

# MEMPERKUAT SINERGI, MENDORONG KEBERLANJUTAN





## **MEMPERKUAT SINERGI, MENDORONG KEBERLANJUTAN**

PT MRT Jakarta (Perseroda) percaya bahwa kerja sama dan kolaborasi menjadi kunci utama untuk mencapai target-target keberlanjutan, terlebih di masa pandemi COVID-19. Sepanjang 2021, Perseroan berupaya menjaga karyawan, menerapkan protokol kesehatan di seluruh lingkungan operasional demi menjaga seluruh pengguna jasa dan pemangku kepentingan lainnya, sembari terus berinovasi dan melanjutkan pengembangan bisnis yang berkelanjutan.

Dalam menjalankan operasi, Perseroan menerapkan strategi transformasi bisnis *business beyond normal* yang terdiri dari tiga komponen, yaitu *beyond ridership*, *beyond physical mobility*, dan *beyond transport network*. Harapannya, apa yang dikerjakan PT MRT Jakarta (Perseroda) akan dapat terus menciptakan nilai-nilai keberlanjutan, di antaranya untuk mendukung infrastruktur sarana dan prasarana moda raya terpadu, pengembangan bisnis di sekitar kawasan stasiun, serta mewujudkan *sustainable city & mobility* di Indonesia sesuai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan.

## DAFTAR ISI

- 04** Pencapaian 2021
- 06** Ikhtisar Keberlanjutan
- 08** Pesan Direktur Utama
- 12** Tentang Laporan Keberlanjutan



- 17** Keberlanjutan di MRT Jakarta
- 18** Profil PT MRT Jakarta (Perseroda)
- 28** Strategi Keberlanjutan
- 32** Penerapan Tata Kelola Keberlanjutan
- 35** Pengelolaan Risiko atas Penerapan Keberlanjutan



- 39** Kinerja Keberlanjutan Pengelolaan Lingkungan
- 40** Pengelolaan Limbah
- 44** Mitigasi Perubahan Iklim



- 53** Kinerja Keberlanjutan Pengelolaan Sosial
- 54** Pengelolaan Keselamatan Perkeretaapian bagi Karyawan
- 63** Pengelolaan Keselamatan Perkeretaapian bagi Pengguna Jasa
- 66** Pengelolaan Ketenagakerjaan
- 68** Pengelolaan Dampak Sosial terhadap Komunitas

- 
- 80** Indeks GRI

## Sinergi untuk Jakarta

Perseroan mendukung program Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam penanganan penyebaran kasus COVID-19 melalui tanggung jawab sosial perusahaan dengan nama Sinergi untuk Jakarta. Program ini berfokus pada kolaborasi semua pihak, dimulai dari instansi pemerintah, instansi swasta, LSM/ komunitas/ organisasi, dan semua lapisan masyarakat untuk memberikan bantuan dalam aspek kesehatan, ekonomi, dan sosial kepada masyarakat terdampak COVID-19 di wilayah DKI Jakarta.



Vaksinasi:

**698**

Karyawan

**1.782**

Mitra dan vendor

**584**

Keluarga karyawan



**94**

Bantuan tabung oksigen ke rumah sakit umum daerah



**408 orang**

Mendapatkan pelayanan konsultasi dengan psikolog



**4 yayasan dan 235 orang**

Penerima bantuan sembako



"Top Corporate Social Responsibility of The Year 2021:

**Special Achievement for COVID-19 Handling Activities"**

## Tata Kelola

Perseroan telah membentuk **Komite Keberlanjutan** yang ditetapkan berdasarkan SK Direksi No. 017 Tahun 2021, serta memiliki Pedoman Manajemen Keberlanjutan dan Tanggung Jawab Sosial yang ditetapkan berdasarkan Peraturan Direksi No. 026 Tahun 2021, yang ditandatangani Direksi.

Perseroan telah memiliki **Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2022-2030**, yang disahkan dalam RUPS-LB sebagaimana telah dituangkan dalam Akta Nomor 25 tanggal 30 November 2021 dan ditandatangani Dewan Komisaris dan Direksi.



**100%** Tingkat kepatuhan Pelaporan LHKPN, Sejak Tahun 2018



**11 laporan** Whistleblowing



**100%** ditindaklanjuti

## Kinerja Operasi



**Nihil**  
Angka kejahatan



**Rp3,49 Miliar**  
Biaya peningkatan fasilitas umum



**7.189.862** orang  
Pengguna Jasa MRT 2021  
↑ **8,84%** dari target



**88,29%**  
Indeks kepuasan pengguna jasa  
↑ **2%** dari tahun 2020

## Kinerja Konstruksi



**8,49%**  
Progres konstruksi Fase 2A



**Nihil**  
Angka kecelakaan kerja



**862** Pohon  
Penanaman di area proyek konstruksi Fase 2A

## Kinerja Keuangan dan Bisnis



**Rp473,57 Miliar**  
Pendapatan Non-Tiket  
↑ **23,75%** dari tahun 2020



**Rp105,70 Miliar**  
Laba Tahun Berjalan  
↑ **249,24%** dari tahun 2020

## Human Capital



**71.122** Jam  
Total jam pelatihan



**99,86%**  
Karyawan yang mengikuti pelatihan di tahun 2021



**Zero** lay-off +  
**60** karyawan baru



**72%**  
Laki-laki



**28%**  
Perempuan

## Kolaborasi Bersama Perusahaan Rintisan

### Program MRTJ Accel



### Program MRTJ Incubator





## IKHTISAR KEBERLANJUTAN

Kinerja Pengelolaan Lingkungan				
Uraian	Satuan	2021	2020 *)	2019 *)
<b>Kinerja Internal</b>				
Penggunaan energi	GigaJoule	177.431	175.133	159.171
Pengukuran emisi yang dihasilkan dari operasional MRT **)	Ton CO <sub>2</sub> eq	43.253	42.692	38.806
Volume air limbah yang diolah di WWTP	m <sup>3</sup>	374	2.802	681
Volume penggunaan air	m <sup>3</sup>	158.244	158.394	124.809
<b>Kinerja Tanggung Jawab Lingkungan</b>				
Pengeluaran untuk lingkungan hidup	Rp Juta	4.030	595	206
Jumlah pohon yang ditanam	Batang	862	1.707	-

\*) Restatement

\*\*\*) Menggunakan Standar Faktor Emisi ESDM 2016

Kinerja Pengelolaan Sosial				
Uraian	Satuan	2021	2020	2019
<b>Kinerja Internal</b>				
Persentase jumlah karyawan perempuan dibanding total karyawan	%	28,27	27,87	12,57
Jumlah karyawan peserta pelatihan dalam setahun	Orang	713	689	676
Jumlah peserta pelatihan dalam setahun	Kepesertaan	6.623	5.592	1.597
Akumulasi jumlah jam pelatihan dalam setahun	Jam	71.122	47.806	47.826
Biaya pelatihan dan pendidikan karyawan	Rp Juta	6.889	3.504	11.333
Indeks keterikatan karyawan	Skala 5	4,10	3,19	-
Indeks kepuasan pelanggan	%	88,29	88,64	82,78
Indeks kepuasan pemasok		89,00	88,00	85,00
<b>Kegiatan Tanggung Jawab Sosial</b>				
Realisasi dana kegiatan tanggung jawab sosial				
Jalan Jakarta		0	82	130
Kolaborasi sosial berskala besar	Rp Juta	0	489	0
Sponsorship		583	171	262
Jakarta Pasti Bisa		0	88	0

Keterangan: Satu karyawan dapat mengikuti lebih dari satu pelatihan

Kinerja Operasi				
Uraian	Satuan	2021	2020	2019
Waktu kedatangan		99,94	99,97	99,93
Waktu berhenti	%	99,97	99,98	99,97
Waktu tempuh		99,96	99,98	99,96
Angka kecelakaan	Kecelakaan	Nihil	Nihil	Nihil
Angka kejahatan	Kejahatan	Nihil	Nihil	Nihil

### Inisiatif Keberlanjutan <sup>[LT4]</sup>

Secara berkelanjutan, Perseroan mendorong efisiensi energi dalam upaya mengendalikan emisi GRK, terutama dari fasilitas dan kegiatan pendukung. Perseroan memastikan otomatisasi dan digitalisasi menggunakan teknologi yang lebih hemat energi, serta memulai inisiatif untuk memanfaatkan energi baru dan terbarukan (EBT).

### Upaya Rencana Efisiensi Energi Perseroan Tahun 2021-2025



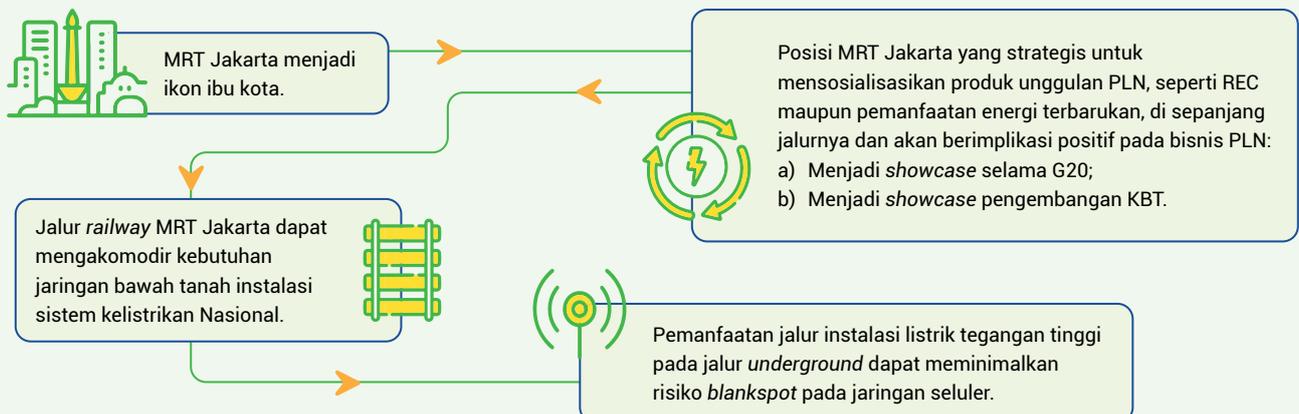
Langkah-langkah PT MRT Jakarta (Persero) dalam mewujudkan 25% energi terbarukan yang dilakukan menuju tahun 2025:

### 9 Tahapan Transisi MRT Jakarta Menuju 25% Energi Terbarukan Periode 2021-2025



Kampanye dan edukasi public Program "Birukan Atap, Birukan Langit" MRT Jakarta

Dengan memanfaatkan energi terbarukan, MRT Jakarta akan berkontribusi dalam transisi energi yang berkelanjutan dan upaya penurunan emisi di Indonesia. Kemanfaatan yang akan dicapai dari inisiatif ini yaitu:





## PESAN DIREKTUR UTAMA [2-14]



Perseroan berkomitmen mendorong strategi keberlanjutan dalam seluruh inisiatif transformasi korporasi. Keberlanjutan juga menjadi dasar dalam melakukan sinergi dengan berbagai pemangku kepentingan untuk berkontribusi mewujudkan SDGs 2030.



### *Para Pemangku Kepentingan yang terhormat,*

Terlebih dahulu atas nama Direksi dan manajemen, perkenankan saya menyampaikan penghargaan setinggi-tingginya atas dukungan selama ini, sehingga Perseroan mampu melalui tahun 2021 yang penuh dinamika dan tantangan karena pandemi COVID-19. Meski pandemi berlanjut pada tahun 2021 namun kian terkendalinya penyebaran virus SARS-Cov-2, mendorong Perseroan merealisasikan rencana pemulihan dengan melakukan sinergi dan inovasi.

Hal itu pula yang melatarbelakangi pemilihan tema untuk Laporan Keberlanjutan 2021, yakni **Memperkuat Sinergi, Mendorong Keberlanjutan**. Tema ini menerangkan bagaimana Perseroan melakukan sinergi dengan berbagai pihak internal maupun eksternal, serta terus berinovasi guna menyasiasi pandemi COVID-19 yang berlanjut dan mendorong inisiatif keberlanjutan.

### Respons Penerapan Keberlanjutan

Perseroan memahami keberlanjutan sebagai inti dari transformasi yang sedang berlangsung di MRT Jakarta, untuk mewujudkan peran sebagai *network provider*, *urban platformer*, dan *city regenerator*. Penerapan keberlanjutan meliputi aspek-aspek seperti pelibatan dan pengembangan masyarakat, hak asasi manusia, hingga lingkungan.

Pada periode pelaporan, Perseroan telah menyusun strategi keberlanjutan yang tertuang dalam RJPP 2022-2030, yang menjelaskan komitmen dalam menjalankan Kebijakan Keberlanjutan melalui berbagai inisiatif keberlanjutan, khususnya pada sektor Transportasi Cepat Masal atau *Mass Rapid Transit* (MRT), dan pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (KBT). Strategi Keberlanjutan menjadi arah dan panduan strategis Perseroan untuk merespon isu sosial, ekonomi, dan lingkungan yang relevan dan signifikan sesuai konteks keberlanjutannya.

Sesuai Strategi Keberlanjutan 2022-2030 dan RJPP 2022-2030, Perseroan memiliki komitmen keberlanjutan pada konteks:

- Tata kelola yang mencakup tata kelola keberlanjutan, dan sistem pengaduan etika bisnis;
- Hak asasi manusia, meliputi hak kelompok rentan dan berkebutuhan khusus;
- Konsumen, mencakup kepuasan pengguna, serta kesehatan dan keselamatan seluruh pengguna;
- Ketenagakerjaan, mencakup kesehatan dan keselamatan kerja karyawan dan kesejahteraan karyawan;

- Lingkungan, meliputi KBT ramah lingkungan, kawasan operasional, dan kantor ramah lingkungan, serta resiliensi terhadap perubahan iklim;
- Praktik bisnis yang berkelanjutan, meliputi kemitraan yang berkelanjutan.

### Pencapaian Penerapan Keberlanjutan

Kebersamaan kita yang terbangun selama tahun 2021 telah membawa Perseroan melewati periode penuh tantangan, karena berlanjutnya pandemi COVID-19. Komitmen bersama untuk segera pulih telah menjadikan kinerja Perseroan pada tahun 2021 memperlihatkan pencapaian positif. Beberapa pencapaian bahkan mendapatkan apresiasi dari pihak-pihak eksternal.

Pada aspek ekonomi, PT MRT Jakarta (Persero) dapat menjaga kinerja keuangan. EBITDA Perseroan tercatat Rp680,55 miliar, atau 120% dari target sebesar Rp566,10 miliar, dan lebih tinggi 52,01% dari capaian tahun 2020 sebesar Rp447,69 miliar. Perseroan mencatatkan laba komprehensif tahun berjalan sebesar Rp105,70 miliar pada tahun 2021, meningkat Rp176,52 miliar atau 249,24% dari capaian periode sebelumnya yang mengalami rugi komprehensif sebesar Rp70,83 miliar.

Secara terus-menerus, Perseroan konsisten menjalankan sistem manajemen lingkungan. Pada 2021, Perseroan mencatat volume emisi GRK naik 1,3% dari penghitungan tahun 2020 sebagai pembandingan. Peningkatan emisi GRK yang dihasilkan dipengaruhi oleh meningkatkan kegiatan di stasiun sepanjang 2021. Total pemakaian listrik tahun 2021 mencapai



49.351.198 kWh, bertambah 643.027 kWh, atau 1,3% dari tahun 2020 sebesar 48.708.211 kWh. Hal ini juga dipengaruhi oleh meningkatnya jam operasional kereta. Di sisi lain, Perseroan melakukan penanaman kembali 862 pohon yang terganggu karena pengerjaan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A.

Pada aspek sosial Perseroan berhasil mencapai nihil insiden fatalitas untuk seluruh karyawan maupun pekerja bukan karyawan MRT Jakarta, baik untuk keselamatan kerja maupun penyakit akibat kerja (PAK). Kami juga berhasil menerapkan prosedur kesehatan kerja untuk melindungi lingkungan kantor dan operasi dari penyebaran pandemi COVID-19, termasuk melakukan vaksinasi kepada seluruh karyawan dan pekerja yang bukan karyawan.

Di tahun 2021, Perseroan fokus kepada peningkatan *awareness Gender Equality* bagi seluruh karyawan. *Task force Gender Equality* direalisasikan melalui kegiatan sosialisasi, *talkshow*, dan survei yang melibatkan seluruh karyawan, untuk meningkatkan *awareness* karyawan.

Seiring dengan penerapan integrasi pembayaran transportasi Jabodetabek berbasis akun pengguna atau *account-based ticketing*, Perseroan berkomitmen memberikan perlindungan privasi (data) pengguna jasa. Beberapa upaya perlindungan telah dijalankan di antaranya dengan menerapkan SMS OTP (*one time password*) sebagai mekanisme untuk validasi pendaftaran pengguna; memiliki *data server/data center* dengan *provider* tersertifikasi dan berada di dalam kontrol tim IT MRT Jakarta sepenuhnya; hingga menerapkan mekanisme enkripsi dan *hashing*.

Kondisi pandemi juga tak menghalangi Perseroan untuk melaksanakan program-program tanggung jawab sosial (CSR) dengan melakukan pemberdayaan pada usaha mikro kecil menengah (UMKM), serta kemitraan dengan perusahaan rintisan berkembang dalam program MRTJ Accel. Pada tahun 2021, Perseroan merealisasikan dana sebesar Rp1,10 miliar untuk investasi sosial.

Pada aspek tata kelola, Perseroan telah melakukan penilaian penerapan skor *Good Corporate Governance* (GCG), dengan hasil mencapai 90,67, meningkat dibandingkan capaian tahun 2020 sebesar 90,13. Selain itu berdasarkan pengukuran Maturitas Risiko, dari target skor Maturitas Risiko tahun 2021 sebesar 3,75 telah tercapai 3,81 dan tingkat kematangan *Defined* menuju *Managed* lebih tinggi dari tahun 2020 sebesar 3,73.

## Tantangan dan Strategi Keberlanjutan, dan Pengelolaan Risiko

Tantangan yang dihadapi Perseroan dalam penerapan keberlanjutan adalah memenuhi kebutuhan para pemangku kepentingan. Sesuai Strategi Keberlanjutan 2021-2030, penerapan keberlanjutan dilaksanakan dengan melibatkan pemangku kepentingan, yang dilakukan berdasarkan relasi yang terbangun dengan pihak-pihak, dan interaksi saling mempengaruhi yang terjalin. Perseroan juga mengelola risiko-risiko yang dapat mempengaruhi pengelolaan aspek lingkungan, sosial dan tata kelola (LST/ESG), serta lingkungan, dengan menerapkan Manajemen Risiko Korporasi (*Enterprise Risk Management*).

Tantangan lain dari kondisi eksternal yang dihadapi Perseroan, yaitu masih berlanjutnya pandemi COVID-19, yang akan berdampak pada kinerja pengelolaan aspek ekonomi. Namun kian terkendalanya pandemi COVID-19 di sisi lain, menumbuhkan peluang bagi peningkatan jumlah pengguna jasa hingga diharapkan akhir tahun 2022 bisa kembali pada situasi seperti sebelum pandemi. Kondisi tersebut akan meningkatkan kinerja keuangan, dan aspek-aspek keberlanjutan lainnya.

## Penutup

Meski tidak mudah, kami berkeyakinan keberadaan MRT Jakarta akan bisa mewujudkan impian warga kota tentang ketersediaan transportasi publik modern, serta mampu mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan mobilitas, pengurangan kemacetan, pengurangan emisi karbon dari gas buang kendaraan pribadi, dan pengembangan sistem transit perkotaan. Tentu saja hal tersebut tak mudah untuk diwujudkan.

Dengan rendah hati saya, atas nama Direksi dan manajemen terus mengharapkan dukungan dari para pemangku kepentingan. Melalui kerja sama yang sudah terbangun selama ini, mari bersama-sama kita songsong kondisi yang lebih baik pada tahun-tahun mendatang. Dengan kebersamaan, kita bisa mewujudkan apa yang menjadi Visi dan Misi PT MRT Jakarta (Persero).

Jakarta, April 2022

William P. Sabandar  
Direktur Utama



# TENTANG LAPORAN KEBERLANJUTAN

Melalui Laporan Keberlanjutan, PT MRT Jakarta (Persero) menyampaikan penerapan prinsip-prinsip keberlanjutan, sebagai bagian dari transformasi bisnis *beyond normal*

yang berkelanjutan. Laporan ini disusun menggunakan pedoman Standar Global Reporting Initiative (GRI) 2021, dengan kesesuaian: '*Reference to the GRI Standards*'.

## Prinsip Pelaporan dan Keselarasan dengan Laporan Lain

Tujuan pengungkapan informasi dalam Laporan Keberlanjutan 2021 PT MRT Jakarta (Persero) adalah selaras dan melengkapi Laporan Tahunan 2021 Perseroan. Laporan Keberlanjutan disusun dengan memperhatikan prinsip-prinsip berikut:

Prinsip-prinsip Pelaporan	
	<p><b>Akurasi</b></p> <p>Laporan telah melalui proses verifikasi untuk memastikan akurasi pengungkapan informasi. Khusus informasi keuangan disesuaikan dengan Laporan Keuangan Perseroan yang telah diaudit Kantor Akuntan Publik.</p>
	<p><b>Berimbang</b></p> <p>Laporan disampaikan berimbang antara dampak positif maupun dampak negatif dari kegiatan Perseroan, dan pengelolaannya.</p>
	<p><b>Kejelasan</b></p> <p>Laporan disampaikan dengan jelas dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris, sehingga dapat dipahami pemangku kepentingan di Indonesia maupun manca negara.</p>
	<p><b>Pembandingan</b></p> <p>Laporan disampaikan dengan periode berbeda, sehingga dapat menggambarkan dampak kegiatan Perseroan dan pengelolaannya pada masing-masing periode.</p>
	<p><b>Kelengkapan</b></p> <p>Perseroan mengungkapkan informasi selengkap mungkin sesuai kriteria/standar yang ditetapkan, sehingga memudahkan pengguna laporan melakukan penilaian atas pengelolaan dampak yang dilakukan Perseroan.</p>
	<p><b>Konteks Keberlanjutan</b></p> <p>Pengungkapan informasi pengelolaan dampak disampaikan dalam konteks keberlanjutan sesuai yang dihadapi Perseroan pada periode pelaporan, baik lingkungan, sosial maupun tata kelola.</p>
	<p><b>Tata Waktu</b></p> <p>Perseroan menetapkan tata waktu yang ketat dalam penyusunan Laporan, sehingga proses pengambilan keputusan dapat dilaksanakan dengan cepat dan tepat.</p>
	<p><b>Terverifikasi</b></p> <p>Perseroan memastikan seluruh proses pengumpulan, perekaman, kompilasi dan analisis informasi dilakukan dengan benar, sehingga bila diperlukan dapat dilakukan pengujian dan verifikasi setiap saat.</p>

## Entitas, Periode dan Frekuensi Pelaporan <sup>[2-2][2-3]</sup>

Informasi terkait Laporan Keuangan Perseroan disampaikan sebagai konsolidasian, namun informasi kinerja keberlanjutan dan topik material diperoleh dari Perseroan. Seluruh informasi dari entitas anak disampaikan melalui mekanisme pelaporan kepada Perseroan.

Periode pelaporan untuk kinerja keberlanjutan dan Laporan Keuangan adalah 1 Januari–31 Desember 2021. Frekuensi penerbitan Laporan adalah satu kali dalam setiap tahunan, dan berkesinambungan dengan Laporan Keberlanjutan 2020 yang diterbitkan Perseroan pada Juni 2021.

### Kontak Terkait Laporan <sup>[2-3]</sup>

Divisi Corporate Secretary  
 Telepon: (62) 21-3103629, (62) 21- 3906454  
 Fax: (62) 21-3155846  
 E-mail: corsec@jakartamrt.co.id  
 Situs Web: www.jakartamrt.co.id

## Pernyataan Kembali dan Penjaminan Eksternal <sup>[2-4][2-5]</sup>

Terdapat beberapa data yang disampaikan kembali yang sifatnya memperbaiki data pada pelaporan terdahulu. Pada awal perjalanan laporan keberlanjutan ini, Perseroan masih perlu menemukan metode perhitungan yang paling sesuai terutama untuk kinerja lingkungan, sehingga diperlukan revisi metode perhitungan yang tepat. Demikian juga, cakupan sumber data yang terus ditingkatkan akan mempengaruhi perubahan data yang disampaikan, tidak terkecuali *restatement* pada data sebelumnya.

Laporan belum menyertakan penjaminan (*assurance*) eksternal oleh pihak independen. Perseroan menjamin keabsahan seluruh pengungkapan informasi dalam pelaporan, melalui pernyataan yang ditandatangani Direksi dan Dewan Komisaris.

## Topik Material <sup>[2-14][3-1][32]</sup>

Topik material pelaporan ditentukan melalui grup diskusi (FGD) secara daring pada 18 November 2021. Pendekatan diskusi membahas dampak aktual dan potensial dari kegiatan Perseroan selama tahun 2021, baik dampak positif maupun negatif. Setiap dampak dianalisis pengaruhnya terhadap internal dan eksternal.

