



Press Release

Seluruh Rangkaian EMU KCJB Sudah Selesai Diproduksi

Jakarta, 05 April 2022 | Di awal April 2022 ini, seluruh rangkaian Electric Multiple Unit (EMU) untuk proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung yang berjumlah 11 unit sudah selesai diproduksi di CRRC Sifang, Qingdao, provinsi Shandong, Tiongkok. Bukan hanya EMU, sebelumnya satu unit Comprehensive Inspection Train (CIT) atau kereta inspeksi juga sudah rampung diproduksi. Selesaiannya proses produksi rangkaian EMU bertipe CR400AF ini menambah pencapaian KCJB sepanjang 2022.

"Di tengah persiapan untuk uji coba KCJB pada November nanti, bisa kami sampaikan jika seluruh EMU dan 1 CIT untuk KCJB telah selesai produksi dan sekarang sedang memasuki tahap static commissioning dan dynamic test," papar Presiden Direktur KCJB, Dwiyana Slamet Riyadi.

Rangkaian EMU dan CIT ditargetkan tiba di Indonesia pada semester II 2022. EMU merupakan rangkaian kereta cepat dengan spesifikasi canggih dan mampu memonitor bahaya seperti bencana gempa bumi, banjir, hingga serangan objek asing, serta tahan api.

"Seperti rancangan konstruksinya, rangkaian EMU dan CIT KCJB juga dirancang sesuai dengan kondisi geologis di pulau Jawa. Di dalamnya terdapat teknologi canggih berupa disaster monitoring sehingga kereta ini bukan hanya mampu melesat dengan cepat, namun juga memiliki tingkat keamanan dan kenyamanan yang sangat tinggi," jelas Dwiyana.

Sistem keamanan yang terpasang dalam rangkaian EMU KCJB akan ditopang oleh berbagai instrument keamanan seperti Dispatching Monitoring Center, sensor pendeteksi ancaman di sepanjang trase KCJB, dan Disaster Monitoring Terminal di Tegalluar sebagai pusat pengelolaan data kebencanaan. Selain itu, ada juga instrumen pengamatan langsung di lapangan dengan CCTV yang tersambung ke command center KCJB untuk mengirim informasi visual.

Ditambahkan Dwiyana, operasional KCJB ditopang dengan teknologi CTSC 3/GSM-R network dan fiber optik yang sudah terbukti secara global dalam hal keselamatan perkeretaapian, khususnya kereta cepat. Lalu, terdapat juga Internal dan Eksternal Lighting Protection System pada konstruksi KCJB.

"Sistem keamanan KCJB tidak hanya terpasang pada rangkaian EMU. Mulai dari Tegalluar, dan di sepanjang trase KCJB, Kami sudah siapkan berbagai sistem keamanan tingkat tinggi agar KCJB dapat melesat dengan baik dan optimal," kata Dwiyana

Dengan kecepatan operasional yang mencapai 350 km/jam, rangkaian EMU KCJB juga memiliki kemampuan untuk meminimalisasi getaran dan kebisingan. Baik itu yang berasal dari akselerasi kereta maupun yang bersumber dari luar sehingga penumpang bisa merasakan pengalaman bepergian dengan kereta cepat pertama di Asia Tenggara dengan kenyamanan yang tinggi.

Meskipun di dalamnya tersemat teknologi modern, EMU KCJB juga tetap memiliki muatan lokal. Hal ini dapat dilihat dari bentuknya yang terinspirasi dari Komodo sebagai hewan endemik Indonesia. Interiornya pun dilengkapi motif batik Megamendung sehingga perpaduan modern-tradisional dalam interior kereta semakin terasa.

Pada rangkaian EMU KCJB, terdapat beberapa kelas yang bisa dipilih penumpang. Diantaranya VIP Class, First Class, hingga Second Class. Lalu, terdapat pula fasilitas Dining Car, fasilitas untuk difabel, Charging Port, sampai Luggage Storage.

Untuk CIT KCJB, Dwiyana mengatakan rangkaian kereta ini dirancang untuk kebutuhan ujicoba dan maintenance KCJB. CIT atau kereta inspeksi sudah memiliki kelengkapan untuk memenuhi kebutuhan inspeksi sesuai dengan kondisi geologis di sepanjang trase KCJB.

Kereta inspeksi ini dirancang agar dapat mendeteksi kondisi lintasan, pengukuran listrik aliran atas atau Overhead Contact System (OCS), pengujian dan pemeriksaan jaringan komunikasi, sistem sinyal, serta dinamika dan integrasi rel-roda dalam kecepatan tinggi hingga 350 km/jam.

Disamping itu, kereta inspeksi ini dilengkapi sistem yang dapat mengumpulkan, memproses, dan menganalisa data terkait kondisi lintasan yang dilaluinya secara otomatis, realtime, dan menyeluruh. Dwiyana menegaskan kemampuan ini sangat dibutuhkan di industri kereta cepat agar proses pemeliharaan infrastruktur kereta cepat dapat berjalan optimal dan efisien.

