sudah tua.

"Kekuatan petir dua kali lipat itu menjadi penyebab utamanya. Untuk itu, dalam jangka pendek ini, saya meminta PT KAI membuat task force untuk menganalisis dan menyelesaikan pekerjaan yang menyebabkan gangguan perjalanan KRL, secara khusus untuk penanggulangan petir. Saya tidak ingin ada masalah lagi," kata Budi.

Ia mengatakan, task force juga bertugas untuk perbaikan dan pemeliharaan rel, LAA, dan peralatan lainnya yang diindikasikan bermasalah.

Budi memberi waktu satu minggu kepada tim task force, setelah itu akan dilakukan evaluasi dan rapat untuk menentukan langkah yang harus diambil. Evaluasi juga terkait kinerja para petugas dan pejabat di semua lembaga terkait. Budi mengatakan, ada perbaikan jangka pendek, menengah, dan panjang. Hal ini terkait dengan kebutuhan dana atau anggaran yang harus diinvestasikan.

Cuaca ekstrem tentu akan membuat anggaran pemeliharaan bertambah. Edi Sukmoro menambahkan, ada tiga hal yang memengaruhi kelancaran perjalanan kereta, yaitu cuaca ekstrem, frekuensi perjalanan kereta di Jabodetabek yang tinggi, dan beberapa lintasan melalui daerah yang tinggi petirnya.

"Dulu, karena perjalanan tidak banyak, ketika terjadi petir, tidak ada kereta yang melintas, jadi tidak ada masalah. Sekarang frekuensi perjalanan kereta makin sering. Ada 938 perjalanan KRL per hari, mengangkut 1.154.000 penumpang. Jika satu kena, bisa menghambat perjalanan kereta lainnya."

Pihaknya juga sudah menjadwalkan bertemu dengan pakar petir pada Senin atau Selasa pekan depan. PT KAI ingin memastikan karakteristik dan dampak petir di wilayah-wilayah lintas kereta. Langkah ini sekaligus mengevaluasi kesesuaian persyaratan dan kapasitas peralatan penangkal petir yang terpasang di jalur kereta.

Selain itu, PT KAI sudah menandatangani nota kesepahaman dengan Siemens untuk peremajaan persinyalan. "Umur persinyalan saat ini berkisar 20-30 tahun. Dipasang saat mulai adanya KRL," katanya.

Sumber : Kompas, Jumat 5 April 2019