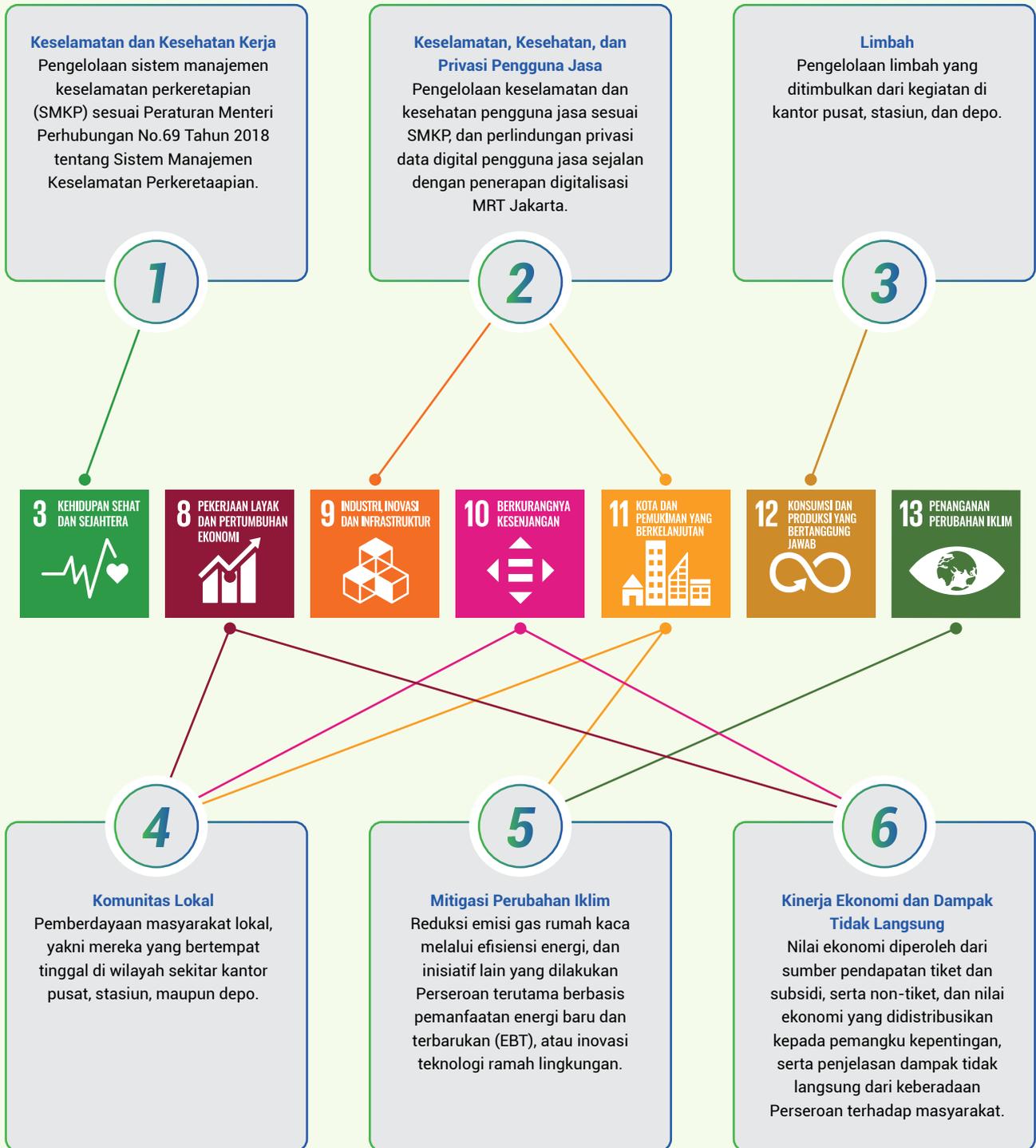
- Pengaruh internal mempertimbangkan keberlanjutan Perseroan baik secara ekonomi, sosial dan lingkungan.
- Pengaruh eksternal mempertimbangkan perhatian pemangku kepentingan dan proses pengambilan keputusan yang menyertai jika dampak tidak dikelola.

Diskusi melibatkan perwakilan seluruh fungsi Perseroan termasuk Direksi sebagai pemangku kepentingan internal. Sebagai perwakilan pemangku kepentingan eksternal adalah pihak akademisi dan pengamat isu keberlanjutan.

Seluruh proses diskusi yang berlangsung diikuti Komite Keberlanjutan, dan direkam sebagai dokumentasi. <sup>[2-14]</sup>

Dari diskusi diperoleh hasil enam topik material, yang telah disesuaikan dengan konteks keberlanjutan yang dihadapi Perseroan pada tahun 2021, dan diselaraskan dengan dukungan pada pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs). Terdapat perbedaan topik material dari pelaporan sebelumnya, yakni 'Penggunaan Energi' dan 'Tanggung Jawab Jasa', yang bukan lagi topik material dalam pelaporan tahun 2021. Pengungkapan informasi penggunaan energi bagian topik material 'Mitigasi Perubahan Iklim', sedang tanggung jawab jasa menjadi bagian topik material 'Kesehatan, Keselamatan, dan Privasi Pengguna Jasa'.

Daftar Topik Material [3-2]



## Pelibatan Pemangku Kepentingan <sup>[2-26][2-29]</sup>

Identifikasi pemangku kepentingan dilakukan berdasar bentuk relasi yang terbangun dengan pihak-pihak, dan interaksi saling mempengaruhi yang terjalin. Perseroan telah melakukan pemetaan terhadap seluruh pemangku kepentingan, dan terdapat tujuh pihak yang diidentifikasi sebagai pemangku kepentingan kunci (*key stakeholder*), karena dinilai memberikan pengaruh besar terhadap keberlanjutan PT MRT Jakarta (Perseroda) di masa mendatang.

Daftar Pemangku Kepentingan, Bentuk dan Frekuensi Pelibatan <sup>[2-26][2-29]</sup>			
Pemangku Kepentingan	Jenis Pelibatan	Frekuensi Pelibatan	Kekuatan dan Pengaruh
Pemegang Saham	Konsultasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>RUPS Tahunan satu kali setiap tahun</li> <li>RUPS Luar Biasa, sesuai kebutuhan</li> <li>Laporan kinerja bulanan dan tiga bulanan (triwulan)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kebijakan pendanaan dan subsidi</li> <li>Pemilihan Direksi dan Dewan Komisaris</li> </ul>
Karyawan	Partisipasi	Sesuai kebutuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kualitas layanan operasi</li> <li>Loyalitas dan tingkat <i>turnover</i></li> </ul>
Pemerintah	Konsultasi	Bulanan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kebijakan pendanaan</li> <li>Penerbitan regulasi dan perizinan</li> </ul>
Pengguna Jasa	Partisipasi	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tahunan untuk survei kepuasan</li> <li>Setiap saat untuk layanan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Perolehan pendapatan usaha</li> </ul>
Kontraktor/Mitra Kerja/Pemasok	Partisipasi	Bulanan dan sesuai kebutuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Penentuan harga, kualitas, dan waktu pekerjaan</li> <li>Ketersediaan dan jaminan pasokan</li> </ul>
Media Massa	Informasi	Sesuai kebutuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pembentukan citra Perseroan dan opini masyarakat</li> </ul>
Masyarakat	Partisipasi	Sesuai kebutuhan	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lisensi sosial dan dukungan operasional</li> </ul>

Pada tahun 2021, Perseroan telah melakukan perhitungan Indeks *Stakeholder Engagement* dengan nilai sebesar 94, capaian ini melebihi dari target yang ditetapkan sebesar 75. Rangkaian penilaian tersebut dimulai dengan melakukan *in depth interview* kepada beberapa sampel pemangku kepentingan dari sisi pemerintah pusat, pemerintah provinsi, mitra internasional, instansi swasta, perguruan tinggi, media hingga Komunitas pada Mei 2021, dan selanjutnya dilakukan survei kepada 175 pemangku kepentingan pada bulan November 2021.

Indeks *Stakeholder Engagement* mengukur peran aktif pelibatan dan kerja sama Perseroan dengan pemangku kepentingan. Sebagai tindak lanjut hasil survei, Perseroan akan meningkatkan kualitas penyebaran informasi terkait perkembangan konstruksi dan pengembangan fasilitas MRT Jakarta, program-program kolaborasi, kegiatan bersama, serta pelaksanaan diskusi, *sharing session*, dan interaksi secara berkala dengan pemangku kepentingan.



### **Stakeholders Gathering: Temu Pemangku Kepentingan**

PT MRT Jakarta (Perseroda) sebagai operator *Mass Rapid Transit* pertama di Indonesia, dalam perjalanan selama setahun selalu mendapat dukungan dari para pemangku kepentingan. Sebagai upaya untuk mempererat hubungan kerja sama dan menyatukan Visi dan Misi dalam mewujudkan integrasi perkeretaapian perkotaan, Perseroan menyelenggarakan *stakeholders gathering* bertajuk "Temu Pemangku Kepentingan". Tujuan *gathering* ini yaitu untuk membangun relasi, memperkuat komunikasi, serta menginformasikan perkembangan pembangunan dan operasional MRT Jakarta. Pihak-pihak yang terlibat dalam kegiatan ini di antaranya, Gubernur DKI Jakarta sebagai pemilik saham PT MRT Jakarta (Perseroda) dan 221 peserta yang berasal dari Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi, Mitra Internasional, Instansi Swasta, Perguruan Tinggi, Media hingga Komunitas.



# 01

## KEBERLANJUTAN DI MRT JAKARTA

PT MRT Jakarta (Perseroda) memiliki peran strategis dalam membangun transportasi terintegrasi di DKI Jakarta. Perseroan berkomitmen untuk menjadi penyedia sarana transportasi publik terdepan, yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan mobilitas, pengurangan kemacetan, dan pengembangan sistem transit perkotaan. Selain itu, operasional MRT Jakarta juga akan mendukung mitigasi perubahan iklim dari adanya pengurangan emisi GRK karena MRT merupakan salah satu moda transportasi ramah lingkungan.



## PROFIL PT MRT JAKARTA (PERSERODA)

### Menuju Transportasi Publik yang Terintegrasi dan Berkelanjutan <sup>[LT6]</sup>

Berdasar publikasi Institute for Transportation and Development (ITDP), pada tahun 2010 tingkat penggunaan transportasi publik di DKI Jakarta mencapai 57%. Hampir satu dasawarsa kemudian, tingkat penggunaan transportasi publik di Jakarta menurun. ITDP menyebut hanya 25% warga menggunakan transportasi publik, sementara publikasi Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek membilang 30%. Sebagian besar warga lebih memilih kendaraan pribadi, atau beralih ke transportasi daring, sehingga ikut memicu kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta.

Kondisi tersebut mendorong Pemerintah menyiapkan Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ), yang dituangkan dalam Peraturan Presiden No.55 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi Tahun 2018-2029. Berdasarkan RITJ, transportasi publik yang dikembangkan bersifat massal dan modern, yakni berbasis jalan raya dengan menambah unit bus rapid transit (BRT); serta berbasis rel meliputi *Mass Rapid Transit* (MRT), *Light Rail Transit* (LRT) dan kereta komuter.

Pengembangan transportasi publik disertai integrasi, bertujuan memudahkan mobilitas warga dari dan/atau ke tempat tujuan. Transportasi publik yang dikembangkan juga menjadi bagian dari konsep kawasan berorientasi transit/transit oriented development (KBT/TOD), yang

mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki ataupun bersepeda.

Dalam upaya membangun transportasi terintegrasi, PT MRT Jakarta (Persero) memiliki peran strategis. Perseroan turut membentuk PT Jakarta Lingko Indonesia (JakLingko Indonesia), yang mengelola integrasi pembayaran transportasi publik di Jabodetabek. Untuk pengembangan KBT/TOD, Perseroan ditunjuk sebagai operator utama di koridor MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus – Bundaran HI), sesuai Peraturan Gubernur (Pergub) No.140 Tahun 2017 tentang Penugasan PT MRT Jakarta sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan TOD. Perseroan bersama PT KAI (Persero) membentuk PT Moda Integrasi Transportasi Jabodetabek (MITJ) untuk mengelola KBT/TOD pada beberapa stasiun di Jakarta yang dioperasikan PT KAI (Persero).

Transportasi publik yang terintegrasi akan menjadi keniscayaan dalam beberapa tahun mendatang. Tak hanya membuat masyarakat mudah, aman, dan nyaman dalam bertransportasi, tapi juga mendorong terbangunnya transportasi publik modern yang berkelanjutan di Jakarta.

### Visi, Misi, dan Komitmen Keberlanjutan

Setelah menilai pernyataan Visi dan Misi Perseroan dengan menganalisis elemen bisnis internal dan eksternal yang dapat mempengaruhi tujuan strategis Perseroan, Visi dan Misi Perseroan saat ini masih selaras dengan tujuan bisnis Perseroan sebagaimana tercantum dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2022-2030 yang disahkan melalui RUPS Luar Biasa tanggal 30 November 2021.



## VISI

Untuk menjadi penyedia sarana transportasi publik terdepan, yang berkomitmen untuk mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan mobilitas, pengurangan kemacetan, dan pengembangan sistem transit perkotaan.



## MISI

Untuk mencapai keunggulan yang berkesinambungan di semua hal yang dilakukan melalui:

- Pengembangan dan pengoperasian jaringan transportasi publik yang aman, terpercaya, dan nyaman;
- Menghidupkan kembali lingkungan perkotaan melalui pengembangan transit perkotaan ternama; dan
- Membangun reputasi sebagai pilihan dengan melibatkan, menginspirasi, dan memotivasi seluruh karyawan.

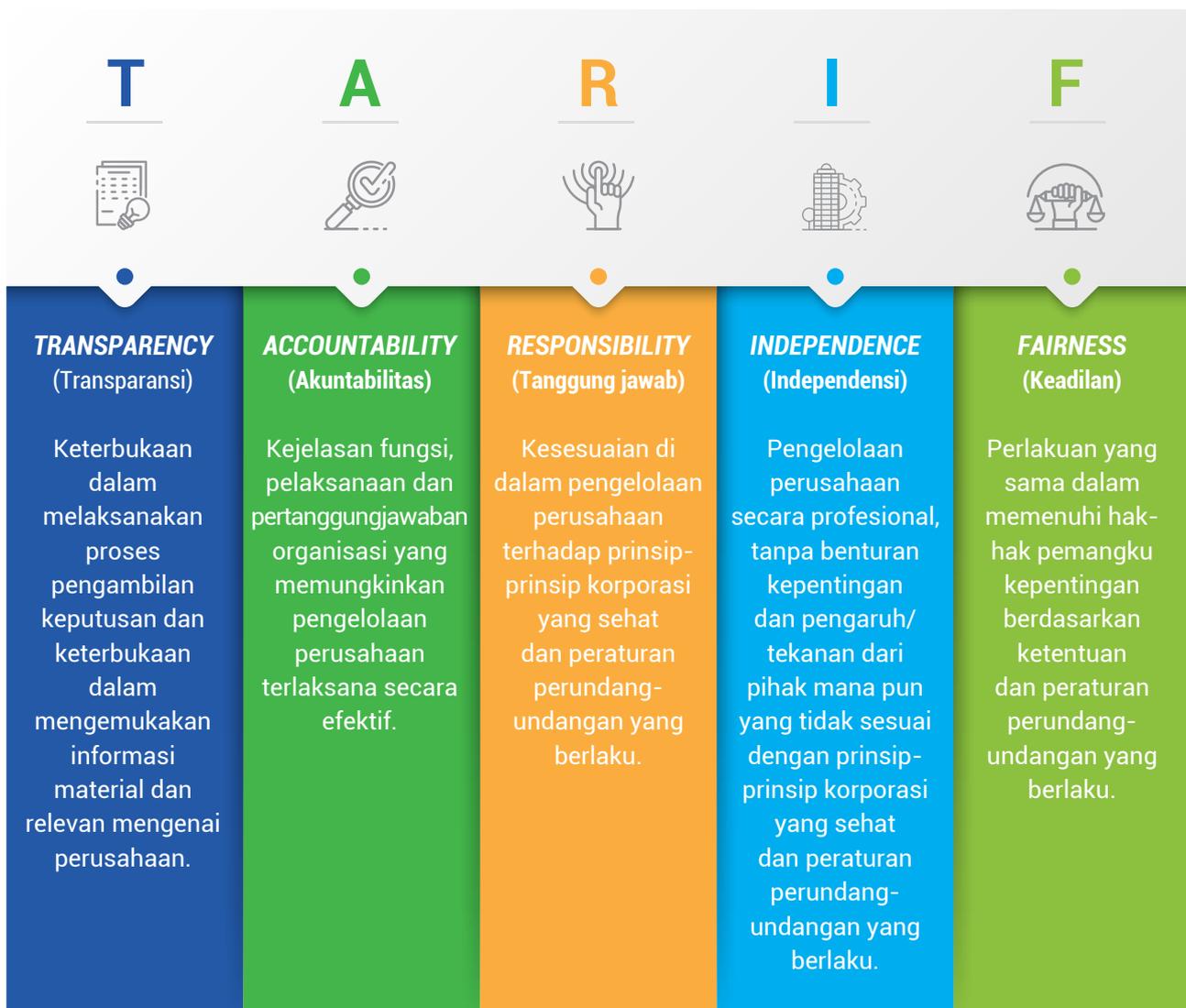


Nilai-nilai Perseroan 'I CAN' ditetapkan berdasarkan Peraturan Direksi No.003 Tahun 2018 tentang Penetapan *Core Values* Perseroan dan *Leadership Competences* Di Lingkungan PT MRT Jakarta (Persero). Penerapan 'I CAN' sejalan dengan lima prinsip dasar tata kelola Perseroan, yakni TARIF: *Transparency* (Transparansi), *Accountability* (Akuntabilitas), *Responsibility* (Pertanggungjawaban), *Independence* (Independensi), dan *Fairness* (Kewajaran).

## Nilai-nilai Perseroan



## Prinsip Dasar Tata Kelola Korporat



Pengungkapan informasi mengenai Komitmen Keberlanjutan Perseroan disampaikan pada halaman 30 Laporan, dalam bahasan mengenai Strategi Keberlanjutan.

## Detail Perseroan <sup>[2-1]</sup> <sup>[LT1]</sup> <sup>[LT2]</sup>

Per akhir 2021, MRT Jakarta memiliki 76 masinis, 13 stasiun, 1 depo, 14 rangkaian operasi, dan mengoperasikan 16 kereta.



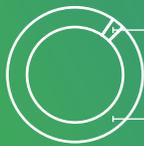
### Nama Perusahaan

Sesuai akta: PT Mass Rapid Transit Jakarta (Persero)  
Nama lain: MRT Jakarta



Negara tempat beroperasi Perusahaan  
Republik Indonesia

### Kepemilikan Saham



99,997% | Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

0,003% | Perumda Pasar Jaya



### Lokasi dan Alamat Kantor Pusat

Pengungkapan informasi depo, disampaikan dalam Laporan Tahunan 2021 PT MRT Jakarta (Persero)

### Kantor Pusat:

Wisma Nusantara Lt. 21-22

Jl. MH Thamrin 59

Jakarta 10350 – Indonesia

P (62)21 - 3103629 | (62)21 - 3906454

F (62)21 - 3155846

Situs Web: <https://www.jakartamrt.co.id/>



### Status Badan Hukum

Perseroan Terbatas (PT), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)

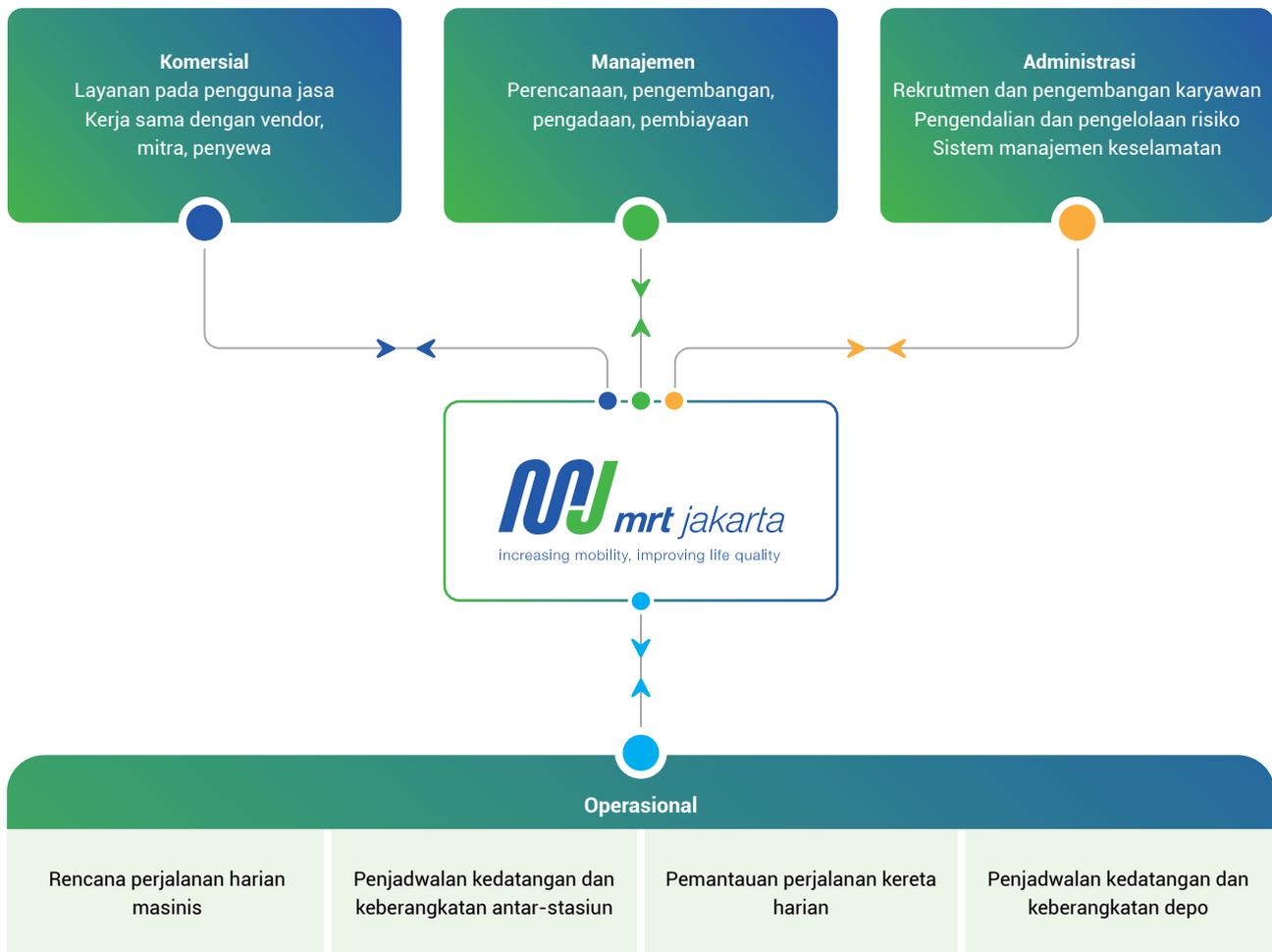
## Kegiatan, Rantai Pasok, dan Hubungan Bisnis Lain yang Relevan <sup>[2-6]</sup> <sup>[LT15]</sup>

Perseroan bergerak di bidang perkeretaapian umum perkotaan. Tidak ada perubahan signifikan dalam rantai pasokan selama tahun 2021 dibanding periode sebelumnya.

### Kegiatan, Produk dan Jasa, Pangsa Pasar, serta Hubungan Bisnis Lain yang Relevan

Kegiatan	Produk dan Jasa	Pangsa Pasar
Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum perkotaan yang meliputi pembangunan prasarana, pengoperasian prasarana, perawatan dan pengusahaan prasarana	Pengelolaan depo dan stasiun	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pendapatan non-tiket tahun 2021 Rp473.567.670.420, atau 35% dari total Pendapatan Usaha Perseroan.</li> <li>Pendapatan non-tiket tahun 2021 meningkat 24% dari tahun 2020.</li> </ul>
Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum perkotaan yang meliputi pembangunan sarana, pengoperasian sarana, perawatan dan pengusahaan sarana	Operasional kereta MRT koridor Lebak Bulus - Bundaran HI	<p>Jumlah pengguna jasa per hari tahun 2021</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Terendah: 354 orang</li> <li>Tertinggi: 42,818</li> <li>Rata-rata: 19,659</li> <li>Menurun 28% dari tahun 2020</li> </ul>
	Konstruksi Pembangunan Fase 2A (Bundaran HI - Kota)	Biaya proyek sebesar Rp1,3 triliun
Pengembangan dan pengelolaan properti atau bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta Depo dan karyawan sekitarnya	KBT pada koridor Lebak Bulus – Ancol Barat	<ol style="list-style-type: none"> <li>Proyek KBT yang telah <i>groundbreaking</i>: <ul style="list-style-type: none"> <li>Simpang Temu Dukuh Atas</li> <li>Simpang Temu Lebak Bulus</li> <li>Taman Literasi Martha Tiahahu</li> </ul> </li> <li>Proyek KBT lainnya di fase 1 masih dalam studi kelayakan</li> </ol>
	KBT/TOD pada stasiun PT KAI (Persero) melalui entitas anak, sebagai hubungan bisnis lain yang relevan	Jumlah pengguna jasa tahun 2021 pasca penataan Stasiun Tebet, Palmerah, Gondangdia, dan Stasiun Manggarai sebanyak 32.214 orang, meningkat 11,08% dari sebelum penataan.