“Disamping teknologi yang sama canggihnya dengan EMU, CIT KCJB punya kemampuan untuk memenuhi semua kebutuhan ujicoba dan maintenance KCJB. Teknologinya sudah tertanam untuk melakukan tugas tersebut dengan sebaik-baiknya. Jadi kehadiran CIT KCJB ini sangat penting untuk operasional dan keselamatan kereta cepat,” jelas Dwiyana.

* * *

Untuk informasi lebih lanjut hubungi:

Rahadian Ratry

Jakarta, 10 Februari 2021 | Seiring dengan percepatan konstruksi, proyek Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) saat ini juga sedang mempersiapkan tahapan track laying. Secara simultan, saat ini proyek KCJB sedang memproduksi dan memasang bantalan rel beton (slab track) dan juga menyambung rel yang akan digunakan untuk KCJB. Rel yang dipakai untuk proyek KCJB merupakan rel berstandar R60 dengan panjang 50 meter.

Dalam proses penyambungan dan pengelasannya digunakan mesin dengan teknologi mutakhir yakni Mesin UN-200. Mesin ini dipakai untuk pengelasan rel KCJB dengan mengadopsi metode Flash-butt Welding yang dikenal sebagai salah satu metode terbaik untuk pengelasan di railway industry.

Dalam proses pengelasan rel dengan mesin UN-200, diperlukan tenaga ahli bersertifikasi khusus untuk menjadi operatornya. Awalnya, tenaga ahli tersebut didatangkan dari Tiongkok. Namun sejalan dengan proses Transfer of Technology yang berjalan baik di proyek LCJB, saat ini tenaga kerja lokal sudah bisa mengoperasikan mesin Un-200 dan berangsur menggantikan TKA.

"KCJB ini kan nanti akan melaju sampai 350 km/jam. Jadi lintasannya harus yang terbaik. Untuk itu, dalam proses penyambungan dan pengelasan, kami menggunakan metode Flash-butt welding dengan mesin UN-200. Awalnya, mesin UN-200 dioperasikan oleh tenaga ahli bersertifikasi khusus dari China, tapi seiring berhasilnya upaya transfer teknologi, saat ini tenaga lokal sudah mulai bisa mengoperasikan dan berangsur mulai menggantikan TKA yang ada," papar Presiden Direktur KCIC, Dwiwana Slamet Riyadi.

Fasilitas dan Workshop Pengelasan Rel KCJB dengan UN-200 berada di Area Workshop Welding Factory seluas 8,4 Hektar yang b di Kawasan Tegalluar Bandung Timur. Dengan mesin canggih ini, 1.805 batang rel akan disambung menjadi berukuran 500 meter. Tujuannya agar lintasan KCJB yang melintang dari Halim sampai Tegalluar ini tidak memiliki banyak sambungan. Minimnya sambungan rel jadi hal yang sangat penting untuk meningkatkan kenyamanan dan keamanan laju KCJB. Sampai saat ini, UN-200 sudah berhasil menghasilkan sebanyak 872 batang rel sepanjang 500 m atau setara dengan 218 km.

Dwiwana menambahkan pihak KCIC melakukan pengelasan di factory Welding untuk menjaga mutu pengelasan. Dengan melakukan pengelasan di factory welding, mutu sambungan rel dapat lebih terkontrol.

Untuk diketahui cara kerja dari Flash-butt welding adalah dengan memanaskan kedua batang rel yang akan disambung dengan mesin UN-200. Setelah mencapai suhu yang dibutuhkan, kedua ujung barang rel tersebut disambung dengan tekanan tertentu hingga benar-benar menyatu dengan sempurna.

Dengan kecanggihannya, mesin UN-200 mampu memberikan kualitas sambungan yang konsisten pada setiap rel. Hal ini karena UN-200 memiliki kemampuan untuk merekam perubahan tekanan dan suhu sambungan selama pemanasan dan pendinginan berlangsung, serta mengidentifikasi sambungan secara otomatis.

"Dalam pengelasan Flash-butt Welding, mesin memegang kedua rel yang dipanaskan. Setelah panas, kedua rel itu dipertemukan dan ditekan agar menyambung. Mesin Flash-butt Welding



www.kcic.co.id

dapat secara otomatis merekam dan mengingat proses perubahan tekanan hingga perubahan suhu sambungan selama pemanasan dan pendinginan sehingga hasil penyambungan rel sesuai dengan kebutuhan proyek KCJB,” papar Dwiyana.

**** * ***

**Untuk informasi lebih lanjut hubungi:
Rahadian Ratry**



KCIC Halim Office
Jalan Tol Jakarta - Cikampek KM 0+800,
Halim Perdanakusuma, Kec. Makasar,
Jakarta Timur 13610



62 21 50995123



62 21 50932324