**Proses Bisnis dan Rantai Pasok Pada Operasional MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus – Bundaran HI)**



Sampai dengan 31 Desember 2021 ada 141 perusahaan lokal yang menjadi bagian rantai pasok Perseroan, atau 96,57% dari total jumlah vendor/pemasok. Bila diasumsikan satu perusahaan lokal mempekerjakan 50-100 orang, maka potensi total jumlah karyawan dalam rantai pasok Perseroan mencapai 14.100 orang.

Laporan ini belum mengungkapkan informasi dampak ekonomi signifikan tidak langsung, dalam konteks perbandingan dampak ekonomi signifikan tidak langsung dengan proyek strategis nasional lain. Sesuai Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategi Nasional, pembangunan MRT Jakarta Fase 2 (Bundaran HI–Kota) merupakan proyek strategi nasional.

Jumlah Pemasok Barang dan Jasa						
Pemasok	2021		2020		2019	
	Barang	Jasa	Barang	Jasa	Barang	Jasa
Lokal	41	61	58	89	54	84
Nasional	11	28	10	30	10	27
Global	4	1	1	1	1	1
Jumlah	56	90	69	120	65	112

### Nilai Kontrak Pengadaan Bagi Pemasok (Rp Juta)

Pemasok	2021		2020		2019	
	Barang	Jasa	Barang	Jasa	Barang	Jasa
Lokal	25.354,08	140.088,43	167.223,29	423.328,49	34.347,99	156.311,18
Nasional	9.960,53	64.302,88	35.204,93	142.695,17	8.533,43	48.962,14
Global	18.569,38	3.053,70	4.552,70	4.756,50	20.321,88	2.798,88
Jumlah	53.883,99	207.445,01	206.981,02	570.780,16	63.203,30	208.072,20

### Vendor dan Nilai Transaksi Dalam Rantai Pasok Pengerjaan Konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI-Kota)

Rantai pasok proyek konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI-Kota), melibatkan kontraktor utama dari Jepang, dan kontraktor lokal sebagai pendamping. Hal ini sesuai perjanjian dengan Japan International Cooperation Agency (JICA) selaku pembiayaan proyek.



Paket Kontrak  
CP 201

**Rp4,1 Triliun**

Kontraktor Utama (Jepang)  
Shimizu Corporation

Kontraktor Pendamping (Lokal Indonesia)  
PT Adhi Karya (Persero) Tbk



Paket Kontrak  
CP 203

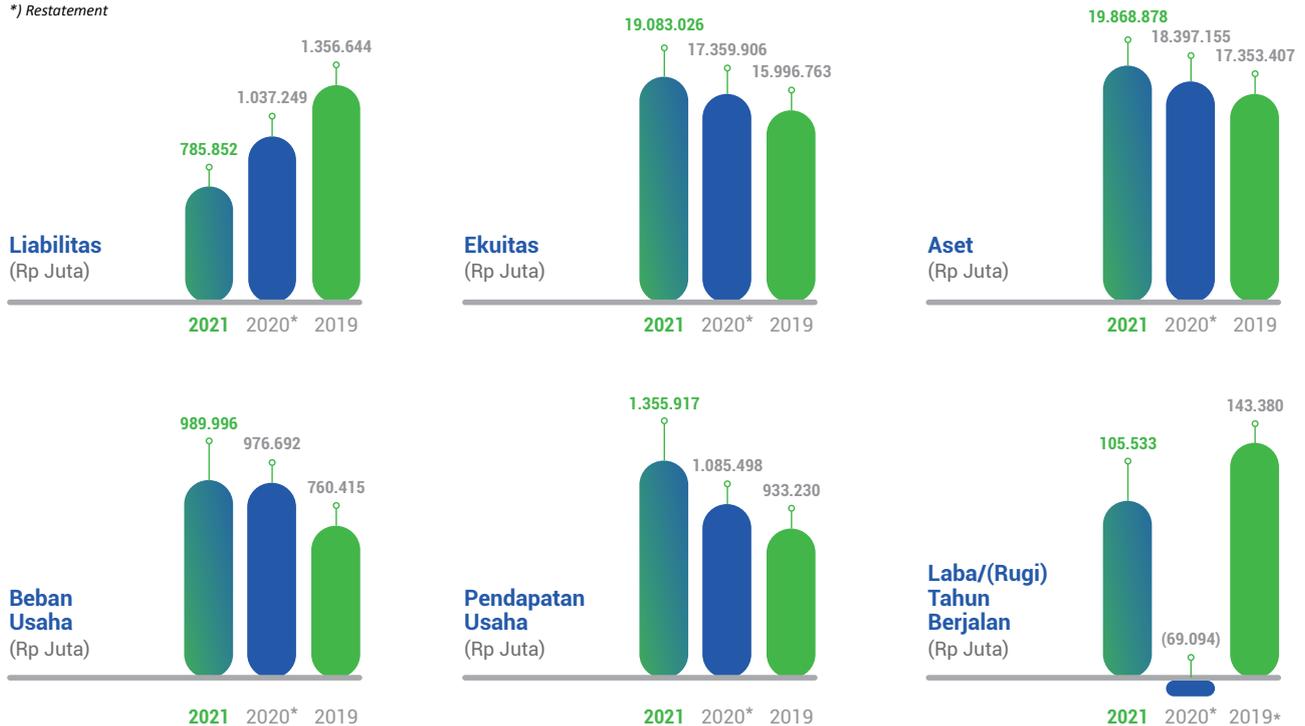
**Rp4,6 Triliun**

Kontraktor Utama (Jepang)  
Sumitomo Mitsui Construction  
Company

Kontraktor Pendamping (Lokal Indonesia)  
PT Hutama Karya (Persero)

### Skala Usaha [2-1]

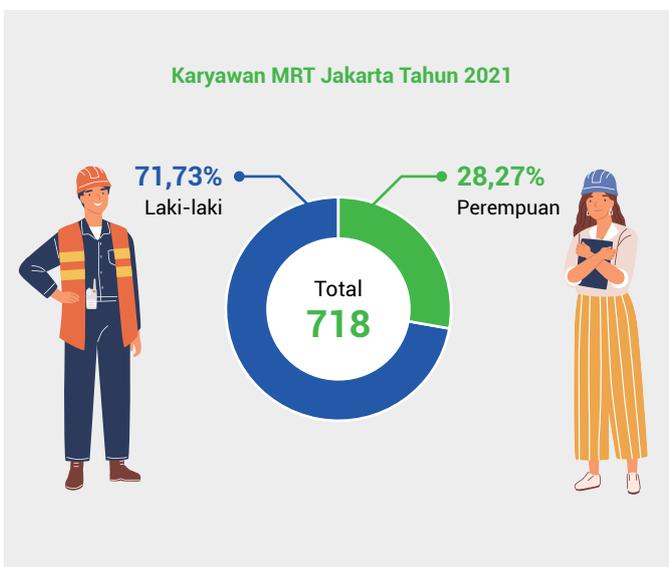
\*) Restatement



## Para Karyawan [2-7]

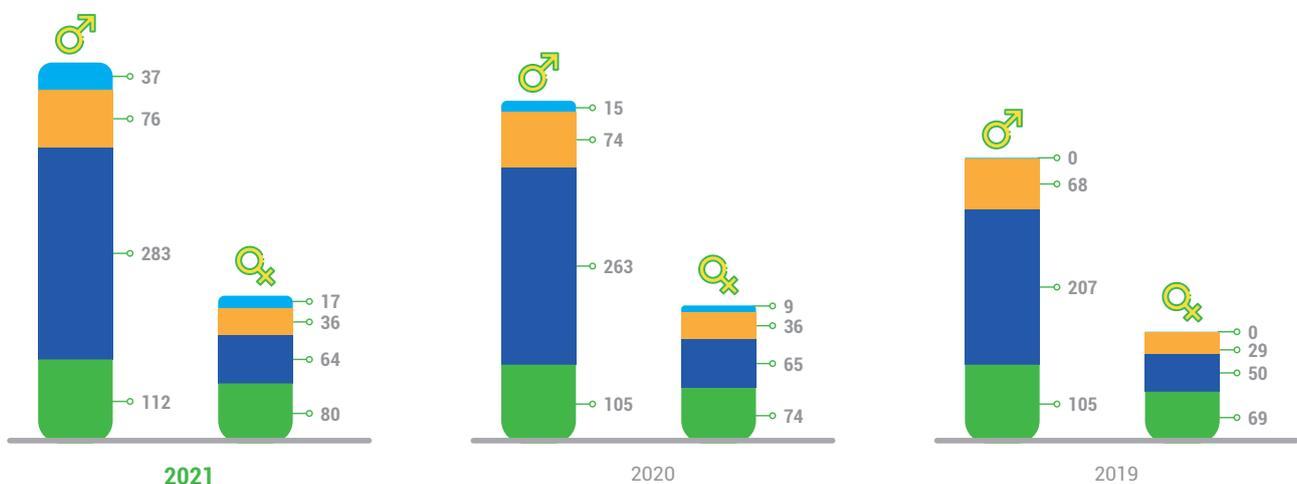
Pengungkapan informasi data karyawan diperoleh dari pengelolaan data internal, dan dihitung berdasarkan jumlah individu yang tercatat per 31 Desember 2021. Jumlah karyawan MRT Jakarta tahun 2021 ada 718 orang, terdiri dari 515 laki-laki (71,73%), dan 203 perempuan (28,27%). Seluruh karyawan bertugas di DKI Jakarta, dengan penempatan di kantor pusat, depo, stasiun, dan anak perusahaan. Perseroan tidak mempekerjakan karyawan paruh waktu dan karyawan borongan (*non-guaranteed hours employees*).

Jumlah karyawan tahun 2021 bertambah 60 orang dari tahun 2020 sebanyak 689 orang. Penambahan terjadi karena Perseroan merekrut karyawan baru, dan tidak melakukan pemutusan hubungan kerja (PHK). Selama tahun 2021, Perseroan melanjutkan kebijakan bekerja dari rumah karena pandemi COVID-19, dan hanya karyawan garda terdepan yang tetap bekerja memberikan layanan kepada pengguna jasa.



### Jumlah Karyawan Tetap MRT Jakarta Berdasarkan Gender dan Wilayah

■ Kantor Pusat 
 ■ Depo 
 ■ Stasiun 
 ■ Anak Perusahaan



### Jumlah Karyawan Tidak Tetap MRT Jakarta Berdasarkan Gender dan Wilayah



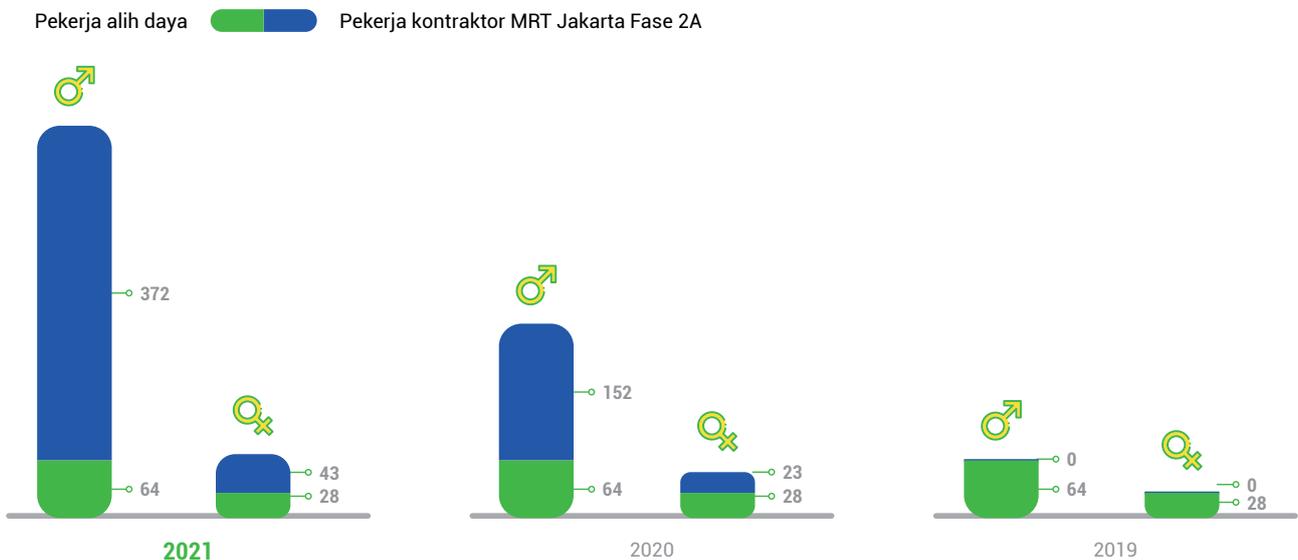
Pengungkapan informasi lain terkait jumlah karyawan berdasar jabatan, usia, dan pendidikan, disampaikan dalam Laporan Tahunan 2021 PT MRT Jakarta (Perseroan), pada bahasan Profil Perseroan.

### Pekerja Lain Bukan Karyawan <sup>[2-8]</sup>

Di Perseroan juga terdapat pekerja lain yang bukan karyawan MRT Jakarta. Mereka adalah pekerja dari perusahaan lain yang ditempatkan di unit kerja di wilayah kerja Perseroan. Penempatan mereka menjadi bagian dari kontrak kerja Perseroan dengan vendor penyedia jasa, dan dilakukan dalam periode sesuai kontrak kerja. Pengungkapan informasi pekerja lain yang bukan karyawan MRT Jakarta, diperoleh

dari PT Spektra Solusindo sebagai vendor tenaga alih daya dan pekerja kontraktor, yang dihitung berdasarkan individu yang tercatat sesuai kontrak kerja Perseroan dengan vendor. Pada akhir tahun 2021, jumlah pekerja lain yang bukan karyawan MRT Jakarta ada 92 orang tenaga alih daya dan pekerja kontraktor ada 436 orang.

### Jumlah Pekerja Lain yang Bukan Karyawan MRT Jakarta



## Keanggotaan Asosiasi [2-28]

Asosiasi	Status Keanggotaan	Manfaat Keanggotaan Tahun 2021
 <b>ITS Indonesia</b>	Anggota (Corporate Gold)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Meningkatkan kesadaran sebagai perusahaan yang mendukung transportasi yang ramah lingkungan dan berkelanjutan;</li> <li>Potensi untuk melakukan <i>co-branding</i> dengan ITS Indonesia;</li> <li>Memperluas jaringan MRT Jakarta untuk kolaborasi;</li> <li>Memberikan data-data tentang transportasi publik dan <i>grand design</i> di ITS Indonesia;</li> <li>Mendorong kebijakan yang diperlukan oleh MRT Jakarta seperti halnya ERP dan integrasi, baik secara fisik, pembayaran dan pelayanan;</li> <li>Mendukung MRT Jakarta perihal kajian dan penelitian yang dibutuhkan, seperti halnya prosedur transportasi publik di masa <i>post-pandemic</i>.</li> </ul>
 <b>Union Internationale des Transports Publics</b>	Anggota	PT MRT Jakarta (Perseroda) diwakili oleh Direktur OM dan Kepala Divisi Direktorat OM mengikuti Metro Assembly 2021 yang membagikan informasi terkini antar Metro Operator terkait dampak COVID 19 terhadap biaya operasi dan dampak jangka panjang lainnya. Selain itu, Perseroan juga mendapatkan pengetahuan dan studi terbaru tidak hanya terkait Metro Operator, namun juga topik transportasi umum lainnya seperti Mobility as a Service (MaaS) yang dapat diakses melalui UITP Library.
 <b>Indonesia Corporate Secretary Association</b>	Anggota	Meningkatkan profesionalisme Sekretaris Perusahaan serta mendukung upaya pengembangan tata kelola perusahaan yang baik, melalui pengembangan pengetahuan dan keterampilan, pertukaran informasi dan forum komunikasi antara Sekretaris Perusahaan, regulator dan pemangku kepentingan lainnya.
 <b>Community of Metros Benchmarking Group</b>	Anggota	<p>Pada tanggal 21 Oktober 2021, PT MRT Jakarta (Perseroda) secara formal diumumkan sebagai anggota terbaru ke 43 dari COMET, komunitas operator metro dunia. Sepanjang 2021, Perseroan telah mengikuti <i>quarterly general meeting</i> yang diwakili oleh Direktorat OM dan CEO-COO session, pertemuan tingkat tinggi dari seluruh CEO-COO Operator Metro Dunia.</p> <p>Selain itu, Perseroan juga mendapat <i>monthly update</i> yang dikirimkan via email kepada <i>Person in Charge</i> (PIC) perusahaan yang terdaftar sebagai user COMET. <i>Monthly Update</i> berisikan informasi mengenai studi terkait operasi dan pemeliharaan Metro Railway dunia dan data aktual Operator lain seperti KPI, data pengguna jasa, <i>customer satisfaction</i>, dan lain-lain. PIC Perseroan yang mendapat akses dalam platform COMET juga dapat berdiskusi dalam forum <i>online</i> terkait <i>best practice</i> atau isu seputar operasi dan pemeliharaan Metro Railway.</p>
 <b>Persatuan Insinyur Indonesia</b>	Anggota	Menjalankan amanat UU No.1 Tahun 2014 perihal kewajiban setiap Sarjana Teknik untuk memiliki Sertifikasi Insinyur Profesional, memetakan sumber daya manusia di bidang keinsinyuran untuk mengoptimalkan peran insinyur sehingga bisa menjawab kebutuhan Insinyur untuk membangun Indonesia di masa depan.



Kunjungan Lapangan Direktur Keuangan dan Manajemen Korporasi di Proyek Konstruksi Fase 2A

## STRATEGI KEBERLANJUTAN [2-22][2-23][2-24]

Perseroan telah menyusun strategi keberlanjutan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2022-2030, yang mencakup komitmen, inisiatif-inisiatif dan agenda keberlanjutan yang akan dilaksanakan oleh Perseroan sebagai salah satu wujud tanggung jawab sosial. Strategi keberlanjutan menjadi arah dan panduan strategis Perseroan untuk merespon isu sosial, ekonomi, dan lingkungan yang relevan dan signifikan.

Strategi Keberlanjutan 2022-2030 disusun dengan memperhatikan prinsip-prinsip tanggung jawab sosial pada ISO 26000 Guidance on Social Responsibility, Global Reporting Initiative (GRI) Standards, serta AA1000 Stakeholder Engagement. Selain mengidentifikasi isu dan konteks keberlanjutan perseroan, strategi keberlanjutan ini juga mengidentifikasi pemangku kepentingan Perseroan dengan mempertimbangkan pengaruh dan kepentingan dari pihak internal dan eksternal Perseroan terhadap bisnis dan keberlanjutan MRT Jakarta.

## Strategi Penerapan Kebijakan Keberlanjutan

- 1** **Kepemimpinan**

➤

Kepemimpinan menjadi kunci bagi penerapan Kerangka Keberlanjutan Perseroan sebagai bentuk komitmen menyeluruh dalam berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan dan mewujudkan bisnis yang berkelanjutan. Perseroan telah membentuk Komite Keberlanjutan yang bertugas untuk menjalankan dan mengawal strategi penerapan keberlanjutan. Komite Keberlanjutan dipimpin langsung oleh Direktur Keuangan dan Manajemen Korporasi, dan dibantu oleh Direktur Konstruksi, Direktur Operasi dan Pemeliharaan, dan Direktur Pengembangan Bisnis, serta Kepala Divisi Direktorat Utama.

---

- 2** **Peningkatan Kapasitas dan Komunikasi**

➤

Perseroan telah melakukan program sosialisasi inisiatif keberlanjutan untuk meningkatkan kapasitas internal antara lain: pelaksanaan *forum group discussion* (FGD), melalui kegiatan *sharing session* dan pelatihan, forum wadah komunikasi seperti *gender equity*, forum komunikasi dan partisipasi *safety, cafe talk*, yang juga diikuti oleh Direksi dan Dewan Komisaris serta seluruh insan Perseroan. Program-program tersebut diikuti oleh setiap divisi, departemen, fungsi, dan unit kerja lainnya.

---

- 3** **Manajemen Data dan Informasi**

➤

Berbagai indikator kinerja keberlanjutan mencakup berbagai data dan informasi dari berbagai fungsi, sehingga diperlukan manajemen data dan informasi yang sistematis dan terukur. Divisi Corporate Secretary berperan untuk mengoordinasikan berbagai data dan informasi keberlanjutan dari berbagai pihak. Hal ini sejalan dengan mekanisme pelaporan keberlanjutan. Selain itu, Divisi Risk Management & Quality, Security, Safety, Health and Environment Assurance berperan untuk mengoordinasikan data dan informasi risiko korporasi yang dipantau setiap bulannya, serta menyampaikan laporan triwulanan dan semester terkait pengelolaan lingkungan kepada regulator. Adapun risiko K3 dalam yang teridentifikasi dalam Hazard Identification Risk Assessment and Determining Control (HIRADC) dan Identifikasi Aspek Dampak Lingkungan (IADL) secara khusus dipantau melalui aplikasi Dinamiq oleh Departemen Safety, Health and Environment di bawah Direktorat Operasi & Pemeliharaan.

---

- 4** **Reviu Internal**

➤

Perseroan senantiasa melakukan reviu terhadap kebijakan, manual dan prosedur terkait, guna memastikan bahwa kebijakan, manual dan prosedur tersebut telah sejalan dengan Kerangka Keberlanjutan Perseroan. Pada tahun 2021, Perseroan telah melakukan pembaharuan atas Pedoman Kebijakan Keberlanjutan melalui Pedoman Manajemen Keberlanjutan dan Tanggung Jawab Sosial yang disahkan pada 13 Desember 2021. Reviu terhadap kebijakan dilakukan setidaknya 3 tahun sekali, guna memastikan kebijakan keberlanjutan selaras dengan penerapan tata kelola perusahaan yang baik.

---

- 5** **Rencana Tindak Lanjut dan Implementasi**

➤

Dalam penyusunan dan implementasi inisiatif keberlanjutan diperlukan persetujuan Komite Keberlanjutan, untuk selanjutnya dijalankan dan dimonitor serta dievaluasi. Agenda keberlanjutan mencakup 13 *key strategic initiative* yang tertuang dalam RJPP Perseroan tahun 2022-2030 yang telah disahkan pada November 2021. Dalam memperkuat inisiatif tersebut, Perseroan akan menyusun peta jalan keberlanjutan tahun 2022 – 2030. Dampak dari hasil penerapannya menjadi landasan Perseroan untuk menetapkan strategi keberlanjutan ke depan.

---

- 6** **Pengawasan dan Evaluasi** [2-12]

➤

Perseroan dapat melakukan berbagai pendekatan pengawasan dan evaluasi terhadap kinerja keberlanjutan, yakni menggunakan laporan keberlanjutan. Kinerja keberlanjutan Perseroan menjadi topik dalam pembahasan pada rapat Komite Keberlanjutan. Perseroan menetapkan kinerja keberlanjutan yang telah melekat pada *key performance indicator* (KPI), setidaknya dari level Divisi, Departemen sampai dengan *specialist*.

---

- 7** **Kolaborasi Eksternal** [2-12]

➤

Perseroan berkolaborasi dengan berbagai pihak eksternal baik itu individu, kelompok atau komunitas, Pemerintah Daerah, Pemerintah Pusat, swasta dan LSM dalam menjalankan inisiatif keberlanjutan. Perseroan harus selalu adaptif dalam perkembangan era baik dari teknologi, sumber daya, dan berbagai aspek lainnya dimana Perseroan dituntut harus berkolaborasi dengan pihak lain untuk memperkuat kemajuan bisnis. Kolaborasi dengan pihak eksternal pada tahun 2021 dilakukan Perseroan dalam 2 program besar yaitu kegiatan tanggung jawab sosial perusahaan yang mengusung kampanye “Sinergi untuk Jakarta” dan acara tahunan “Hari MRT 2021: 2 Tahun melayani”.

## Strategi Keberlanjutan [2-12]

Strategi Keberlanjutan Perseroan memetakan fase implementasi dalam jangka waktu tertentu dan akan menjadi acuan serta target bagi Perseroan untuk mengimplementasikan berbagai inisiatif keberlanjutan. Agenda dalam strategi keberlanjutan terbagi menjadi tiga fase yang tertuang dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP).



Perseroan akan menyusun peta jalan keberlanjutan sebagai panduan untuk mencapai sasaran inisiatif keberlanjutan pada tahun 2022. Peta jalan keberlanjutan disusun berdasarkan tiga fase yang telah ditentukan dalam Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) untuk mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan.

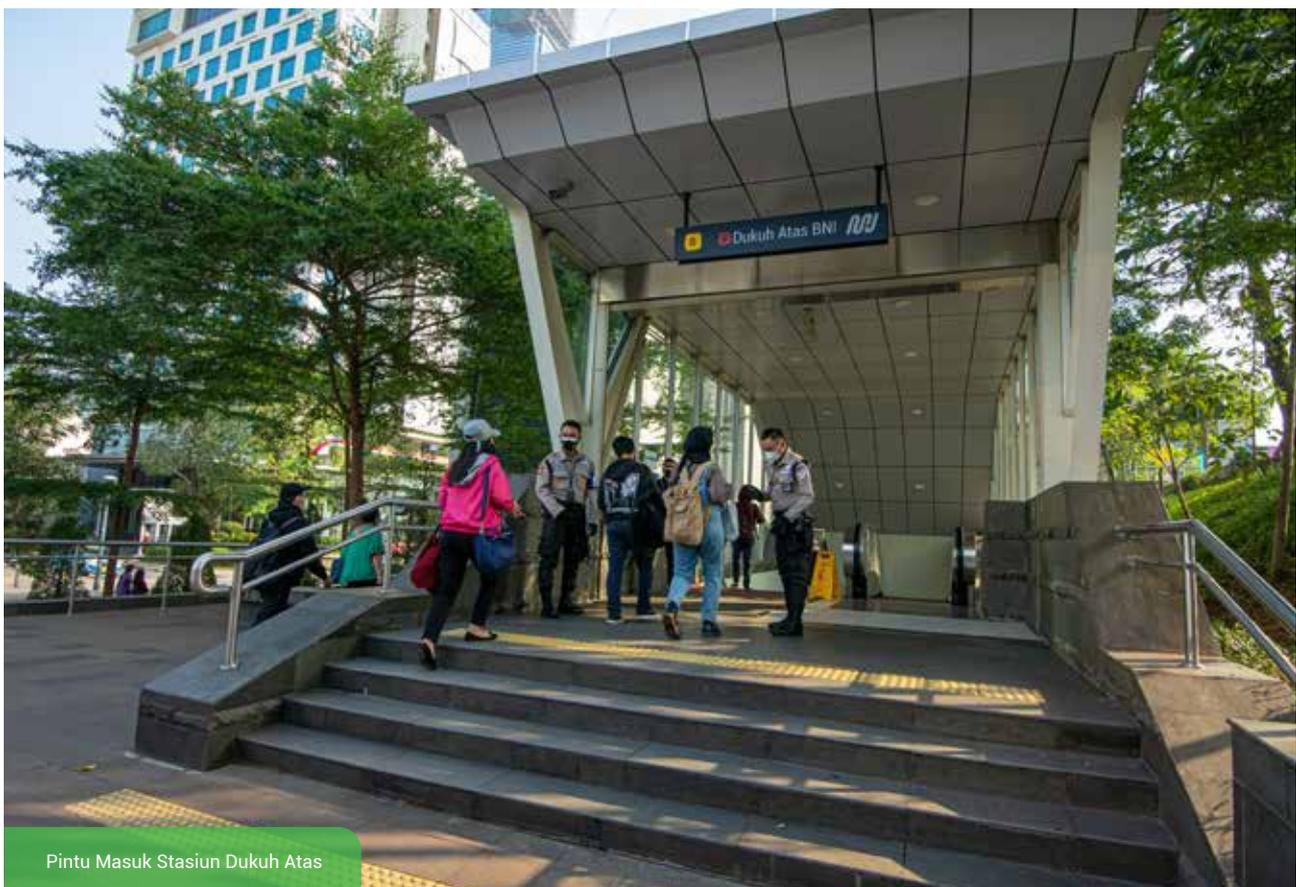
## Kontribusi terhadap Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB)

Dalam memetakan dukungan MRT Jakarta terhadap TPB, ada beberapa aspek yang menjadi pertimbangan:

1. Keselarasan dengan tujuan TPB mempertimbangkan risiko dan peluang pada konteks keberlanjutan Perseroan, baik yang terkait konstruksi, operasi dan KBT MRT Jakarta;
2. Dukungan terhadap TPB dibatasi pada tujuan yang relevan dan signifikan dengan kebijakan dan kegiatan bisnis Perseroan, yaitu penyediaan transportasi publik yang inklusif dan ramah lingkungan, dan penyediaan kawasan berorientasi transit yang ramah lingkungan;
3. Pemetaan TPB sejalan dengan kebijakan dan strategi keberlanjutan Perseroan;
4. Landasan dalam mengidentifikasi kontribusi Perseroan terhadap TPB mengacu pada dokumen dan panduan internasional.

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, terdapat tujuh tujuan TPB yang diidentifikasi dapat didukung oleh MRT Jakarta.

1. Dua tujuan TPB sangat terkait pada konteks bisnis MRT Jakarta, yaitu menciptakan infrastruktur transportasi perkotaan dan kawasan hunian berorientasi transit yang inklusif dan ramah lingkungan serta berkelanjutan;
2. Lima tujuan TPB lainnya sejalan dengan dampak dari kegiatan bisnis MRT Jakarta, yakni kesetaraan gender, ketersediaan energi bersih dan terjangkau, pertumbuhan ekonomi dan lingkungan kerja yang baik, aspek perubahan iklim, dan isu terkait sanitasi dan air bersih.



Pintu Masuk Stasiun Dukuh Atas



## PENERAPAN TATA KELOLA KEBERLANJUTAN [2-9][2-12]

Pada periode pelaporan, Perseroan membentuk Komite Keberlanjutan yang bertanggung jawab kepada Direksi, serta diawasi Direktur Utama dan Dewan Komisaris. Pembentukan Komite Keberlanjutan dikuatkan Peraturan Direksi No. 017 Tahun 2021 tentang Komite Keberlanjutan PT MRT Jakarta (Perseroda) tertanggal 26 Februari 2021.

Ketua Komite dijabat Direktur Keuangan dan Manajemen Korporasi. [2-9]

Wakil Ketua Komite dijabat Sekretaris Perusahaan.

Anggota Komite terdiri atas:

- Direktur Operasi dan Pemeliharaan;
- Direktur Pengembangan Bisnis;
- Direktur Konstruksi;
- Kepala Divisi Corporate Strategy;
- Kepala Divisi Risk Management & Quality Assurance;
- Kepala Divisi Internal Audit.

Tugas dan tanggung jawab Komite Keberlanjutan tertuang di dalam Peraturan Direksi No. 026 Tahun 2021 tentang Pedoman Manajemen Keberlanjutan dan Tanggung Jawab Sosial di Lingkungan PT MRT Jakarta (Perseroda) tertanggal 13 Desember 2021, secara terperinci sebagai berikut: [2-12][2-13] [LT3]

1. Meninjau strategi keberlanjutan perusahaan sekurang-kurangnya satu kali dalam setahun;
2. Menetapkan rencana tindak lanjut penerapan strategi keberlanjutan yang telah disusun oleh masing-masing divisi, departemen, fungsi, dan unit, sesuai dengan kebijakan dan strategi keberlanjutan;
3. Mengarahkan dan meninjau kebijakan dan program perusahaan yang berkaitan dengan aspek keberlanjutan dan tanggung jawab sosial seperti kepatuhan dan tata kelola, hak asasi manusia, ketenagakerjaan, lingkungan dan energi, praktik operasi yang berkeadilan, isu pelanggan, pelibatan dan pengembangan masyarakat, serta yang dapat meningkatkan kontribusi perusahaan terhadap tujuan pembangunan berkelanjutan;
4. Meninjau inisiatif dan rekomendasi yang diusulkan untuk mengatasi isu tanggung jawab sosial dan untuk meningkatkan kontribusi perusahaan terhadap pencapaian tujuan pembangunan keberlanjutan;
5. Memantau, mengukur, menganalisis dan mengevaluasi kinerja keberlanjutan dan tanggung jawab sosial;

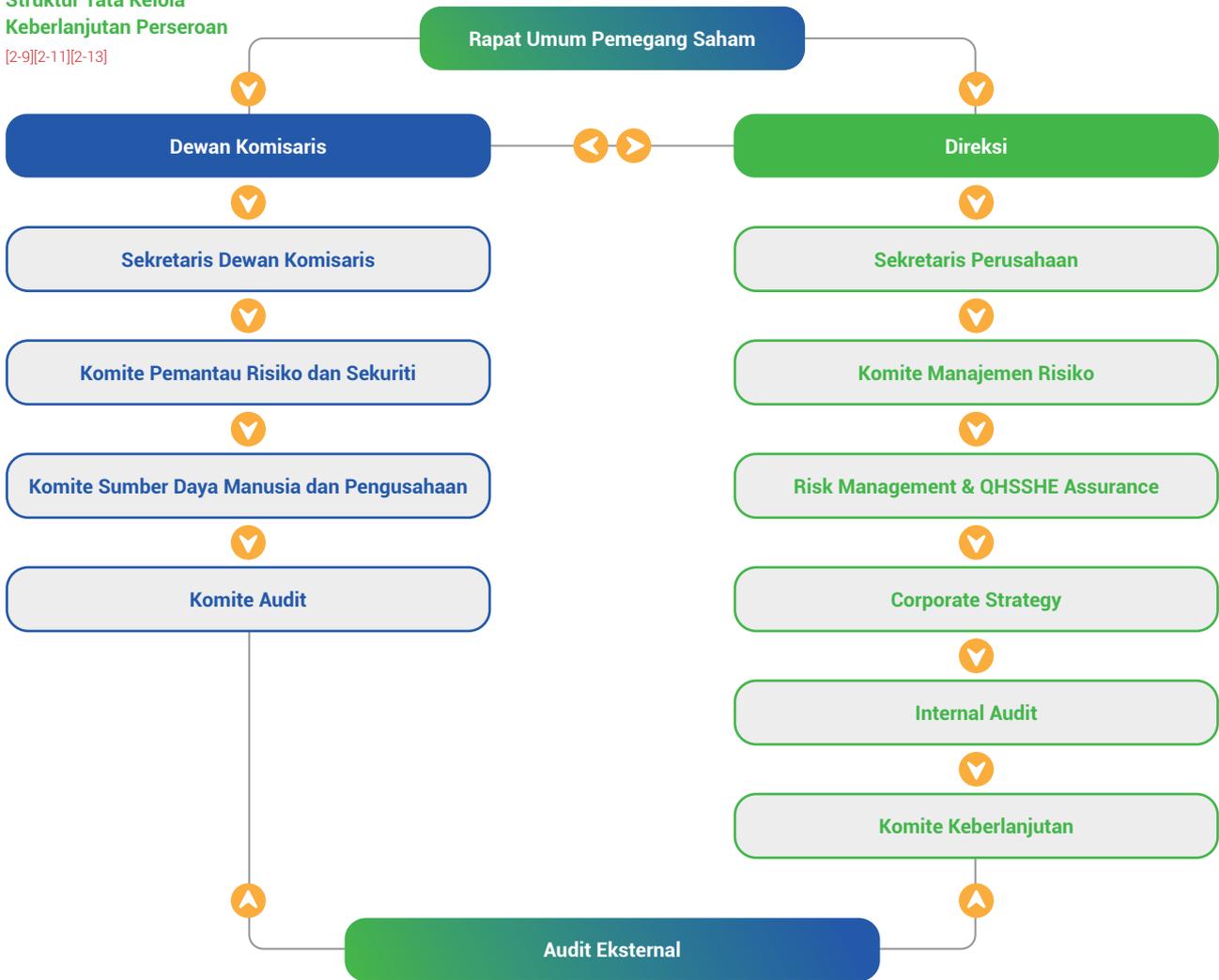


Karyawan Konstruksi PT MRT Jakarta (Perseroda)

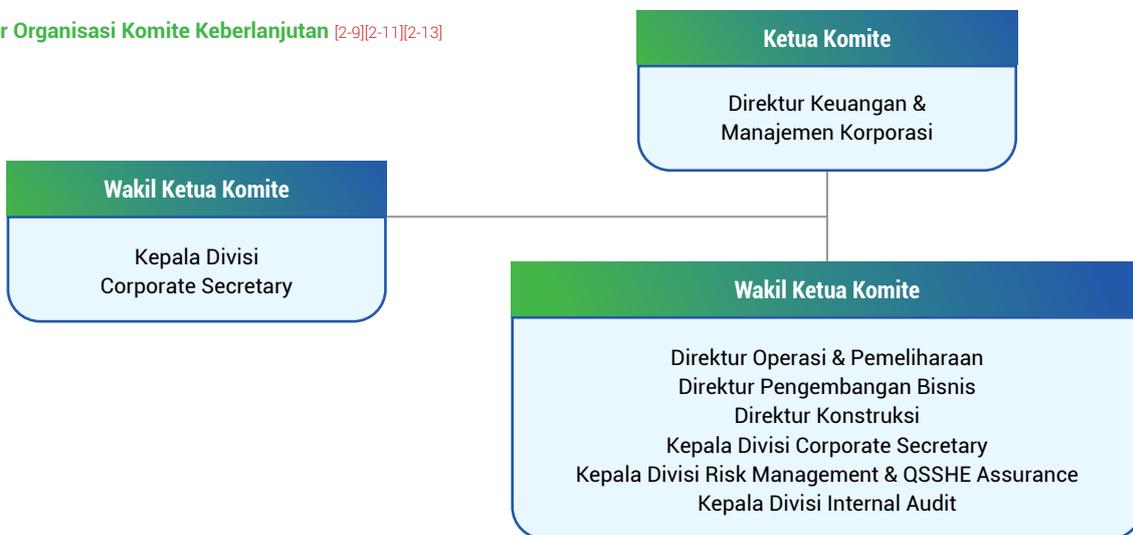
6. Melakukan tinjauan manajemen keberlanjutan dan tanggung jawab sosial;
7. Mengevaluasi dan menyetujui isi laporan keberlanjutan; dan
8. Memfasilitasi berbagi informasi dengan komite-komite lain sebagaimana diperlukan untuk menangani masalah-masalah yang menjadi kepentingan atau keprihatinan bersama sehubungan dengan isu-isu keberlanjutan dan tanggung jawab sosial.

**Struktur Tata Kelola Keberlanjutan Perseroan**

[2-9][2-11][2-13]



**Struktur Organisasi Komite Keberlanjutan** [2-9][2-11][2-13]



## Rapat Komite Keberlanjutan [2-9][2-11][2-12][2-13][2-16]

Rapat Komite Keberlanjutan diadakan secara berkala setiap bulan untuk memantau kinerja keberlanjutan. Setiap keputusan yang dibuat oleh Komite Keberlanjutan dilakukan secara musyawarah dengan ditentukan dengan suara terbanyak dari anggota Komite yang hadir. Dalam pelaksanaan Rapat Komite Keberlanjutan, Wakil Ketua Komite Keberlanjutan bertugas menyusun agenda terkait isu-isu

keberlanjutan dan tanggung jawab sosial, serta melakukan pendokumentasian setiap Rapat Komite Keberlanjutan.

Pada tahun 2021, Komite Keberlanjutan melaksanakan rapat sebanyak 7 kali, dan menghasilkan 4 keputusan yang direkomendasikan kepada Direksi untuk diterapkan.

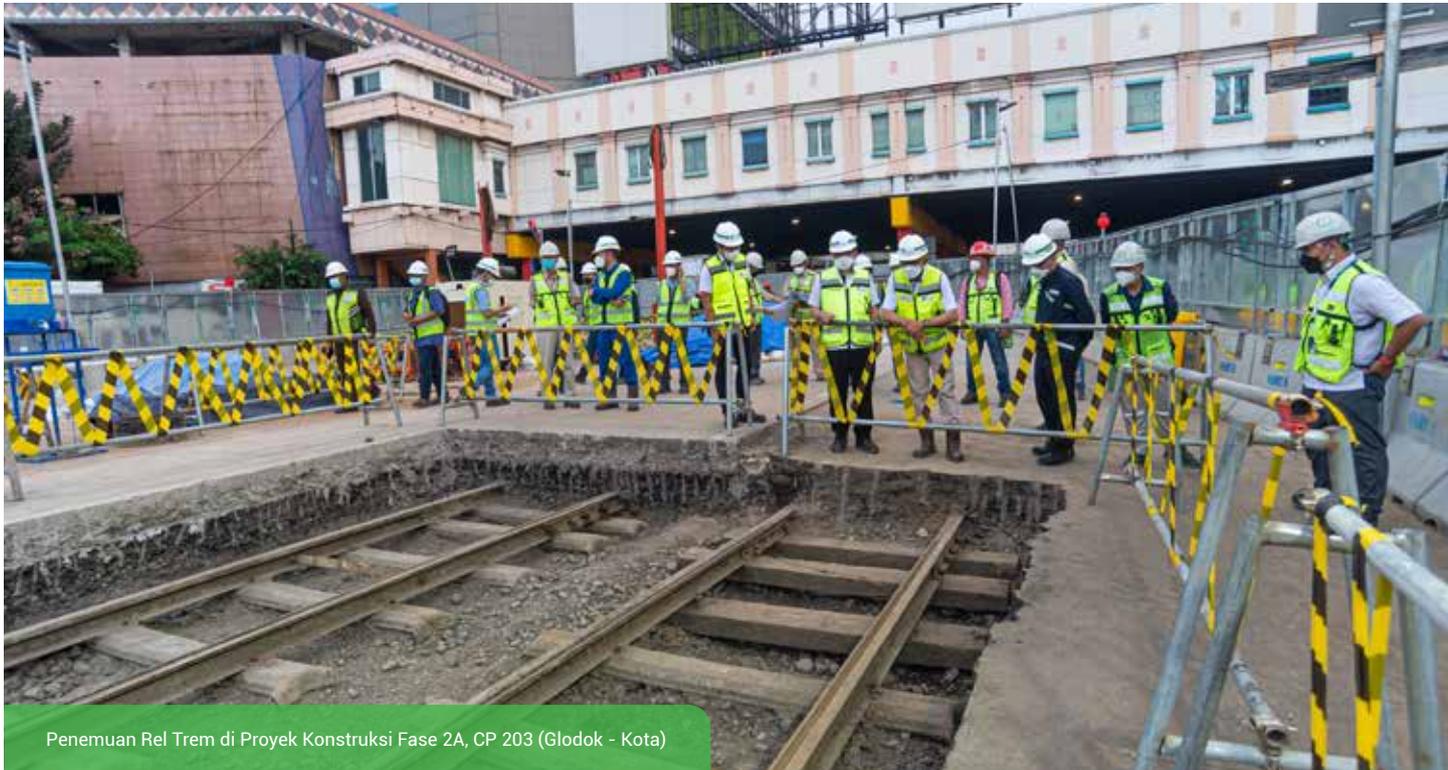
Usulan Komite Keberlanjutan	Arahan Direksi	Status dan Tindak Lanjut
Pembentukan tim <i>Task Force Gender Equity</i>	Menyetujui pembentukan tim <i>Task Force Gender Equity</i>	Telah diterbitkan Surat Tugas Tim <i>Task Force Gender Equity</i> Periode 2021 – 2022 tanggal 30 Juli 2021.
Penentuan Agenda Keberlanjutan Perseroan 2022 – 2030	Menyetujui Agenda Keberlanjutan Perseroan 2022 – 2030	Agenda Keberlanjutan telah menjadi bagian dari Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) 2022-2030, yang disahkan dalam RUPS-LB Perseroan pada November 2021.
Penerapan ISO 26000: <i>Guidance on Social Responsibility</i>	Menyetujui penerapan ISO 26000: <i>Guidance on Social Responsibility</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perseroan telah menunjuk Konsultan untuk penerapan ISO 26000: <i>Guidance on Social Responsibility</i>.</li> <li>2. Telah dilakukan pemetaan Pemangku Kepentingan dengan mengacu kepada ISO 26000.</li> <li>3. Telah disahkan Pedoman Manajemen Keberlanjutan dan Tanggung Jawab Sosial melalui Peraturan Direksi Nomor 026 Tahun 2021 tanggal 13 Desember 2021, beserta dokumen prosedur pelaksanaannya.</li> </ol>
Penentuan Topik Materialitas Laporan Keberlanjutan Tahun 2021	Menyetujui Topik Materialitas Laporan Keberlanjutan Tahun 2021	Laporan Keberlanjutan tahun 2021 disusun berdasarkan Topik Material yang disetujui Komite Keberlanjutan.

## Pengembangan Kompetensi terkait Keberlanjutan [2-9][2-17]

Selama tahun 2021 Perseroan menyertakan anggota Komite Keberlanjutan dalam berbagai kegiatan pengembangan kompetensi terkait keberlanjutan.

Kegiatan Peningkatan Kompetensi terkait Keberlanjutan Tahun 2021 yang Diikuti Anggota Komite Keberlanjutan		
Jenis Kegiatan	Waktu Pelaksanaan	Peserta
<i>Executive Briefing ISO 26000: Guidance on Social Responsibility</i>	14 September 2021	Komite Keberlanjutan
<i>Workshop ISO 26000: Guidance on Social Responsibility</i>	22 Oktober 2021	Anggota Komite Keberlanjutan

## PENGELOLAAN RISIKO ATAS PENERAPAN KEBERLANJUTAN



Penemuan Rel Trem di Proyek Konstruksi Fase 2A, CP 203 (Glodok - Kota)

Proses manajemen risiko adalah proses pengelolaan risiko dalam konteks seluruh Perseroan, termasuk risiko ekonomi, lingkungan, dan sosial dengan tujuan keberlanjutan. Tujuan pengelolaan risiko adalah melindungi dan meningkatkan nilai bagi semua pemangku kepentingan. Selama ini, manajemen risiko telah diintegrasikan dalam aktivitas Perseroan.

Perseroan menjalankan pengelolaan risiko atas penerapan keberlanjutan, berdasarkan pertimbangan strategi dan operasional, serta kepatuhan.

- **Pertimbangan Strategis dan Operasional**

Pertimbangan ini untuk memperhatikan adanya potensi risiko ekonomi, lingkungan, dan sosial, yang bersumber dari pengaruh lingkungan eksternal dan internal; menerapkan pengelolaan risiko tata kelola, ekonomi, lingkungan dan sosial, untuk mencapai visi, misi dan sasaran yang ditetapkan Perseroan.

- **Pertimbangan Kepatuhan**

Pengelolaan risiko atas penerapan keberlanjutan, dilakukan dengan dasar kepatuhan hukum dan perundang-undangan dalam konteks internal dan eksternal Perseroan.

Pengelolaan risiko atas penerapan keberlanjutan dilakukan dengan menerapkan Manajemen Risiko Korporasi (*Enterprise Risk Management*), sesuai kerangka pengelolaan risiko berdasarkan ISO 31000:2018 *Risk Management - Guidelines*. Selama periode pelaporan, Perseroan mengidentifikasi 7 risiko terkait isu-isu lingkungan, sosial, tata kelola, dan ekonomi yang diintegrasikan dari setiap aktivitas Perseroan guna meminimalkan dampak bagi kegiatan operasi dan usaha serta melindungi nilai bagi pemangku kepentingan.

Jenis Risiko	Uraian	Mitigasi
<b>Topik Lingkungan</b>		
Risiko konstruksi	Kerusakan jalan umum, kebisingan, kebersihan dan ketidaknyamanan publik di sekitar lokasi proyek.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan pembatasan waktu pengoperasian alat berat yang menimbulkan kebisingan;</li> <li>Melakukan <i>reinstatement</i> jalan umum; dan</li> <li>Melakukan <i>traffic management</i> untuk mengatur arus lalu lintas di sekitar proyek dan <i>traffic diversion</i> untuk mengurangi volume kendaraan yang masuk ke ruas jalan proyek.</li> </ul>
Risiko operasional kereta	Kebisingan kereta pada elevated section melebihi batas ambang mutu.	Telah dipasang <i>sound barrier</i> panel di untuk menurunkan kebisingan operasi kereta MRT di lokasi-lokasi yang melebihi ambang batas.
<b>Topik Sosial</b>		
Risiko konstruksi	Ketidaknyamanan publik akibat penutupan akses masyarakat di sekitar proyek karena kegiatan konstruksi.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memastikan akses publik tetap terjaga selama pelaksanaan proyek;</li> <li>Memastikan pekerjaan yang perlu menutup akses secara penuh hanya dilakukan di luar jam sibuk.</li> </ul>
Risiko operasional kereta	Terhambatnya interoperabilitas MRT dan proses integrasi antar penyelenggara transportasi lain.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan progress meeting berkala dengan Jaklingko selaku <i>integrator</i>;</li> <li>Melakukan uji coba secara komprehensif atas sistem transportasi terintegrasi; dan</li> <li>Melakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan Bank Indonesia sebagai regulator sistem pembayaran dan integrasi antarmoda.</li> </ul>
<b>Topik Tata Kelola</b>		
Risiko tata kelola perusahaan	Tidak teridentifikasinya seluruh infrastruktur tata kelola perusahaan yang diperlukan.	Melakukan penilaian GCG, Maturitas Risiko, dan Sistem Pengendali Internal secara rutin, minimal setiap setahun sekali untuk melengkapi infrastruktur yang kurang lengkap. Perusahaan juga mengembangkan GRC Terintegrasi sesuai OCEG dan OJK.
Risiko tata kelola pengadaan proyek konstruksi	Kegagalan pengadaan kontraktor dan konsultan fase II.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Melakukan koordinasi dengan pihak-pihak terkait; dan</li> <li>Melakukan penyesuaian jadwal pelaksanaan pengadaan maupun pelaksanaan konstruksi.</li> </ul>
<b>Topik Ekonomi</b>		
Risiko pendanaan	Kekurangan pendanaan konstruksi dan pembiayaan operasional karena pertumbuhan ekonomi nasional yang semakin menurun.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Memastikan ketersediaan kerangka hukum yang kuat dan rumus perhitungan yang tepat untuk pemberian subsidi bagi MRT Jakarta;</li> <li>Memastikan ketersediaan dana dengan mekanisme pembayaran yang jelas dalam mengimplementasi setiap fase; dan</li> <li>Melakukan penajakan pembiayaan dengan pihak-pihak yang berpotensi memberikan pendanaan pembangunan MRT Jakarta.</li> </ul>

Pengungkapan informasi lebih rinci terkait pengelolaan risiko selama tahun 2021 disampaikan dalam Laporan Tahunan yang disusun secara terpisah.

Evaluasi atas efektivitas penerapan ERM, dilakukan Perseroan dengan metode pengukuran Kesesuaian Risiko/Konformitas Risiko dan pengukuran Maturitas Risiko. [2-11]

- Pengukuran Kesesuaian Risiko/Konformitas dilakukan Divisi Internal Audit sebagai bagian dari proses asuransi terhadap Divisi Manajemen Risiko dan QSSHE Assurance, dalam melaksanakan tugas dan fungsinya membangun dan mengembangkan ERM berdasarkan ISO 31000:2018. Hasil pengukuran Konformitas Risiko pada tahun 2021 mencapai 93,07%, meningkat dari tahun 2020 sebesar 85,41%.
- Pengukuran Maturitas Risiko dilaksanakan oleh Konsultan. Sesuai peta jalan pencapaian maturitas risiko yang telah di perbaharui tahun 2019, target skor Maturitas Risiko tahun 2021 adalah 3,75 dengan capaian 3,81 dan tingkat kematangan **Defined** menuju **Managed**. Capaian tersebut lebih tinggi dari tahun 2020 sebesar 3,73.

Hasil Pengukuran Maturitas Risiko Penerapan Manajemen Risiko (MR) MRT Jakarta						
Tingkat Kematangan	2021		2020		2019	
	Target	Capaian	Target	Capaian	Target	Capaian
Nilai Akhir	3,75	3,81	3,55	3,73	2,90	3,55
Keterangan	Defined menuju Managed	Defined menuju Managed	Defined	Defined	Repeatable	Defined

Selain mengukur Kesesuaian Risiko (Konformitas Risiko) dan Maturitas Risiko, Perseroan juga melakukan korespondensi dan pelaporan berkala, maupun penyampaian Laporan Tahunan dan Laporan Keberlanjutan dalam menyampaikan pelaksanaan kinerja keberlanjutan.

#### • Korespondensi dan Laporan Berkala

Informasi keuangan dan non-keuangan dari Perseroan telah disusun dan dilaporkan secara transparan kepada pemegang saham, pemangku kepentingan, dan lembaga lain yang dipersyaratkan. Selama tahun 2021, informasi dilaporkan sesuai target waktu, tersaji lengkap dan akurat, terkini, utuh serta memadai sesuai tata cara, jenis dan cakupan yang diatur dalam ketentuan tentang Transparansi Kondisi Keuangan Perseroan.

#### • Laporan Tahunan dan Laporan Keberlanjutan

Perseroan menerbitkan buku Laporan Tahunan yang didistribusikan kepada pemegang saham dan pemangku kepentingan lainnya. Selain itu Perseroan menerbitkan Laporan Keberlanjutan untuk memberikan gambaran tentang upaya keberlanjutan Perseroan pada aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Laporan Tahunan dan Laporan Keberlanjutan dapat diakses melalui situs Perseroan.

## Kendala dan Tantangan Penerapan Keberlanjutan

Penerapan keberlanjutan selama tahun 2021 dihadapkan pada kendala dan tantangan, di antaranya:

- Perubahan arah strategi Rencana Jangka Panjang Perseroan yang berpengaruh terhadap strategi keberlanjutan;
- Belum lengkapnya infrastruktur keberlanjutan Perseroan yang mengacu pada ISO 26000 : Guidance on Social Responsibility; dan
- Kurangnya sumber daya yang dapat mengimplementasikan inisiatif keberlanjutan.

Kendala dan tantangan tersebut disikapi Perseroan dengan melakukan, di antaranya:

- Pemutakhiran RJPP 2022-2030 yang mengakomodir strategi keberlanjutan;
- Menyusun Pedoman Manajemen Keberlanjutan dan Tanggung Jawab Sosial beserta prosedur yang terkait; dan
- Meningkatkan kapasitas sumber daya yang tersedia melalui pengembangan kompetensi terkait keberlanjutan.



# 02

## KINERJA KEBERLANJUTAN PENGELOLAAN LINGKUNGAN

MRT Jakarta merupakan moda transportasi yang relatif rendah emisi karena digerakkan oleh tenaga listrik. Meski demikian, Perseroan tetap menjalankan inisiatif efisiensi energi, pengurangan emisi, dan mengelola aspek lingkungan lainnya. Pengelolaan lingkungan telah mengikuti standar internasional dan memperoleh sertifikasi ISO 14001:2015 Sistem Manajemen Lingkungan dari TUV Rheinland.



Kegiatan Simulasi Overhaul di Workshop Depo Lebak Bulus

## PENGELOLAAN LIMBAH

### Pengungkapan Pengelolaan Topik Material <sup>[3-3]</sup>

Limbah ditimbulkan dari kegiatan operasional maupun pendukung MRT Jakarta, dan berpotensi mencemari lingkungan. Perseroan memiliki komitmen mengelola timbulan limbah, dengan membangun fasilitas pengelolaan dan pengolahan limbah untuk meminimalkan potensi dampak pencemaran. Pengelolaan limbah dilakukan dengan cara 3R: mengurangi (*reduce*), menggunakan kembali (*reuse*), dan daur ulang (*recycle*). Perseroan dapat melibatkan pihak ketiga dalam pengelolaan limbah, disertai sosialisasi kepada para pemangku kepentingan untuk turut berpartisipasi mengurangi dan mengelola timbulan limbah.

### Jenis dan Dampak Signifikan yang Ditimbulkan Limbah <sup>[306-1]</sup>

Timbulan limbah dari kegiatan sendiri, berasal dari kegiatan operasi MRT Jakarta dan pendukungnya. Selain itu ada timbulan limbah dari kegiatan pembangunan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI-Kota) yang dijalankan kontraktor, serta kegiatan pembangunan *Transport Hub* dan fasilitas pendukung di KBT Dukuh Atas yang dijalankan oleh kontraktor dan timbulan limbah dari pengguna jasa. Berdasarkan potensi tingkat pencemaran, timbulan limbah terdiri atas limbah mengandung bahan berbahaya dan beracun (B3) dan limbah non-B3. Selama tahun 2021 Perseroan mampu mengendalikan potensi dampak pencemaran dengan melakukan pengolahan timbulan limbah. Melalui kebijakan tanpa tempat sampah di dalam kereta maupun stasiun area *paid area*, Perseroan juga berhasil mencegah timbulan limbah dari kegiatan pengguna jasa. <sup>[306-1]</sup>

Pengelolaan limbah B3 dari kegiatan operasional dilaksanakan di fasilitas penyimpanan di depo. Perseroan dalam melakukan pengelolaan limbah B3 bekerja sama dengan pihak ketiga yang telah memiliki perizinan dari pihak berwenang. Kerja sama dengan pihak ketiga meliputi pengangkutan limbah B3 maupun pengolahannya di tempat tujuan. Seluruh proses pengelolaan limbah B3 dipantau dan didata sebagai neraca limbah dan secara berkala dilaporkan kepada pihak-pihak berwenang. Untuk pengelolaan limbah B3 dari kegiatan konstruksi dilakukan oleh kontraktor, Perseroan memastikan dalam pengelolaannya tetap bekerja sama dengan pihak ketiga yang telah memiliki perizinan dari pihak berwenang. <sup>[306-2]</sup>

### Bentuk dan Sumber Timbulan Limbah dari Kegiatan Operasional MRT Jakarta dan Metode Pengelolaan [306-1][306-2]

Macam Limbah	Sumber Limbah	Potensi Dampak dan Pengelolaan
<b>B3</b>		
Limbah Elektronik	Kegiatan operasional stasiun dan depo	Potensi dampak yang terjadi pencemaran limbah B3 di area kerja.
Material Kontaminasi B3	Kegiatan operasional stasiun	Pengelolaan yang dilakukan sesuai dengan SOP Pengelolaan Limbah B3. Dilakukan pemilahan serta perhitungan limbah, dilakukan pengangkutan oleh vendor Kebersihan untuk disimpan sementara TPS limbah B3 Depo Lebak Bulus dan maksimal 90 hari akan diangkut oleh pihak ketiga pengangkut limbah B3.
Oli Bekas/ Minyak	Kegiatan operasional stasiun	
Chip Hasil Bubut/ Potongan Logam	Kegiatan pemeliharaan dan perawatan di depo	
Limbah Komponen/Suku Cadang ( <i>Spare Part</i> )	Kegiatan pemeliharaan dan perawatan di depo	
Majun Bekas	Kegiatan pemeliharaan dan perawatan di depo	
<i>Sludge Cake</i>	Kegiatan perawatan STP dan IWWTP	
Limbah Infeksius	Kegiatan pos P3K stasiun dan depo serta pemakaian dari karyawan dan vendor Perseroan.	
<b>Non-B3</b>		
Organik	Kegiatan operasional stasiun dan depo	Potensi dampak yang terjadi pencemaran limbah Non-B3 di area kerja.
Logam	Kegiatan operasional stasiun dan depo	Pengelolaan yang dilakukan sesuai dengan SOP Pengelolaan Limbah. Dilakukan pemilahan serta perhitungan limbah, dilakukan pengangkutan oleh vendor kebersihan menuju Depo Lebak Bulus dan selanjutnya akan diangkut oleh pihak ketiga untuk dilakukan pengelolaan dan pemanfaatan sampah.
Kertas	Kegiatan operasional stasiun dan depo	
Plastik	Kegiatan operasional stasiun dan depo	

### Bentuk dan Sumber Timbulan Limbah dari Kegiatan Konstruksi MRT Jakarta Fase 2A oleh Kontraktor, dan Metode Pengelolaan [306-1][306-2]

Macam Limbah	Sumber Limbah	Potensi Dampak dan Pengelolaan
<b>B3</b>		
Oli Bekas	Kegiatan <i>workshop</i> konstruksi	Potensi dampak yang terjadi pencemaran limbah B3 di area kerja.
Kemasan B3	Kegiatan konstruksi	Pengelolaan yang dilakukan sesuai dengan SOP Pengelolaan Limbah B3. Dilakukan pemilahan serta perhitungan limbah, dilakukan pengangkutan oleh vendor dan maksimal 90 hari akan diangkut oleh pihak ketiga pengangkut limbah B3.
Material Kontaminasi B3	Kegiatan konstruksi	
Sisa Material B3	Kegiatan konstruksi – <i>jet grouting</i>	
<b>Non-B3</b>		
Organik	Aktivitas dari para pekerja dan karyawan serta aktivitas konstruksi	Potensi dampak yang terjadi pencemaran limbah Non-B3 di area kerja.
Logam	Aktivitas dari para pekerja dan karyawan serta aktivitas konstruksi	Pengelolaan yang dilakukan sesuai dengan SOP Pengelolaan Limbah. Dilakukan pemilahan serta perhitungan limbah, dilakukan pengangkutan oleh vendor Kebersihan dan selanjutnya akan diangkut oleh pihak ketiga menuju TPA.
Kertas	Aktivitas dari para pekerja dan karyawan serta aktivitas konstruksi	
Plastik	Aktivitas dari para pekerja dan karyawan serta aktivitas konstruksi	

## Jenis dan Volume Timbulan Limbah <sup>[306-3]</sup>

Pengungkapan informasi terkait jenis dan volume timbulan limbah dihasilkan, hanya mencakup timbulan limbah dari kegiatan sendiri. Laporan ini belum mengungkapkan informasi jenis dan volume timbulan limbah dari kegiatan konstruksi pembangunan MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI-Kota). Pencatatan limbah dilakukan oleh Fungsi Departemen Quality, Safety, Health & Environmental pada Divisi Operation & Maintenance Facility Services.



**163.874 Kg**

Timbulan Limbah Non-B3

**10.476 Kg**

Timbulan Limbah B3



Kegiatan Inspeksi IWWTP di Depo Lebak Bulus

### Jenis dan Volume Timbulan Limbah MRT Jakarta dari Kegiatan Sendiri (Kg) <sup>[306-1][306-5]</sup>

Limbah	2021	2020	2019
<b>Non-B3</b>			
Organik	66.438	79.245	70.081,9
Anorganik *)	-	-	70.132
Campuran *)	-	523	70.507,5
Kertas	30.973,48	52.287	-
Logam	676	1.474	-
Plastik	35.397,56	58.270	-
Residu	30.389,59	-	-
<b>B3</b>			
Majun bekas	226,7	326,8	140,2
Gram bubuk	2.282,8	3.376,4	839,2
Oli Bekas	500	2.573,4	194,7
Kemasan terkontaminasi B3	1.002,2	1.192,45	769,4
Filter AC	4.688	4.122,1	61
Aki/baterai bekas	630,2	99,8	88
Limbah terkontaminasi B3	74	-	42,8
Klinis infeksius	239,2	82,2	58,5
Sludge IPAL	-	66,6	-
Limbah elektronik	-	314,8	-
Pelarut bekas	-	3,8	-
Toner bekas	10,8	7,6	-
Bahan kimia kadaluarsa	584,4	-	-
Lampu bekas	238,2	-	-

Catatan:

\*) Klasifikasi limbah anorganik dan campuran tidak digunakan pada tahun 2021. Per tahun 2021, limbah non B3 diklasifikasikan menjadi organik, kertas, logam, plastik, dan residu.

## Kegiatan Pengelolaan dan Pengolahan Limbah

[306-4][306-5][306-5]

Selama tahun 2021, tidak ada peristiwa tumpahan bahan kimia berbahaya yang dapat mencemari lingkungan.

Pengelolaan dan pengolahan limbah dijalankan oleh Fungsi Departemen Quality, Safety, Health & Environmental pada Divisi Operation & Maintenance Facility Services.

Dalam mengelola limbah MRT Jakarta turut melibatkan salah satu peserta MRT Accel. Perseroan berkolaborasi dengan Rekosistem untuk menyediakan jasa pengelolaan sampah dengan memanfaatkan teknologi. Cara kerja Rekosistem yakni dengan menggabungkan manajemen desain yang berpusat pada manusia (HCD) dan teknologi mutakhir sehingga akan memotivasi masyarakat untuk memilah sampah. Jumlah sampah yang disetorkan ke Rekosistem melalui Rebox dan Waste Station di Stasiun Blok M BCA sebanyak 18,1 ton sampah, dengan 1.498 botol plastik terdaur ulang. [306-5]



## Dukungan pada Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs)

TPB	Target Tahun 2030 Berdasar Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Perseroan)
 <p>12 KONSUMSI DAN PRODUKSI YANG BERTANGGUNG JAWAB</p>	<p>Pada tahun 2030, mencapai pengelolaan berwawasan lingkungan, atas bahan kimia dan semua jenis limbah lainnya di sepanjang siklus hidupnya, sesuai kerangka kerja internasional yang telah disepakati, dan secara signifikan mengurangi pelepasan bahan-bahan kimia dan limbah tersebut ke udara, air dan tanah untuk meminimalkan dampak buruk terhadap kesehatan manusia dan lingkungan.</p> <p>Pada tahun 2030, secara substansial mengurangi produksi limbah melalui pencegahan, pengurangan, daur ulang, dan penggunaan kembali.</p> <p>Mendorong perusahaan, terutama perusahaan besar dan transnasional, untuk mengadopsi praktik-praktik berkelanjutan dan mengintegrasikan informasi keberlanjutan dalam siklus pelaporan mereka.</p>	<p>Perseroan telah memiliki prosedur pengelolaan timbulan limbah B3, dan fasilitas pengolahan limbah B3. Sebagian dari timbulan limbah B3 dikelola dan diolah bekerja sama dengan pihak ketiga berizin. Langkah Perseroan tersebut menjadi dukungan untuk memenuhi indikator proporsi limbah B3 yang ditangani/diolah berdasarkan jenis penanganannya/pengelolaannya.</p> <p>Secara prinsip pengelolaan dan pengolahan timbulan limbah mencakup 4R yakni mengurangi (<i>reduce</i>), menggunakan kembali (<i>reuse</i>), daur ulang (<i>recycle</i>) dan penggantian (<i>replacement</i>), sehingga mendukung pemenuhan indikator timbulan sampah yang didaur ulang.</p> <p>Sejak tahun 2020 Perseroan telah menerbitkan Laporan Keberlanjutan dan mempublikasikannya melalui situs/web Perseroan. Dengan demikian, Perseroan telah memenuhi indikator jumlah perusahaan yang mempublikasi laporan keberlanjutannya.</p>



Ratangga Melintas di Jalur Layang Area Lebak Bulus - Fatmawati

## MITIGASI PERUBAHAN IKLIM

### Pengungkapan Pengelolaan Topik Material <sup>[3-3]</sup>

Publikasi Komite Penghapusan Bensin Bertimbang tahun 2019 menyebut, 46% polusi udara berasal dari sektor transportasi. Hal ini mendorong Pemerintah menerapkan kebijakan transportasi ramah lingkungan, di antaranya mengoperasikan MRT Jakarta yang relatif rendah emisi karena digerakkan tenaga listrik. Di sisi lain elektrifikasi untuk pemanfaatan digitalisasi dan otomatisasi guna mendukung operasional MRT Jakarta, berpotensi menjadi sumber baru emisi GRK. Perseroan berkomitmen mengurangi emisi GRK dengan melakukan penghematan konsumsi listrik. Dalam jangka panjang, kontribusi pada reduksi emisi GRK juga dilakukan Perseroan melalui integrasi transportasi Jabodetabek, dan pengembangan KBT/TOD. Sesuai penjelasan Menteri Perhubungan, integrasi transportasi Jabodetabek dan pengembangan KBT/TOD akan meningkatkan jumlah pengguna transportasi publik hingga 75% dari penduduk DKI Jakarta pada tahun 2029, sehingga mengurangi emisi dari penggunaan kendaraan pribadi. Seluruh proses yang berlangsung melibatkan para pemangku kepentingan melalui tahapan-tahapan yang berlangsung transparan.

### Penghitungan Emisi GRK Ditimbulkan <sup>[305-1][305-2]</sup>

Penghitungan emisi GRK yang dilakukan adalah *scope 1* dari operasional kereta MRT Jakarta dan *scope 2* dari kegiatan pendukung di stasiun, depo, serta kantor pusat. Penghitungan *scope 2* tidak berlaku untuk basis pasar energi bruto, mengingat Perseroan tidak memproduksi energi. Perseroan belum melakukan penghitungan emisi GRK *scope 3*. Penghitungan dinyatakan sebagai total emisi GRK dalam satuan ton CO<sub>2</sub> *equivalent* (CO<sub>2</sub>eq). Total emisi GRK tahun 2021 mencapai 43.281,04 ton CO<sub>2</sub>eq, terdiri dari *scope 1* sebesar 13.664,57 ton CO<sub>2</sub>eq, dan *scope 2* sebesar 29.617,46 ton CO<sub>2</sub>eq.

Hasil Penghitungan Volume Emisi GRK Ditimbulkan [305-1][305-2]						
Sumber Emisi	Satuan	2021	2020	2019	$\Delta$	
		1	2	3	Ton CO <sub>2</sub> eq	%
<b>Scope 1</b>						
Operasional MRT Jakarta	Ton CO <sub>2</sub> eq	13.663,57	13.384,51	13.983,15	279,06	2,04
<b>Scope 2</b>						
Kegiatan di Kantor Pusat	Ton CO <sub>2</sub> eq	22,26	18,71	24,64	3,54	15,92
Kegiatan di Stasiun		26.229,68	25.869,36	22.465,50	360,31	1,37
Kegiatan di Depo Lebak Bulus		3.365,53	3.444,51	2.349,09	-78,98	-2,35
Sub Jumlah		29.617,46	29.332,59	24.839,23	284,87	0,66%
<b>Jumlah</b>						
Jumlah Emisi GRK	Ton CO <sub>2</sub> eq	43.281,04	42.717,10	38.822,38	563,93	1,30

Penghitungan total emisi GRK didasarkan pada konversi MWh ke CO<sub>2</sub> menggunakan Faktor Emisi GRK Sistem Interkoneksi Tenaga Listrik Tahun 2016 (Jawa-Madura-Bali/JaMaLi), dengan indeks Global Warming Potential/GWP=1. Perseroan tidak melakukan penghitungan emisi GRK lain, termasuk CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O, dan CO<sub>2</sub> biogenik. [305-1][305-2]

- *Scope 1*: Data operasional MRT merupakan data konsumsi listrik *Traction Substation* (TSS), serta daya transmisi kabel listrik tegangan tinggi.
- *Scope 2*: Data stasiun dan depo merupakan data konsumsi listrik berdasarkan data *Electrical Room* (ER) dan data kantor pusat merupakan data penggunaan konsumsi listrik Wisma Nusantara.

Perseroan belum menetapkan *baseline* untuk perbandingan tingkat penurunan emisi GRK. Perbandingan dilakukan hanya terhadap hasil penghitungan emisi GRK pada periode sebelumnya. Berdasar hasil penghitungan, total emisi GRK tahun 2021 memperlihatkan peningkatan 43.281,04 ton CO<sub>2</sub>eq, atau 1,3 % dari tahun 2020 sebesar 42.717,10 ton CO<sub>2</sub>eq. Peningkatan emisi GRK yang dihasilkan dipengaruhi oleh peningkatan kegiatan di stasiun. [305-1]

## Penghitungan Intensitas Emisi GRK [305-4] [LT5]

Penghitungan Intensitas Emisi GRK hanya menghitung emisi karbon (CO<sub>2</sub>) sesuai penghitungan total emisi GRK. Penghitungan menggunakan dua pendekatan:

- Berdasarkan jumlah pengguna jasa untuk *scope 1*, yang dinyatakan dalam satuan kg CO<sub>2</sub>eq/orang;
- Berdasarkan luas bangunan yang digunakan untuk *scope 2*, yang dinyatakan dalam satuan ton CO<sub>2</sub>eq/m<sup>2</sup>.

Intensitas Emisi GRK untuk *scope 1* tahun 2021 adalah 0,0019 ton CO<sub>2</sub>eq/orang (pengguna jasa), dan naik dari tahun 2020 sebesar 0,0013 ton CO<sub>2</sub>eq/orang (pengguna jasa).

Besarnya Intensitas emisi GRK di 2021 dibandingkan 2020 dipengaruhi oleh kenaikan emisi GRK yang dihasilkan dan penurunan jumlah pengguna jasa MRT Jakarta.

Intensitas Emisi GRK *scope 2* tahun 2021 adalah 0,15 ton CO<sub>2</sub>eq/m<sup>2</sup>, tidak mengalami perubahan dari tahun lalu. Penghitungan Intensitas Emisi GRK *scope 2* menjadi salah satu indikasi keberhasilan kebijakan efisiensi pemakaian listrik sebagai sumber energi, dan mendukung upaya pengelolaan fasilitas stasiun maupun depo sebagai bangunan ramah lingkungan.

### Intensitas Emisi GRK Scope 1 <sup>[305-4]</sup>

Uraian	Satuan	2021	2020	2019	Δ (1:2)	
		1	2	3	Ton CO <sub>2</sub> eq/ Orang	%
Total Volume Emisi GRK	Ton CO <sub>2</sub> eq	13.663,57	13.384,51	13.983,15	279,06	2,04
Total Pengguna Jasa	Orang	7.189.862	9.926.513	24.414.324	- 2.750.918	- 38,33
Intensitas Emisi	Ton CO <sub>2</sub> eq/ Orang	0,0019	0,0013	0,0006	0,0006	31,57

### Intensitas Emisi GRK Scope 2 <sup>[305-4]</sup>

Uraian	Satuan	2021	2020	2019	Δ (1:2)	
		1	2	3	Ton CO <sub>2</sub> eq/Luas Bangunan	%
Total Volume Emisi GRK	Ton CO <sub>2</sub> eq	29.617,46	29.332,59	24.839,23	284,87	0,66
Luas bangunan	m <sup>2</sup>	196.035	196.703	196.703	668	0,34
Intensitas Emisi	Ton CO <sub>2</sub> eq/m <sup>2</sup>	0,15	0,15	0,13	0	0

Keterangan: Perubahan luas bangunan karena di 2021, hanya dipakai 2 lantai yang dipengaruhi oleh WFH.

Total volume emisi GRK tahun 2021 memperlihatkan peningkatan sebesar 1,3% dari penghitungan tahun 2020 sebagai pembanding, mengingat Perseroan belum menetapkan *baseline* penghitungan emisi GRK. Perseroan sudah melakukan upaya untuk mereduksi emisi GRK, di antaranya melalui inisiatif efisiensi energi berupa penghematan pemakaian listrik, baik untuk kegiatan operasional (*scope 1*) maupun kegiatan pendukung (*scope 2*). Namun demikian, di tahun 2021 Perseroan mencatat kenaikan jumlah energi sehingga belum dapat merealisasikan reduksi emisi GRK. <sup>[305-5] [LT5]</sup>

Total pemakaian listrik tahun 2021 mencapai 49.351.198 kWh, bertambah 643.027 kWh, atau 1,3 % dari tahun 2020 sebesar 48.708.211 kWh. Dengan demikian emisi GRK yang ditimbulkan dari pemakaian listrik tahun 2021 meningkat 563,93 ton CO<sub>2</sub>eq, sesuai penghitungan emisi GRK berdasar konversi MWh ke CO<sub>2</sub> menggunakan Faktor Emisi GRK Sistem Interkoneksi Tenaga Listrik Tahun 2016 (Jawa-Madura-Bali/ JaMaLi). <sup>[305-5]</sup>

### Pemakaian Listrik PT MRT Jakarta (Perseroda) dan Konversi Emisi GRK yang Dihasilkan <sup>[305-5]</sup>

Uraian	2021	2020	2019	2021:2020	
	kWh			Δ kWh	Konversi Ton CO <sub>2</sub> eq
Energi Traksi (Kereta MRT)	15.579.900	15.261.700	15.944.300	318.200	279,06
Depo Lebak Bulus	3.837.550	3.927.610	2.678.557	- 90.600	- 78,98
Stasiun	29.908.411	29.497.564	25.616.304	410.487	360,31
Kantor Pusat	25.377	21.337	28.091	4.040	3,54
Jumlah	49.351.198	48.708.211	44.267.252	643.027	563,93

### Emisi Mengandung Substansi Penipis Ozon (ODS) <sup>[305-6]</sup>

Perseroan tidak melakukan produksi, impor, ekspor maupun menggunakan material yang melepaskan emisi mengandung substansi penipis ozon (*ozone depleting substances* atau ODS). Dengan demikian Laporan ini tidak mengungkapkan informasi terkait penghitungan volume ODS, sumber ODS, dan metodologi penghitungan yang digunakan.

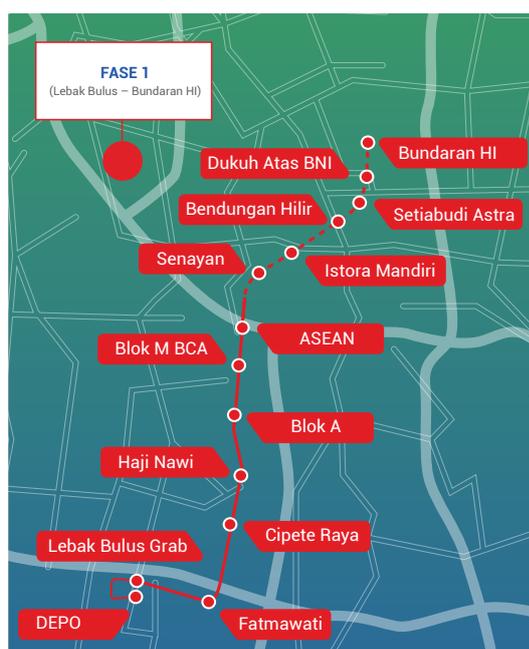
## Emisi SO<sub>x</sub>, NO<sub>x</sub>, dan Emisi Lain [305-7]

Selama periode pelaporan, Perseroan melakukan pemantauan pengukuran kualitas udara emisi yang meliputi parameter Sulfur Dioksida (SO<sub>2</sub>), Nitrogen Oksida (NO<sub>x</sub>), Karbon Monoksida (CO), dan Partikulat. Adapun parameter pendukung lainnya yang diukur adalah Opasitas, *Velocity*, Oksigen serta suhu. Pengukuran emisi dilaksanakan di 13 lokasi Stasiun serta Depo untuk emisi genset dan 1 lokasi untuk emisi Boiler yaitu di Depo Lebak Bulus. Metode

pengukuran dan perhitungan serta baku mutu emisi disesuaikan dengan jenis mesin atau kapasitasnya yang dapat dirujuk pada Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan RI Nomor 15 Tahun 2019 tentang Baku Mutu Emisi Pembangkit Listrik Termal (Lampiran IX-A dan IX-B) untuk genset serta Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2007 Tentang Baku Mutu Emisi Sumber Tidak Bergerak Bagi Ketel Uap (Lampiran V) untuk Boiler.

### Jenis dan Sumber Emisi Lain, dan Metode Pengukuran/Penghitungan [305-7]

Jenis Emisi	Sumber Emisi	Metode Pengukuran dan Penghitungan
SO <sub>2</sub>	Genset Stasiun Bawah Tanah dan Boiler	Pengukuran dilakukan dengan Gas Analyzer
NO <sub>x</sub>	Genset Stasiun Layang, Genset Stasiun Bawah Tanah, dan Boiler	Pengukuran dilakukan dengan Gas Analyzer
CO	Genset Stasiun Layang dan Stasiun Bawah Tanah	Pengukuran dilakukan dengan Gas Analyzer
Partikulat	Genset Stasiun Bawah Tanah dan Boiler	Pengukuran dilakukan dengan Gas Analyzer



Data diperoleh dari pengukuran dan pemantauan emisi di lokasi operasional Fase I yaitu dari Stasiun Lebak Bulus ke Bundaran HI dan Depo di jalur tersebut.

### Hasil Pengukuran dan Penghitungan Emisi Lain Tahun 2021 [305-7]

Jenis Emisi	Satuan	Baku Mutu	Hasil Pengukuran	
			Tertinggi	Terendah
SO <sub>2</sub>	µg/Nm <sup>3</sup>	600	40	<1
NO <sub>2</sub>	µg/Nm <sup>3</sup>	1.200	1.129	178
CO	µg/Nm <sup>3</sup>	540	595	95
Partikulat	µg/Nm <sup>3</sup>	120	75	30

### Lokasi dan Hasil Pengukuran Emisi Cooling Tower dan Genset [305-7]

No	Lokasi	SO <sub>2</sub>		Opasitas		NO <sub>x</sub>	
		Terendah	Tertinggi	Terendah	Tertinggi	Terendah	Tertinggi
<b>Genset</b>							
1	Depo Lebak Bulus					741	1.129
2	Stasiun Lebak Bulus					406	587
3	Stasiun Fatmawati	Tidak dilakukan pengukuran merujuk pada parameter PermenLH Nomor 15 Tahun 2019 Lampiran IX A untuk genset kapasitas <570 kW		Tidak dilakukan pengukuran merujuk pada parameter PermenLH Nomor 15 Tahun 2019 Lampiran IX A untuk genset kapasitas <570 kW		390	439
4	Stasiun Cipete Raya					387	445
5	Stasiun Haji Nawi					359	433
6	Stasiun Blok A					178	626
7	Stasiun Blok M					353	591
8	Stasiun ASEAN					-	679
9	Stasiun Senayan					<1	11
10	Stasiun Istora	<1	17	<20	<20	681	794
11	Stasiun Bendungan Hilir	6	6	<20	<20	644	646
12	Stasiun Setiabudi	8	9	<20	<20	708	720
13	Stasiun Dukuh Atas	6	40	<20	<20	374	804
14	Stasiun Bundaran HI	8	40	<20	<20	187	710
<b>Boiler</b>							
1	Depo Lebak Bulus	9	20	<10	<20	125	599

### Lokasi dan Hasil Pengukuran Emisi Cooling Tower dan Genset

No	Lokasi	Partikulat		CO	
		Terendah	Tertinggi	Terendah	Tertinggi
<b>Genset</b>					
1	Depo Lebak Bulus			316	440
2	Stasiun Lebak Bulus			432	440
3	Stasiun Fatmawati	Tidak dilakukan pengukuran merujuk pada parameter PermenLH Nomor 15 Tahun 2019 Lampiran IX A untuk genset kapasitas <570 kW		337	431
4	Stasiun Cipete Raya			440	542
5	Stasiun Haji Nawi			95	545
6	Stasiun Blok A			369	528
7	Stasiun Blok M			324	498
8	Stasiun ASEAN			-	583
9	Stasiun Senayan			34	70
10	Stasiun Istora	37	75	297	407
11	Stasiun Bendungan Hilir	31	75	365	452
12	Stasiun Setiabudi	35	73	210	305
13	Stasiun Dukuh Atas	32	70	366	466
14	Stasiun Bundaran HI	30	71	355	595
<b>Boiler</b>					
1	Depo Lebak Bulus	46	48	-	-

### Lokasi dan Hasil Pengukuran Parameter Pendukung Lainnya untuk Genset dan Boiler

No	Lokasi	Velocity		Oksigen		Suhu		Opasitas	
		Terendah	Tertinggi	Terendah	Tertinggi	Terendah	Tertinggi	Terendah	Tertinggi
<b>Genset</b>									
1	Depo Lebak Bulus	13,94	21,99	17,4	18,60	88,50	192,50		
2	Stasiun Lebak Bulus	8,44	13,28	18	18,60	81,90	175,10		
3	Stasiun Fatmawati	7,34	12,85	18,20	18,80	85	190,50		
4	Stasiun Cipete Raya	12,98	20,60	18,30	28,70	86,60	174,40		
5	Stasiun Haji Nawi	3,67	8,26	16	18,30	68,10	350,30		
6	Stasiun Blok A	1,41	22,47	18,10	18,50	75,10	187,70		
7	Stasiun Blok M	4,45	12,59	18,40	18,60	73,90	180,10		
8	Stasiun ASEAN	-	3,96	-	18,60	-	71		
9	Stasiun Senayan	6,20	8,92	15,40	16,70	151,40	154	<20	<20
10	Stasiun Istora	5,63	21,87	15,80	16,80	156,30	182,40	<20	<20
11	Stasiun Bundungan Hilir	10,84	12,15	15,50	18	134,50	165,30	<20	<20
12	Stasiun Setiabudi	22,03	23,74	15,60	15,80	147,90	207,90	<20	<20
13	Stasiun Dukuh Atas	3,71	11,38	17	17,50	135,30	173,70	<20	<20
14	Stasiun Bundaran HI	6,76	19,77	16,20	17,60	110,60	149,20	<20	<20
<b>Boiler</b>									
1	Depo Lebak Bulus	4,63	11,35	12,10	16,30	140,70	156	<20	<20

Tidak dilakukan pengukuran merujuk pada parameter PermenLH Nomor 15 Tahun 2019 Lampiran IX A untuk genset kapasitas <570 kW

## Pengendalian Kebisingan <sup>[LT7]</sup>

Peningkatan kebisingan terjadi pada fase operasional maupun fase konstruksi. Pada fase operasional, kebisingan ditimbulkan dari aktivitas operasional di Depo Lebak Bulus yaitu kegiatan keluar dan masuknya kereta ke depo dan pemeliharaan/perbaikan kereta di dalam depo (*workshop*), serta aktivitas dari pengoperasian kereta MRT Jakarta. Pada fase konstruksi kebisingan ditimbulkan dari aktivitas mobilisasi peralatan berat; mobilisasi material konstruksi, penyiapan lahan dan relokasi

utilitas umum; pembuatan terowongan serta stasiun bawah tanah serta konstruksi fasilitas penunjang, serta pengaturan lalu lintas. Perseroan memiliki komitmen mengendalikan peningkatan kebisingan tersebut sesuai dengan rencana pengelolaan yang tercantum pada dokumen lingkungan yang telah disahkan dan melakukan pemantauan setiap 6 bulan sekali pada fase operasional dan 3 bulan sekali pada fase konstruksi.

## Keanekaragaman Hayati

MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI) dan proyek konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota) tidak melintasi kawasan dilindungi dan/atau kawasan dengan nilai keanekaragaman hayati tinggi. Dengan demikian tidak ada dampak yang ditimbulkan terhadap keanekaragaman hayati di sekitarnya. Namun sebagai bentuk tanggung jawab lingkungan, Perseroan melakukan penanaman kembali

jumlah pohon yang terganggu karena pengerjaan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A. Total ada 862 pohon yang ditanam kembali di beberapa lokasi di DKI Jakarta. Perseroan memastikan tidak ada jenis pohon maupun satwa dilindungi berdasarkan IUCN *Red List*, yang terpaksa dipindahkan dari lokasi proyek konstruksi MRT Jakarta Fase 2A.

## Dukungan pada Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs)

TPB	Target Tahun 2030 Berdasarkan Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/ Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Perseroda)
	<p>Pada tahun 2030 menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan untuk semua, meningkatkan keselamatan lalu lintas, terutama dengan memperluas jangkauan transportasi umum, dengan memberi perhatian khusus pada kebutuhan mereka yang berada dalam situasi rentan, perempuan, anak, penyandang disabilitas dan orang tua.</p> <p>Pada tahun 2030, mengurangi dampak lingkungan perkotaan per kapita yang merugikan, termasuk dengan memberi perhatian khusus pada kualitas udara, termasuk penanganan sampah kota. [LT8]</p> <p>Pada tahun 2030, menyediakan ruang publik dan ruang terbuka hijau yang aman, inklusif dan mudah dijangkau terutama untuk perempuan dan anak, manula dan penyandang disabilitas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Integrasi transportasi Jabodetabek dan pengembangan KBT/TOD, akan meningkatkan jumlah masyarakat yang memiliki akses terhadap transportasi publik dalam jarak 0,5 kilometer, sesuai indikator TPB.</li> <li>Sesuai penjelasan Menteri Perhubungan, integrasi transportasi Jabodetabek dan pengembangan KBT/TOD, akan meningkatkan jumlah warga kota pengguna transportasi publik hingga 75% pada tahun 2029, sehingga memenuhi indikator persentase penduduk terlayani transportasi publik di wilayah layanan angkutan umum tersebut.</li> <li>Secara berkala melakukan pengukuran dan penghitungan konsentrasi materi partikulat debu &lt; 10 µm (PM<sub>10</sub>) untuk memastikan pemenuhan indikator kesesuaian dengan Nilai Baku Mutu sebesar 75 µg/Nm<sup>3</sup>. Jika nilai PM10 melewati baku mutu, maka kualitas udara dapat dikategorikan sebagai tidak sehat.</li> <li>Secara berkala melakukan pengukuran dan penghitungan parameter Indeks Kualitas Udara (IKU) yaitu NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, CO, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, serta TSP untuk memastikan pemenuhan IKU di DKI Jakarta.</li> </ul> <p>Pengembangan KBT/TOD akan meningkatkan proporsi ruang terbuka perkotaan, baik Ruang Terbuka Hijau (RTH), Ruang Terbuka Non-Hijau (RTNH), dan jalan, untuk mencapai standar 20% RTH publik sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-undang.</p>

TPB	Target Tahun 2030 Berdasarkan Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/ Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Persero)
	<p>Persentase penurunan tingkat konsumsi perusak ozon dari <i>baseline</i>.</p> <hr/> <p>Pada tahun 2030, mencapai pengelolaan berwawasan lingkungan, atas bahan kimia dan semua jenis limbah lainnya di sepanjang siklus hidupnya, sesuai kerangka kerja internasional yang telah disepakati, dan secara signifikan mengurangi pelepasan bahan-bahan kimia dan limbah tersebut ke udara, air dan tanah untuk meminimalkan dampak buruk terhadap kesehatan manusia dan lingkungan.</p> <hr/> <p>Pada tahun 2030, secara substansial mengurangi produksi limbah melalui pengurangan, daur ulang, dan penggunaan kembali.</p> <hr/> <p>Mendorong perusahaan, terutama perusahaan besar dan transnasional, untuk mengadopsi praktik-praktik berkelanjutan dan mengintegrasikan informasi keberlanjutan dalam siklus pelaporan mereka.</p>	<p>Perseroan tidak lagi menggunakan material mengandung substansi penipis ozon (ODS)/bahan perusak ozon (BPO), sehingga memenuhi indikator penurunan tingkat konsumsi ODS/BPO.</p> <p>Pemakaian unit pendingin udara (AC) dengan teknologi inverter dan tidak mengandung senyawa <i>Chlorofluorocarbon</i> atau non-CFC, serta Instalasi <i>Platform Screen Doors</i> (PSD).</p> <p>Perseroan telah memiliki prosedur pengelolaan timbulan limbah B3, dan fasilitas penyimpanan limbah B3. Keseluruhan dari timbulan limbah B3 dikelola dan diolah bekerja sama dengan pihak ketiga berizin. Langkah Perseroan tersebut menjadi dukungan untuk memenuhi indikator proporsi limbah B3 yang ditangani/dikelola berdasarkan jenisnya.</p> <p>Secara prinsip pengelolaan dan pengolahan timbulan limbah mencakup 3R yakni mengurangi (<i>reduce</i>), menggunakan kembali (<i>reuse</i>), dan daur ulang (<i>recycle</i>), sehingga mendukung pemenuhan indikator timbulan sampah yang didaur ulang.</p> <p>Sejak tahun 2020 Perseroan telah menerbitkan Laporan Keberlanjutan dan mempublikasikannya melalui situs/web Perseroan. Dengan demikian Perseroan telah memenuhi indikator jumlah perusahaan yang mempublikasi laporan keberlanjutannya.</p>

TPB	Target Tahun 2030 Berdasarkan Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/ Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Persero)
	<p>Mengintegrasikan tindakan antisipasi perubahan iklim ke dalam kebijakan, strategi dan perencanaan nasional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perseroan telah melakukan pengukuran dan penghitungan jumlah emisi gas rumah kaca (GRK), sehingga memenuhi indikator TPB, terkait jumlah emisi gas rumah kaca (GRK) per tahun.</li> <li>• Perseroan telah melakukan berbagai upaya berkelanjutan untuk menurunkan jumlah dan intensitas emisi GRK, sebagai pemenuhan indikator TPB yakni potensi penurunan emisi GRK dan potensi penurunan intensitas emisi GRK.</li> </ul>





# 03

## KINERJA KEBERLANJUTAN PENGELOLAAN SOSIAL

Perseroan mengelola keselamatan dan kesehatan kerja (K3) berdasarkan standar yang berlaku nasional maupun internasional. Perseroan telah menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) sesuai PP No.50 tahun 2012, Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) dan ISO 45001:2018 Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. Kebijakan K3 mencakup seluruh karyawan, baik pada kegiatan operasional MRT Jakarta dan pendukungnya, maupun pada pelaksanaan proyek konstruksi pengembangan MRT Jakarta Fase 2A.



## PENGLOLAAN KESELAMATAN PERKERETAAPIAN BAGI KARYAWAN

Perseroan mengelola keselamatan dan kesehatan kerja (K3) bagi seluruh karyawan maupun pekerja mitra yang berada di proyek, dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP) sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No.69 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian, Sistem

Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja (SMK3) sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 serta ISO 45001:2018 tentang SMK3. Perseroan juga memperoleh sertifikat SMK3 serta ISO 45001:2018 untuk Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja. [403-1]

### Pengungkapan Pengelolaan Topik Material <sup>[3-3]</sup>

Pengelolaan K3 berdampak langsung pada produktivitas pekerja dan keselamatan operasional MRT Jakarta. Perseroan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian, Sistem Manajemen Keselamatan Kerja, Sistem Manajemen Mutu, Sistem Manajemen Lingkungan dan Sistem Manajemen Pengamanan yang selanjutnya disebut Sistem Manajemen Terintegrasi dalam setiap kegiatan untuk mencegah terjadinya insiden yang membahayakan keselamatan dan kesehatan pekerja maupun operasional MRT Jakarta. Komitmen Perseroan dalam pengelolaan K3 adalah nihil kecelakaan kerja.

Efektivitas pengelolaan K3 dilakukan melalui mekanisme evaluasi berdasar pencapaian target Indikator Kinerja Utama (KPI) dan pelaporan berkala kepada Direktur Jenderal (Dirjen) Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, termasuk perencanaan keselamatan perkeretaapian Tahun 2021 serta Pelaporan Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) kepada Dinas Ketenagakerjaan Provinsi DKI Jakarta.

Pelibatan karyawan dan/atau pekerja dari mitra/kontraktor dalam pengelolaan K3 dilakukan dengan berbagai mekanisme, beberapa di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Perseroan memberikan apresiasi kepada seluruh Kontraktor dan Vendor Perseroan yang telah melakukan penerapan K3 dengan baik, melalui kegiatan SHES (*Safety, Health, Environment, and Security*) Award. Kegiatan ini dilaksanakan setiap setahun sekali, dengan melihat hasil audit Kontraktor dan Vendor serta melakukan *site visit*.
2. Pelaksanaan *Safety Talk* yang diadakan 2 minggu sekali untuk karyawan Wisma Nusantara dan Ravindo serta 1 minggu sekali untuk karyawan OM di depo Lebak Bulus. Kegiatan *Safety Talk* akan dibawakan oleh unit kerja yang ditunjuk dengan topik yang sudah ditentukan terkait aspek mutu, K3, dan lingkungan.
3. Pelaksanaan *Safety Patrol/Inspection* ke area operasional dan konstruksi. Hasil dari *Safety Patrol* akan dikirimkan ke unit kerja terkait untuk segera diperbaiki;
4. Pelaksanaan *Safety* dan *Risk Competition* yang dilakukan kepada internal organisasi. Kegiatan ini dilakukan setahun sekali.
5. Pelaksanaan kegiatan *Management Safety Walkthrough* setiap 3 bulan sekali. Kegiatan ini melibatkan Direksi, Kepala Divisi, dan Kepala Departemen.



Digitalisasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Lingkungan telah dilakukan melalui DINAMIQ *platform* guna meningkatkan efisiensi waktu dan memberikan kemudahan dalam sertifikasi personal (internal dan eksternal), analisis risiko (HIRADC dan IADL), *job safety analysis*, *permit to work*, *incident reporting & investigation*, *safety inspection*, laporan bahaya, inspeksi, *walkthrough* dan observasi *behaviour-based safety* (BBS), implementasi BBS, serta *dashboard safety performance*.

## Lingkungan Kerja Selamat dan Aman Bagi Pekerja <sup>[403-1]</sup>

Sebagai pelaksanaan dari SMKP, Perseroan telah menyusun, menerapkan, dan menyampaikan Laporan Penerapan SMKP kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan setiap satu tahun sekali. Untuk tahun 2021 laporan telah disampaikan pada 17 Februari 2021, yang berisi tentang kebijakan SMKP serta pemantauan dan evaluasi kinerja 2020. Laporan yang disusun berisi:

1. Penetapan kebijakan Keselamatan Perkeretaapian;
2. Perencanaan Keselamatan Perkeretaapian;
3. Pelaksanaan rencana Keselamatan Perkeretaapian;
4. Pemantauan dan evaluasi kinerja Keselamatan Perkeretaapian; dan
5. Peninjauan dan peningkatan kinerja SMKP.

Proses identifikasi potensi bahaya K3 dilakukan dengan menerapkan proses identifikasi bahaya, penilaian risiko dan penentuan kontrol atau HIRADC (*Hazard Identification Risk Assesment and Determining Control*). Melalui penerapan HIRADC, setiap pekerja maupun Perseroan mengetahui

bahaya yang mungkin terjadi pada pekerjaan yang dilakukan, serta kontrol untuk memperkecil risiko tersebut. Seluruh Departemen wajib membuat dokumen HIRADC sesuai dengan proses bisnis pekerjaannya dan disusun oleh karyawan yang telah mengikuti pelatihan mengenai HIRADC. HIRADC yang telah disusun akan diperiksa oleh Departemen *QSSHE Assurance* dan secara berkala akan dilakukan *review* minimal satu kali dalam setahun atau jika ada perubahan proses bisnis pada unit kerjanya. <sup>[403-2]</sup>

Perseroan melakukan audit untuk melakukan evaluasi dan pengembangan berkelanjutan terhadap sistem manajemen terintegrasi yang diterapkan dalam perusahaan. Audit yang dilakukan terbagi dua jenis, yaitu Audit Internal yang dilakukan oleh *Internal Auditor* Perseroan serta Audit Eksternal yang dilakukan oleh Kementerian dan Badan Sertifikasi. Berdasarkan audit yang dilakukan pada tahun 2021 diperoleh hasil sebagai berikut: <sup>[403-2]</sup>

No	Jenis Audit	Audit	Hasil Audit	Keterangan
1	Audit Internal	SMKP	94,49%	-
2	Audit Internal	SMK3	92,77%	-
3	Audit Internal	ISO Terintegrasi	Tidak ada skor	-
4	Audit Eksternal	SMKP	95,54%	Dilakukan oleh Direktorat Keselamatan DJKA
5	Audit Eksternal	ISO Terintegrasi	Direkomendasikan untuk melanjutkan sertifikat ISO Terintegrasi	Dilakukan oleh Auditor TUV Rheinland
6	Audit Eksternal	Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja	Tingkat pencapaian: 89,76% dengan penerapan memuaskan	Dilakukan oleh Auditor TUV Rheinland

Sesuai SMK3, pekerja dapat melapor kondisi kerja yang tidak aman maupun tindakan tidak aman pada saat bekerja melalui sistem DINAMIQ maupun Form Pelaporan Bahaya yang telah disediakan pada Kantor Wisma Nusantara, stasiun, dan depo yang selanjutnya akan ditindaklanjuti oleh Departemen *QSSHE Assurance*, *QSHE*, serta Departemen terkait lainnya. Karyawan juga dapat mengajukan untuk meninggalkan pekerjaan sesuai kebijakan *Stop Working Authority* apabila merasa kegiatan pekerjaannya tersebut tidak aman. Selama tahun 2021 tidak ada karyawan yang mengajukan permohonan meninggalkan pekerjaan karena kondisi berbahaya. Apabila terdapat insiden yang terjadi baik dalam fase operasional maupun fase konstruksi, maka akan dilakukan investigasi sesuai dengan alur yang terdapat pada Prosedur Pelaporan, Penyelidikan Insiden, dan Penyakit Akibat Kerja. <sup>[403-2]</sup>

Selama tahun 2021 Perseroan masih dihadapkan pandemi COVID-19 yang berlanjut. Perseroan menerapkan prosedur kesehatan kerja untuk melindungi lingkungan kantor dan operasi, melakukan respons cepat apabila ada karyawan terdeteksi terkena COVID-19, dan perlindungan jangka panjang. Bagi karyawan kunci di bagian operasi kereta seperti awak sarana perkeretaapian (ASP/masinis) dan Pusat Kendali Operasi (*Operation Control Center/OCC*), disediakan penginapan agar terhindar dari keterpaparan, serta melakukan perubahan pola *shift* kerja dengan menggunakan pola 10 hari seperti pekerja lepas pantai (*offshore*) dan wajib tes *swab* sebelum dan setelah kerja. Langkah yang dilakukan efektif untuk meminimalkan karyawan yang terpapar COVID-19, sehingga operasional MRT Jakarta selama tahun 2021 tidak terganggu. <sup>[403-3]</sup>

## Pelibatan Pekerja dan Pelatihan K3 <sup>[403-4][403-5]</sup>

Perseroan mendorong partisipasi, konsultasi dan komunikasi dengan pekerja terkait penerapan K3. Selama tahun 2021 ada beberapa bentuk kegiatan yang dijalankan.

Pelibatan Pekerja terkait Penerapan K3 Tahun 2021 <sup>[403-4][403-5]</sup>	
Kegiatan	Uraian
Safety Talk	Dilaksanakan rutin oleh setiap fungsi/unit, dipimpin pejabat perusahaan setingkat penyelia dan diikuti oleh pekerja di fungsi/unit.
Penghargaan K3 (SHES Award 2021)	Diselenggarakan tahunan. Penghargaan diberikan dalam dua kategori: stasiun terbaik dan vendor/kontraktor terbaik. Tema tahun 2021: <i>Safe the People, Survive the Disruption, and Revive the Organization</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>Kategori stasiun terbaik: Stasiun Fatmawati (72,75), Stasiun Bundaran HI (70,50), Stasiun Dukuh Atas BNI (70,08).</li> <li>Kategori vendor dan kontraktor: Shimizu–Adhi Karya Joint Venture (82,58), PT Spektra Solusindo (82,08), dan PT ISS Indonesia (81,92).</li> </ul>
Panitia Pembina K3 (P2K3)	Secara berkala memastikan penerapan K3 di Perseroan. Tahun 2021 P2K3 menyelenggarakan rapat secara rutin setiap bulannya dengan membahas penerapan aspek KP-K3, mutu, lingkungan dengan internal MRT dan pihak ketiga.
Pelatihan dan Pengembangan Kompetensi K3	Total kegiatan pelatihan 15 Jumlah peserta pelatihan 102 karyawan
Vaksinasi COVID-19	Vaksinasi 1: 701 orang (99,01%) Vaksinasi 2: 698 orang (98,59%)
Safety Patrol	Dilakukan secara rutin pada area Kantor Pusat, Operasional MRT Jakarta dan konstruksi setiap dua minggu sekali. Hasil dari <i>safety patrol</i> akan dikirimkan ke unit kerja terkait untuk segera diperbaiki.
Safety dan Risk Competition	Dilakukan secara rutin setahun sekali kepada internal organisasi. Pada tahun 2021, kompetisi ini dimenangkan oleh Divisi Stasiun Fatmawati (79,45), Divisi Customer Engagement (79,43), dan Divisi Human Capital (78,38). Adapun untuk juara harapan yaitu Divisi Railway Operation, Stasiun Blok A, dan Departemen Supply Chain Management.
Management Safety Walkthrough	Dilaksanakan setiap 3 bulan sekali. Kegiatan ini melibatkan Direksi, Kepala Divisi, dan Kepala Departemen. Untuk tahun 2021 dilaksanakan di area konstruksi dan juga area operasional (secara virtual).

Pada Tahun 2021, Perseroan menyelenggarakan dan menyertakan karyawan maupun pekerja lain pada pelatihan K3. Total ada 15 kegiatan pelatihan K3 yang dilaksanakan, dan diikuti 102 karyawan. Beberapa pelatihan K3 merupakan sertifikasi untuk meningkatkan kompetensi karyawan Perseroan maupun pekerja lainnya: <sup>[403-5]</sup>

- Pelatihan dan Sertifikasi Ahli K3 Umum;
- Pelatihan dan Sertifikasi Ahli Muda K3 Umum Sertifikasi BNSP;
- Pelatihan dan Sertifikasi Auditor SMK3;
- Pelatihan dan Sertifikasi K3 Teknisi Perancah;
- Pelatihan dan Sertifikasi K3 Supervisi Perancah;
- Pelatihan dan Sertifikasi Calon Ahli K3 Bidang Listrik;
- Pelatihan dan Sertifikasi Teknisi K3 Listrik;
- Pelatihan dan Sertifikasi Ahli K3 Listrik;
- Pelatihan dan Sertifikasi Ahli K3 Kimia;
- Pelatihan dan Sertifikasi Petugas K3 Kimia;
- Pelatihan dan Sertifikasi K3 Madya Ruang Terbatas (*Confined Space*);
- Pelatihan dan Sertifikasi Ahli Muda K3 Konstruksi;
- Pelatihan dan Sertifikasi K3 Juru Ikat/Rigger;
- Pelatihan dan Sertifikasi K3 Operator Crane Kelas III;
- Pelatihan dan Sertifikasi K3 Operator Mesin Produksi & Perkakas Kelas I.



Program Kesehatan bagi Kontraktor

## Promosi Kesehatan Pekerja [403-6][403-10]

Perseroan menyertakan karyawan pada program jaminan sosial kesehatan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Kesehatan, dan menanggung iuran kepesertaan. Total iuran kepesertaan BPJS Kesehatan yang dibayarkan Perseroan tahun 2021 mencapai Rp3.482.315.326. Sebagai peserta BPJS Kesehatan, karyawan Perseroan mendapatkan akses layanan kesehatan yang bukan merupakan penyakit akibat kerja (PAK). Layanan kesehatan dapat diakses pada fasilitas kesehatan tingkat pertama yang dipilih karyawan hingga rumah sakit rujukan. Selain Penjaminan BPJS Kesehatan, Perseroan memberikan penjaminan fasilitas kesehatan tambahan dengan skema *Administration Service Only* (ASO) dengan PT Ad Medika. Total dana yang dikeluarkan selama 2021 untuk fasilitas tambahan ini sebesar Rp12.395.022.671.

Perseroan mencatat bahwa sepanjang 2021, tidak terdapat karyawan yang menderita Penyakit Akibat Kerja (PAK). Perseroan juga menyediakan pos kesehatan di unit kerja dan stasiun, selain untuk melayani pengguna juga bisa dimanfaatkan karyawan maupun pekerja lain, untuk mendapatkan layanan kesehatan bukan PAK. Layanan

kesehatan yang diberikan bersifat pertolongan pertama. Bila memerlukan pertolongan lanjutan akan dirujuk ke fasilitas kesehatan yang lebih lengkap/rumah sakit.

Selama tahun 2021 Perseroan menyelenggarakan kegiatan promosi kesehatan bukan PAK kepada karyawan dan pekerja lain. Pelaksanaan kegiatan disesuaikan dengan kondisi pandemi COVID-19, yakni *Safety Talk* yang dilakukan secara daring. Adapun aspek yang dibahas pada kegiatan ini adalah salah satunya tentang kesehatan (*health*). Pelibatan kegiatan *Safety Talk* untuk karyawan Direktorat Utama, Konstruksi, Keuangan dan Manajemen Korporasi serta Pengembangan Bisnis dilaksanakan setiap 2 minggu sekali, sedangkan karyawan Direktorat Operasi dan Pemeliharaan dilaksanakan setiap 1 minggu sekali. Secara keseluruhan ada 66 kegiatan yang diselenggarakan, dengan jumlah peserta mencapai 2.893 orang kumulatif kehadiran dalam setahun.

Selain itu promosi kesehatan dilakukan juga melalui kegiatan sosialisasi mengenai pencegahan dan penanggulangan HIV/AIDS kepada seluruh karyawan MRT Jakarta, vendor pihak ketiga dan Kontraktor setiap tahun pada bulan Desember.

## Pengelolaan Kondisi Mengancam K3 terkait Operasi <sup>[403-7]</sup>

Untuk mencegah dan memitigasi dampak signifikan terjadinya keadaan membahayakan keselamatan kerja dan/atau kesehatan kerja terkait kegiatan yang dijalankan, Perseroan telah memiliki dan menerapkan kondisi yang diperlukan.

### Pengelolaan Kondisi Membahayakan Keselamatan Kerja dan Kesehatan Kerja terkait Operasi <sup>[403-7]</sup>

#### Fasilitas Keselamatan di Dalam Kereta



MRT Jakarta menyediakan alat pemadam api ringan (APAR) di setiap kereta. Unit APAR diperiksa secara berkala, untuk memastikan kondisi siap digunakan setiap saat.



Setiap rangkaian kereta dilengkapi jalur evakuasi, yang disediakan melalui kabin masinis atau operator. Saat evakuasi, pengguna jasa akan dipandu petugas MRT yang ada di dalam kereta.



Setiap kereta dilengkapi tombol darurat (*emergency button*) untuk berbicara pada petugas dalam kondisi darurat. <sup>[LT10]</sup>

#### Keamanan Sistem Operasi Saat Aliran Listrik Putus

##### Operasional Kereta



Sistem operasi kereta MRT Jakarta menggunakan persinyalan *Communication Based Train Control* (CBTC) dengan tingkat standar keselamatan tinggi. Sistem tersebut mengimplementasikan *Automatic Train Operation* (ATO) di kereta MRT Jakarta, dan akan mengharuskan kereta melakukan *emergency break* (pengereman darurat) ketika terjadi *power off* (terputusnya pasokan listrik). Hal ini bertujuan memitigasi potensi bencana yang kemungkinan terjadi di jalur depan kereta. Pengereman darurat akan diikuti prosedur evakuasi pengguna jasa, menuju stasiun terdekat untuk mendapatkan pertolongan lebih lanjut.

##### Operasional Stasiun dan Terowongan



MRT Jakarta memiliki sistem pembangkit cadangan dari pengoperasian genset, untuk memberikan pasokan listrik demi kebutuhan keselamatan dan evakuasi di fasilitas stasiun dan di terowongan.

### Penanganan Situasi Darurat pada 10 September 2021

Pada 10 September 2021 pukul 13:41 WIB terjadi gangguan suplai listrik ke kereta dan stasiun. Selama 10 menit Tim *Power Maintenance* dan *Power Dispatcher* mencoba untuk menormalkan suplai listrik namun tidak berhasil. Mengacu kepada SOP Keadaan Darurat, pukul 13.51 WIB OCC menginstruksikan Masinis dan Pihak Stasiun untuk melakukan evakuasi penumpang dari 4 kereta yang ada di lintas. Para penumpang dari 2 kereta dievakuasi ke Stasiun Lebak Bulus, para penumpang dari 1 kereta dievakuasi ke Stasiun Blok A, dan para penumpang dari 1 kereta dievakuasi ke Stasiun Istora.

Total penumpang yang dievakuasi sejumlah 305 orang. Terdapat 1 penumpang berkebutuhan khusus, yang telah dievakuasi dengan baik oleh Tim Security dan Tim Stasiun. Proses evakuasi berjalan lancar dan aman. Evakuasi penumpang selesai pada pukul 14.25 dan pukul 14.55 *clearance track* sudah selesai dilakukan.

Pada tanggal 10 September 2021 perjalanan kereta yang terealisasi sebanyak 115 trip (65,71%), dan terdapat pembatalan perjalanan kereta sebanyak 60 trip.

## Cakupan Pemberlakuan SMKP <sup>[403-8]</sup>

Pengelolaan K3 dan penerapan SMKP mencakup seluruh pekerja, baik karyawan Perseroan yang berjumlah 718 orang, atau 100% dari total pekerja; maupun para pekerja kontraktor/vendor/pemasok dan penyewa yang mencapai 3.603 orang, atau 100% dari total pekerja. Tidak ada pekerja yang dikecualikan. Secara berkala Perseroan melakukan audit atas penerapan SMKP dan juga standar lainnya (ISO 45001:2018). Berdasarkan audit penerapan SMKP yang dilaksanakan tahun 2021, diperoleh hasil 95,54%.

## Kinerja Keselamatan Kerja <sup>[403-9]</sup>

Selama tahun 2021 tidak ada insiden fatalitas akibat kecelakaan kerja untuk seluruh karyawan maupun pekerja bukan karyawan Perseroan, dan tidak ada pekerja yang dikecualikan. Secara umum Perseroan mampu mempertahankan kinerja pengelolaan kecelakaan kerja di kantor pusat, stasiun, dan depo. Demikian pula untuk

pekerja bukan karyawan Perseroan, yang mencakup proyek pembangunan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI-Kota). Penghitungan statistik kinerja K3 untuk *Severity Rate* dan *Frequency Rate*, dilakukan Fungsi Departemen QSSHE Assurance dengan pendekatan per 1.000.000 jam kerja orang.

**Statistik Kinerja K3 di Kantor Pusat, Stasiun dan Depo <sup>[403-9]</sup> [LT12] [LT13]**

Uraian	2021	2020	2019
<i>Number of fatalities</i>	0	0	0
<i>Lost time injuries</i>	0	0	0
<i>First aid injuries</i>	103	69	21
<i>Near miss</i>	13	1.401*	180*
<i>Unsafe action, unsafe condition</i>	422		
<i>Days lost due to accident (Severity Rate/SR)</i>	0	0	0
<i>Total accident rate (Frequency Rate/FR)</i>	0	0	0

\* Pada tahun 2019 dan 2020 perhitungan *near miss* dan *unsafe action, unsafe condition* masih digabung

**Statistik Kinerja K3 Pekerja Bukan Karyawan PT MRT Jakarta (Persero) Tahun 2021 pada Proyek Konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI-Kota) <sup>[403-9]</sup>**

Uraian	CP 201	CP 203	Total
<i>Number of fatalities</i>	0	0	0
<i>Lost time injuries</i>	0	0	0
<i>First aid injuries</i>	2	4	6
<i>Near miss</i>	29	0	29
<i>Unsafe action, unsafe condition</i>	1.082	119	1.201
<i>Days lost due to accident (Severity Rate/SR)</i>	0	0	0
<i>Total accident rate (Frequency Rate/FR)</i>	0	0	0

Perseroan memastikan pengelolaan K3 telah memitigasi faktor-faktor yang dapat membahayakan keselamatan karyawan, dan pengguna jasa. Mitigasi dilakukan untuk mencegah terjadinya insiden terhadap karyawan, dan memastikan keselamatan pengguna jasa. Para karyawan yang melakukan aktivitas bergerak (*mobile*) juga dilengkapi peralatan pendukung, untuk menjamin komunikasi dalam bekerja. Selama tahun 2021 tidak ada insiden yang dialami karyawan saat melakukan pekerjaan-pekerjaan yang berbahaya. [403-9][LT10]

### Pekerjaan Berisiko Tinggi dan Mitigasi yang Dilakukan [403-9]

#### Pekerjaan:

#### Pemeriksaan dan perawatan jalur dan bangunan kereta api

##### Risiko:

- Terjatuh dari ketinggian pada lintasan layang (*elevated*)
- *Asphyxia/Hypoxia* pada lintasan bawah tanah (terowongan)
- Tertabrak
- Tersengat listrik
- Anjlok & Terguling,
- Kematian

##### Mitigasi:

1. Penerapan *safety induction, tool-box meeting, housekeeping, kebijakan Stop Work Authority (SWA)*.
2. Pembuatan dan penerapan SOP Melakukan Pekerjaan di *track Depo dan Mainline*; perizinan kerja, LPP, *track clearance*, koordinasi, komunikasi, sertifikasi peralatan dan personil dan AP.
3. Pembuatan dan penerapan Instruksi Kerja Bekerja di Ketinggian; Instruksi Kerja Penggunaan Tangga; Instruksi Kerja Penggunaan *Scaffolding*; Instruksi Kerja Bekerja di Ketinggian dengan Akses Tali; Instruksi Kerja Pekerjaan Pengangkatan Pengangkutan; Instruksi Kerja Penggunaan SCBA/*Self Contained Breathing Apparatus*.
4. Penggunaan formulir pemeriksaan, kompetensi & sertifikasi peralatan personil, *full body harness, anchorage & safety lifeline, safety net, safety mattress, 3 points of contact, buddy system*, dan APD.

#### Pekerjaan:

#### Pemeriksaan dan perawatan fasilitas operasi kereta api (listrik aliran atas)

##### Risiko:

- Tersengat listrik
- Terjatuh dari ketinggian
- Kegagalan daya listrik
- Kematian

##### Mitigasi:

1. Penerapan *safety induction, tool-box meeting, housekeeping* dan kebijakan *Stop Work Authority (SWA)*.
2. Pembuatan dan penerapan SOP Melakukan Pekerjaan di *Track Depo dan Mainline*; perizinan kerja, LPP, sertifikasi peralatan & personil, koordinasi & komunikasi, *track clearance* dan APD.
3. Pembuatan dan penerapan Instruksi Kerja Bekerja di Ketinggian; Penggunaan formulir pemeriksaan, *full body harness, 3 points of contact, buddy system*, dan APD.
4. Pembuatan dan penerapan Instruksi Kerja Penggunaan Tangga; Instruksi Kerja Penggunaan *Scaffolding*; Instruksi Kerja Pekerjaan Pengangkatan Pengangkutan; Instruksi Kerja Pemeriksaan Pekerjaan Dekat LAA; Instruksi Kerja Inspeksi Instalasi Kelistrikan & Peralatan Listrik.

## Pekerjaan:

### Pekerjaan konstruksi stasiun

#### Risiko:

- Kecelakaan secara manual selama persiapan setiap aktivitas konstruksi (termasuk *jet grout*, *chemical grout*, *ground anchor* & pemasangan strut, pekerjaan RC)
- Potensi kegagalan *lifting* untuk setiap aktivitas konstruksi
- Pekerja yang tersengat listrik di setiap aktivitas konstruksi
- Ledakan di tempat penyimpanan bahan bakar (*jet grout*, *chemical grout*, dan pekerjaan lainnya)

#### Mitigasi:

1. Gunakan *handpallet*
2. Hindari mengangkat material lebih dari 25 kg oleh 1 orang
3. Mengkonsentrasikan titik berat pada kaki yang paling kuat bukan di belakang
4. Metode penanganan manual aman yang disosialisasikan
5. Pastikan pekerja dalam kondisi fit untuk bekerja
6. Dilakukan pra-inspeksi
7. Pastikan *outrigger* terbuka penuh
8. Pastikan perangkat keamanan peralatan bekerja dengan baik
9. Menyediakan peralatan komunikasi
10. Buat barikade di sekitar area *lifting*
11. Menyediakan pemberi sinyal dan penjaga untuk peralatan
12. Sediakan ELCB dan *grounding* di panel db
13. Pastikan alat listrik tidak terhubung ke saluran listrik selama pemasangan
14. Pastikan kebocoran listrik dengan elektroskop
15. Pastikan saluran listrik yang terhubung dalam kondisi kering
16. Larangan merokok dan aktivitas lain yang dapat memicu ledakan
17. Menyediakan peralatan proteksi kebakaran (APAR, tombol darurat, *grounding*, penangkal petir)

## Pekerjaan:

### Konstruksi pengeboran terowongan

#### Risiko:

- Pekerja ditabrak lokomotif saat berjalan di terowongan
- Pekerja terjepit oleh segmen selama pengangkatan segmen
- Derek Jatuh di poros TBM
- Kebakaran dalam terowongan
- Tumpahan bahan kimia di jalan umum selama pembongkaran TBM
- Masuknya air permukaan di stasiun selama pembongkaran TBM

#### Mitigasi:

1. Pemisahan jalur
2. Pekerja mengikuti peraturan dan prosedur keselamatan
3. Tidak ada personel yang tidak berwenang untuk mengemudikan lokomotif
4. Mengikuti prosedur keselamatan melakukan inspeksi *hoist* secara teratur
5. Inspeksi berkala
6. Penggunaan pads dan pelat RC yang sesuai
7. Rute derek ditentukan sebelumnya oleh *Site Engineer*
8. Tidak menggunakan bahan atau peralatan yang mudah terbakar
9. Penyediaan alat pemadam kebakaran pada setiap 200 m
10. Pembuangan dan pembersihan bahan kimia yang sudah tidak digunakan di lapangan
11. Menampilkan dan mensosialisasikan MSDS untuk bahan kimia apa pun
12. Melakukan sosialisasi ERP
13. Penyediaan pompa air yang cukup di lokasi
14. Menempatkan tembok pembatas di permukaan tanah di sepanjang struktur sebagai penghalang pertama
15. Membuat tembok pelindung banjir lebih tinggi pada *concourse* sebagai penghalang kedua
16. Menempatkan penahan banjir tambahan untuk mengarahkan air ke pipa drainase *concourse* sebagai penghalang ketiga
17. Stok kantong pasir di setiap lokasi untuk keadaan darurat

Kesungguhan Perseroan mengelola K3 dan menerapkan SMKP juga dilakukan dengan pendekatan hirarki, melalui pembentukan Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja (P2K3) yang merujuk kepada Peraturan Menteri Tenaga Kerja No. PER.04/MEN/1987 tentang Panitia Pembina Keselamatan dan Kesehatan Kerja serta Tata Cara Penunjukan Ahli Keselamatan Kerja. Struktur P2K3 dipimpin langsung Direktur Utama sebagai ketua, dengan Kepala Divisi RMOA, Kepala Departemen QSSHE Assurance, dan

Kepala Departemen QSHE sebagai sekretaris, dan anggota yang terdiri dari Direksi, Kepala Divisi dan pada saat fase Konstruksi juga melibatkan *Project Manager*, dan/atau *Deputy Manager* Konsultan & Kontraktor PT MRT Jakarta (Perseroda). Perseroan secara rutin telah melakukan rapat bulanan P2K3 serta melakukan pelaporan kegiatan P2K3 kepada Dinas Ketenagakerjaan Provinsi DKI Jakarta setiap 3 bulan. [403-9]

<b>Ketua P2K3</b>	
Direktur Utama PT MRT Jakarta	
Sekretaris P2K3	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kepala Divisi RM &amp; QSSHE Assurance</li> <li>Kepala Departemen QSSHE Assurance</li> <li>Kepala Departemen QSSHE OM</li> </ul>	
Anggota Sekretariat	
Tim MKKG	
<b>Komite K3L Operasi &amp; Pemeliharaan Perkeretaapian</b>	<b>Komite K3L Konstruksi</b>
Ketua	Ketua
Direktur OM PT MRT Jakarta	Direktur Konstruksi PT MRT Jakarta
Anggota	Anggota
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seluruh Kepala Divisi Direktorat OM</li> <li>2. Perwakilan Karyawan per Bidang Kerja</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Seluruh Kepala Divisi Direktorat Konstruksi</li> <li>2. Perwakilan Karyawan</li> <li>3. PM Konsultan &amp; PM Kontraktor</li> </ol>
<b>Anggota</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Direktur Keuangan dan Manajemen Korporasi</li> <li>2. Direktur Pengembangan Bisnis</li> <li>3. Seluruh Kepala Divisi Direktorat Keuangan dan Manajemen Korporasi</li> <li>4. Seluruh Kepala Divisi Direktorat Pengembangan Bisnis</li> </ol>	

## Dukungan pada Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs)

TPB	Target Tahun 2030 Berdasar Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/ Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Perseroda)
	Cakupan Jaminan Kesehatan Nasional (JKN).	Perseroan menyertakan seluruh karyawan pada kepesertaan jaminan sosial kesehatan (BPJS) Kesehatan. Kebijakan ini menjadi dukungan pada pemenuhan indikator perbandingan banyaknya penduduk yang mendapatkan perlindungan kesehatan dengan jumlah seluruh penduduk.

# PENGELOLAAN KESELAMATAN PERKERETAAPIAN BAGI PENGGUNA JASA

## Pengungkapan Pengelolaan Topik Material <sup>[3-3]</sup>

Pengelolaan keselamatan perkeretaapian bagi pengguna jasa berdampak langsung pada kepercayaan pengguna jasa, sehingga akan mempengaruhi jumlah pengguna jasa. Komitmen Perseroan mengelola keselamatan perkeretaapian bagi pengguna jasa, adalah dengan menerapkan Standar Pelayanan Minimal (SPM), sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No.63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, serta Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.95 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Moda Raya Terpadu/*Mass Rapid Transit*, dan Lintas Raya Terpadu/*Light Rail Transit* (LRT). Selain itu Perseroan telah menerapkan kebijakan Sistem Manajemen Perkeretaapian sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2018 yang juga telah berkorelasi dengan ISO Terintegrasi. Efektivitas pengelolaan keselamatan perkeretaapian bagi pengguna jasa dilakukan melalui mekanisme evaluasi berdasar pencapaian target Indikator Kinerja Utama (KPI), dan pelaporan berkala kepada pihak-pihak berwenang. Berdasar evaluasi tahun 2021 diketahui tingkat ketepatan waktu perjalanan adalah 99,96%, sementara Indeks Kepuasan Pengguna Jasa mencapai 88,29%. Pelibatan pengguna jasa dalam pengelolaan keselamatan perkeretaapian dilakukan dengan sosialisasi berkelanjutan, baik secara langsung maupun dengan pemanfaatan media sosial.

Untuk mendukung penerapan protokol COVID-19 pelaksanaan operasional MRT Jakarta selama tahun 2021 menyesuaikan layanan/pola operasi sesuai dengan ketentuan pemerintah dalam menekan laju penyebaran COVID-19 dengan memberlakukan penyesuaian grafik perjalanan kereta api (gapeka) terhadap level PPKM hingga pembatasan kapasitas penumpang sebanyak 65 penumpang per *car* atau 390 penumpang per *trainset*, dengan tetap memperhatikan evaluasi tingkat kepadatan penumpang.

Kegiatan *improvement* yang telah dilakukan sebagai bentuk efisiensi dan efektivitas pelayanan operasional MRT Jakarta guna mendukung elektronifikasi integrasi pembayaran transportasi di area Jakarta. Dampak positif terhadap pelaksanaan kegiatan ini yakni kemudahan bagi pengguna melakukan pembayaran inter-moda, meningkatkan peralihan perpindahan dari transportasi pribadi ke transportasi publik yang lebih ramah lingkungan. Beberapa kegiatan yang telah dilakukan antara lain:

1. Penambahan fasilitas *ticketing* di Stasiun ASEAN merupakan salah satu program integrasi penumpang dari dan menuju Stasiun ASEAN ke Halte TransJakarta CSW;
2. Modifikasi fasilitas *ticketing* di stasiun dengan peningkatan *availability* ARVCT sebagai bentuk tindak lanjut dan solusi untuk pencegahan *failure* jika terjadi *blackout*;
3. Program Jaklingko EIPTJ sebagai uji coba penggantian serta implementasi perangkat add on gate MRT Jakarta dengan *add on gate* Jaklingko.



Sejalan dengan semangat transformasi digital yang sedang dibangun, sepanjang tahun 2021 Perseroan telah melaksanakan berbagai program transformasi digital untuk mendukung pelaksanaan operasi, antara lain:

1. Pengembangan aplikasi TRAMS (*Train Operation Access and Management System*) sebagai bentuk digitalisasi kegiatan operasional sehari-hari yang telah dilaksanakan sejak Q3 Tahun 2021 menghasilkan efisiensi hingga 19% baik dari segi waktu hingga sumber daya yang terpakai;
2. Pengembangan aplikasi ROGER (*Railway Operation Learning Center*) sebagai salah satu penyegaran pelatihan yang berbentuk digital bagi tim operasi (masinis dan OCC).

Untuk melanjutkan semangat transformasi digital pada Tahun 2022, Perseroan akan melaksanakan berbagai program untuk mendukung peningkatan efisiensi dan kompetensi *manpower* dalam pelaksanaan operasional berkelanjutan, yaitu:

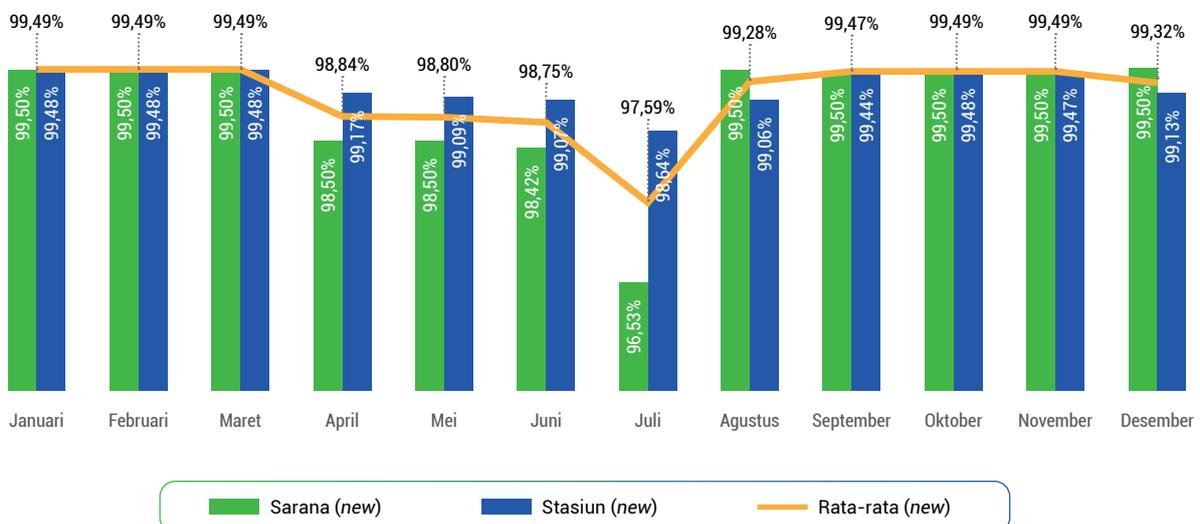
1. Pelatihan dan pengembangan *skill* bagi Departemen OCC berupa penyetaraan kompetensi sebagai restandarisasi kompetensi dan sertifikasi yang dimiliki oleh Dispatcher;
2. Pelatihan dan pengembangan *skill* bagi masinis yang terpilih sebagai calon instruktur di Lingkungan Departemen Train Driver;
3. Pelaksanaan simulasi yang telah dilakukan sebagai bentuk tanggung jawab operator untuk memastikan keselamatan serta kenyamanan pengguna jasa, antara lain:
  - a. Penanganan TSS Off, berkolaborasi dengan Departemen Power untuk memastikan kinerja operasi tetap berjalan apabila terdapat gangguan pada sistem kelistrikan.
  - b. *Headway Regulation 1*, rekayasa operasi yang merupakan skenario dalam penanganan ketika TSS Off serta uji coba terhadap sistem OCC.
  - c. *Headway Regulation 2*, rekayasa operasi dengan skenario gangguan wesel di Stasiun Bundaran HI serta pengembalian operasi sesuai gapeka.
  - d. Perpindahan Kontrol OCC, untuk menguji beberapa konsol lain sebagai salah satu preventif apabila terjadi kondisi luar biasa yang mengakibatkan tidak bisa mengakses ruang OCC.
  - e. *Langsir DAL Gradient*, uji coba sistem langsir dengan berbagai skenario sebagai tindak lanjut terhadap berjalannya proyek MRT Jakarta Fase 2 hingga Stasiun Kota.
  - f. Pengurangan *Cycle Time*, sebagai kajian tim operasi dalam mengantisipasi apabila terjadinya keterbatasan *trainset*.

## Assessment Dampak Keselamatan dan Kesehatan Layanan [416-1] [416-2]

Pemenuhan SPM di MRT Jakarta mencakup SPM di Stasiun, dan SPM di dalam perjalanan, meliputi keselamatan, keamanan, keandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan. Penilaian penyelenggaraan layanan MRT Jakarta dilaksanakan menyeluruh oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta, dalam suatu kontrak yang mengatur tentang:

- a. Metodologi penilaian pencapaian SPM (*service level*);
- b. Toleransi pencapaian SPM;
- c. Bobot penilaian SPM;
- d. Hasil akhir pencapaian SPM; dan
- e. Tata cara dan penenaan sanksi atas pelanggaran SPM.

Pemenuhan SPM di MRT Jakarta mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan No.63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, serta Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.95 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Moda Raya Terpadu/*Mass Rapid Transit*, dan Lintas Raya Terpadu/*Light Rail Transit* (LRT). Hasil pencapaian SPM di MRT Jakarta sebesar 99,12%, yang dinilai secara berkala oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Di samping itu, selama periode pelaporan, tidak terdapat insiden terkait ketidakpatuhan pada peraturan kesehatan dan keamanan layanan MRT Jakarta.





## Perlindungan Privasi Pelanggan [2-27][418-1] [LT14]

Seiring penerapan integrasi pembayaran transportasi Jabodetabek berbasis akun pengguna atau *account-based ticketing*, Perseroan berkomitmen memberikan perlindungan privasi (data) pengguna jasa. Hal ini tidak terlepas dari kebutuhan data pribadi di aplikasi yang disiapkan. Pada tahun 2021 tidak ada pengaduan substansial terkait penyalahgunaan privasi (data) pelanggan, termasuk kebocoran, pencurian maupun kehilangan data pengguna jasa. Realisasi perlindungan data pelanggan antara lain:

- Adanya verifikasi keamanan SMS OTP (*one time password*)

sebagai mekanisme untuk validasi pendaftaran pengguna pada aplikasi;

- Penempatan *data server/data center* aplikasi yang berbasis cloud dengan provider tersertifikasi dan berada di dalam kontrol team IT MRT Jakarta sepenuhnya;
- Adanya mekanisme enkripsi dan *hashing* untuk data pelanggan untuk menjamin keamanan data pengguna;
- Data pengguna tersimpan aman dan tidak pernah dibagikan dan digunakan untuk kepentingan pihak ketiga seperti periklanan dan lain sebagainya.

## Dukungan pada Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs)

TPB	Target Tahun 2030 Berdasarkan Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Perseroan)
 <p>9 INDUSTRI, INOVASI DAN INFRASTRUKTUR</p>	<p>Mengembangkan infrastruktur yang berkualitas, andal, berkelanjutan dan tangguh, termasuk infrastruktur regional dan lintas batas, untuk mendukung pembangunan ekonomi dan kesejahteraan manusia, dengan fokus pada akses yang terjangkau dan merata bagi semua.</p>	<p>Operasional MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI) mencapai panjang lintasan 16 km. Sesuai rencana pengembangan, MRT Jakarta akan dilanjutkan hingga Fase 2, Fase 3, dan Fase 4, dengan total panjang lintasan mencapai 102 km. Keberadaan MRT Jakarta mendukung pemenuhan indikator panjang jalur kereta api nasional.</p>
 <p>11 KOTA DAN PEMUKIMAN YANG BERKELANJUTAN</p>	<p>Pada tahun 2030 menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan untuk semua, meningkatkan keselamatan lalu lintas, terutama memperluas jangkauan transportasi umum, dengan memberi perhatian khusus pada kebutuhan mereka yang berada dalam situasi rentan, perempuan, anak, penyandang disabilitas dan orang tua.</p>	<p>Perseroan mendukung integrasi transportasi Jabodetabek dengan KBT/TOD agar mudah diakses lebih banyak pengguna jasa, sehingga mendukung pemenuhan indikator proporsi populasi yang mendapatkan akses nyaman pada transportasi publik.</p> <p>Perseroan juga terus menambah fasilitas untuk memudahkan penyandang disabilitas dan kelompok rentan lain menggunakan jasa MRT Jakarta untuk mendukung mobilitas mereka, sehingga mendukung indikator persentase penduduk terlayani transportasi umum.</p>

## Rekrutmen yang Adil <sup>[LT16]</sup>

Perseroan memberikan kesempatan setara kepada setiap individu warga Indonesia untuk menjadi karyawan, dengan mengabaikan latar belakang gender, suku, agama, afiliasi politik, dan faktor-faktor diskriminasi lain. Proses rekrutmen dan seleksi dilakukan secara terbuka, dengan komitmen mendukung prinsip-prinsip ketenagakerjaan global yang diatur Organisasi Pekerja Internasional (ILO), yakni pengakuan hak berserikat, penghapusan kerja paksa, penghapusan pekerja anak, serta penghapusan diskriminasi pada pekerjaan maupun jabatan.

## Remunerasi Pekerja <sup>[LT17]</sup>

Setiap karyawan menerima remunerasi sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Perusahaan. Besaran remunerasi terendah untuk karyawan MRT Jakarta pada tahun 2021, masih lebih tinggi 4% dari ketentuan upah minimum provinsi (UMP) yang ditetapkan Gubernur DKI Jakarta. Perseroan menyertakan karyawan dalam program jaminan sosial ketenagakerjaan, dengan membayarkan iuran kepesertaan Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) Ketenagakerjaan. Melalui kepesertaan pada BPJS Ketenagakerjaan, setiap karyawan akan mendapatkan perlindungan bila mengalami kecelakaan kerja, pensiun, maupun pemutusan hubungan kerja.

Tambahan benefit yang diberikan kepada Karyawan adalah fasilitas kesehatan tambahan dengan skema *Administration Service Only* (ASO), selain dari itu Perusahaan memberikan Asuransi Director & Officers kepada karyawan dengan maksud memberikan perlindungan bagi Direksi & Pejabat Struktural MRT Jakarta agar terbebas dari kerugian keuangan.

Selain itu, karyawan juga diikutsertakan dalam program pensiun. Perseroan menggunakan dua lembaga pengelola dana pensiun, yakni Program Jaminan Pensiun BPJS Ketenagakerjaan dan Dana Pensiun Lembaga Keuangan (DPLK) Manulife Indonesia. Sumber dana program pensiun berasal dari kontribusi Perseroan dan karyawan. Besarnya kontribusi dana pensiun adalah 3,7% dari Perseroan dan 2% dari karyawan. Program Jaminan Pensiun BPJS Ketenagakerjaan dan DPLK Manulife Indonesia, bersifat wajib bagi seluruh (100%) karyawan. <sup>[201-3]</sup>

Dalam program pensiun yang berlaku di Perseroan, liabilitas imbalan kerja atas karyawan dihitung berdasarkan persyaratan minimum UU Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Liabilitas imbalan kerja karyawan pada 31 Desember 2021 yang diakui dalam laporan posisi keuangan ditentukan melalui perhitungan aktuarial independen. Selama periode pelaporan, tidak ada karyawan yang pensiun sehingga tidak ada realisasi dana pensiun yang dibayarkan Perseroan. <sup>[201-3]</sup>

Pengelolaan Dana Pensiun Karyawan <sup>[201-3]</sup>			
Uraian		2021	2020
Tingkat Diskonto			3,64%-7,83%
Kenaikan Gaji Tahunan			3%
Tingkat Mortalitas		Berdasarkan Tabel TMI (2019)	
Usia Pensiun		58 Tahun	58 Tahun
Tingkat Pengunduran Diri	Usia 15-29 tahun	2,1%	3,8%
	Usia 30-34 tahun	1,1%	2,4%
	Usia 35-39 tahun	0,6%	1,4%
	Usia 40-49 tahun	0,6%	1,4%
	Usia 50-53 tahun	0,0%	0,5%
	Usia lebih dari 53 tahun	0,0%	0,5%
Tingkat Kecacatan		10% dari TMI 2019	

## Perjanjian Kerja Bersama [2-30] [LT9]

Karyawan adalah pemangku kepentingan strategis yang berpengaruh langsung pada kegiatan operasional Perseroan. Hubungan industrial dengan karyawan dikelola secara berkeadilan, saling menghargai, dan profesional. Perseroan belum memiliki Perjanjian Kerja Bersama (PKB), dan menerapkan Peraturan Perusahaan sebagai pengganti PKB, yang berlaku mengikat seluruh (100%) karyawan. Beberapa topik yang diatur di Peraturan Perusahaan di antaranya tata waktu kerja dan istirahat, hak cuti, remunerasi, dan K3. Peraturan Perusahaan yang diterbitkan Perseroan juga berlaku untuk pekerja lain yang bukan karyawan, namun bekerja di lingkungan dan/atau untuk kepentingan Perseroan.

## Penerapan Gender Equality

Dalam penerapan *Gender Equality*, tahun 2021 Perseroan fokus pada peningkatan *awareness Gender Equality* bagi seluruh karyawan. Program peningkatan *awareness Gender Equality* akan bermanfaat bagi seluruh karyawan MRT Jakarta, baik laki-laki maupun perempuan. Sasaran program ini adalah terciptanya lingkungan kerja yang inklusif.

Untuk meningkatkan *awareness*, Perseroan melakukan *Focus Group Discussion (FGD) Gender Equality* dengan karyawan perempuan untuk mendapatkan saran dan masukan terkait kebijakan dan program untuk mendukung penerapan *Gender Equality*, yang kemudian ditindaklanjuti

dengan pembentukan *Task Force Gender Equality* melalui Surat Tugas Nomor 013/INT/BOD-MRT/ST/VII/2021 tanggal 30 Juli 2021.

Sepanjang tahun 2021, *Task Force Gender Equality* meningkatkan *awareness* kepada karyawan Perseroan melalui kegiatan *talkshow* dengan nama program *Equitalk* dan survei yang melibatkan seluruh karyawan. Program *Equitalk* dilakukan rutin setiap bulan dengan mengangkat tema terkait penerapan *gender equality*, dan penciptaan lingkungan kerja kondusif dan inklusif.

Program Task Force Gender Equity Tahun 2021 PT MRT Jakarta (Persero)		
Program	Tanggal Pelaksanaan	Tema
Talkshow Equitalk	Jumat, 27 Agustus 2021	<i>What's Equity Gender</i>
	Jumat, 17 September 2021	<i>Support System</i>
	Jumat, 22 Oktober 2021	<i>Diversity, Inclusivity, and Equity Building</i>
	Kamis, 25 November 2021	Menjaga Kesehatan Reproduksi
	Rabu, 22 Desember 2021	Kesiapan Mental untuk Berumah Tangga
Survei Penerapan Gender Equity di Perseroan	11 – 30 November 2021	Target Survei: Mendapatkan aspirasi dari seluruh Karyawan terkait penerapan <i>gender equality</i> di Perseroan.



Focus Group Discussion (FGD) Gender Equality

## Pengungkapan Pengelolaan Topik Material <sup>[3-3]</sup>

Penyelenggaraan MRT Jakarta dilengkapi dokumen Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal), yang menyertakan analisis dampak sosial, baik negatif maupun positif, yang timbul dari proses pembangunan, operasional maupun pengembangan MRT Jakarta. Pengelolaan dampak sosial dilaksanakan melalui distribusi nilai ekonomi langsung yang dihasilkan, pengelolaan dampak ekonomi signifikan tidak langsung, pemberdayaan UMKM dan pemenuhan tanggung jawab sosial perusahaan (CSR) dengan realisasi tahun 2021 mencapai Rp518.474.475. Perseroan berkomitmen melibatkan masyarakat, baik secara langsung sebagai penerima manfaat maupun tidak langsung melalui kontraktor/vendor/pemasok. Evaluasi pengelolaan dampak sosial dilakukan melalui mekanisme pelaporan pelaksanaan kegiatan, dan pencapaian target dalam Indikator Kinerja Utama (KPI). Hasil evaluasi menunjukkan seluruh kegiatan tanggung jawab sosial dapat dilaksanakan dengan baik pada tahun 2021.

## Assessment Dampak Sosial <sup>[413-1][413-2]</sup>

MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI) telah memiliki dokumen AMDAL tahun 2011, dimana dokumen adendum terakhir yang dilaksanakan pada tahun 2017 telah disampaikan kepada publik melalui *website* MRT Jakarta. Selama tahun 2021, Perseroan telah melakukan pemantauan dan pengelolaan dampak lingkungan, termasuk diantaranya dampak sosial, dari kegiatan operasional MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI). Hasil pemantauan dan pengelolaan tersebut secara rutin disampaikan melalui Laporan Implementasi Rencana Pemantauan Lingkungan dan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL-RPL) kepada instansi-instansi terkait setiap 6 bulan sekali.

Pembangunan MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota) telah memiliki dokumen AMDAL yang disusun pada tahun 2011, atas perkembangan desain diperlukan adanya Adendum AMDAL dimana dokumen adendum telah diselesaikan pada tahun 2021 dan disampaikan kepada publik melalui *website* MRT Jakarta. Adendum dilaksanakan akibat adanya beberapa perubahan di antaranya: pergeseran lokasi stasiun, penambahan fasilitas stasiun seperti *Cooling Tower*, *Ventilation Tower*, dan *entrance*, serta adanya Saluran Kabel Tegangan Tinggi 150kV, yang menimbulkan penambahan dan penyesuaian dampak lingkungan. Hasil pemantauan dan pengelolaan pada tahap Pra-konstruksi dan Konstruksi MRT Jakarta Fase 2A secara rutin disampaikan melalui Laporan Implementasi Rencana Pemantauan Lingkungan dan Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL-RPL) kepada instansi-instansi terkait setiap 3 bulan sekali.

Perseroan juga melakukan pemetaan sosial untuk mengetahui gambaran kondisi sosial masyarakat di sekitar area operasi, sebagai pertimbangan menentukan bentuk pelibatan masyarakat. Selama tahun 2021 pelibatan masyarakat dilakukan dengan beberapa pendekatan, seperti pemberdayaan UMKM dan pemenuhan tanggung jawab sosial perusahaan (CSR).

Pada periode pelaporan, Perseroan memulai pengerjaan pembangunan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota). Saat ini pekerjaan yang berlangsung memberikan manfaat tidak langsung ke masyarakat berupa lapangan kerja, baik sebagai pekerja kontraktor maupun pekerja informal lain yang menyediakan kebutuhan para pekerja kontraktor. Dalam beberapa tahun mendatang keberadaan MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota) akan memberikan manfaat tidak langsung bagi perekonomian Jakarta, dari berkurangnya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) dan kurangnya kemacetan, seiring bertambahnya jumlah pengguna jasa sebagai dampak perpindahan dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik. Manfaat tidak langsung lain adalah keberadaan kawasan komersial baru, pengembangan hunian terjangkau serta pertumbuhan nilai properti dalam kawasan, yang akan meningkatkan potensi pendapatan daerah melalui pajak maupun retribusi.

Selain itu, terdapat juga efisiensi energi akibat penggunaan listrik sebagai sumber energi utama, di antaranya terhadap penggunaan LED, non-CFC *air conditioning*, serta penggunaan PSD.

## Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan dan Didistribusikan

Nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dan didistribusikan berdampak pada dukungan pemangku kepentingan bagi keberlangsungan Perseroan. Sebagian dari nilai ekonomi yang didistribusikan merupakan investasi sosial untuk meminimalkan dampak negatif terhadap masyarakat dan lingkungan di sekitar area operasi Perseroan. Melalui distribusi nilai ekonomi langsung yang diperoleh, Perseroan berkomitmen memenuhi kebutuhan para pemangku kepentingan. Sebagian investasi sosial direalisasikan dalam program/kegiatan tanggung jawab sosial (CSR), yang melibatkan masyarakat sebagai penerima manfaat, dengan realisasi tahun 2021 sebesar Rp1,10 miliar. Evaluasi atas pelaksanaan investasi sosial dan program CSR tahun 2021 dilakukan melalui mekanisme pelaporan berkala kepada Direksi, dengan hasil evaluasi, program/kegiatan yang dilaksanakan telah berjalan dengan baik dan mendatangkan manfaat bagi pemangku kepentingan. [3-3]

Nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dalam bentuk Total Pendapatan Perseroan tahun 2021 mencapai Rp1.356.308 juta, meningkat Rp271.606 juta, atau 25% dari tahun 2020 sebesar Rp1.085.498 juta. Selama tahun 2021 Perseroan memperoleh bantuan finansial dari Pemerintah berupa pembayaran subsidi sebesar Rp819.205 juta, dan menjadi bagian dari Pendapatan Usaha Perseroan. Subsidi dibayarkan Pemprov DKI Jakarta yang merupakan Pemegang Saham Perseroan, sebagai *public service obligation* (PSO) operasional MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI), dan tidak ada untuk rute lain di luar negeri. [201-1][201-4]

Sebagian dari nilai ekonomi dihasilkan pada tahun 2021, didistribusikan kepada pemangku kepentingan dalam bentuk biaya operasional, biaya umum dan administrasi, termasuk pembayaran gaji dan kesejahteraan kepada karyawan, biaya pajak, biaya lainnya, dan investasi masyarakat/biaya CSR. Perseroan hanya beroperasi di Indonesia, sehingga tidak ada nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dari wilayah operasi di negara lain.

**Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan dan Didistribusikan (Dalam Juta Rupiah) [201-1]**

Uraian	2021	2020 *)	2019 *)
<b>A Nilai Ekonomi Langsung yang Dihasilkan</b>			
Pendapatan Usaha	1.355.917	1.085.498	933.230
Pendapatan Lainnya	60.502	21.527	70.364
Pendapatan Keuangan	40.664	40.807	50.490
Manfaat Pajak Penghasilan tangguhan	(65.829)	(6.385)	79.434
Pos yang Tidak akan Direklasifikasi ke Laba Rugi: Pengukuran Kembali atas Program Imbalan Pasti	166	(1.732)	3.324
Jumlah Nilai Ekonomi yang Dihasilkan	1.391.421	1.139.715	1.136.841
<b>B Nilai Ekonomi yang Didistribusikan</b>			
Beban Pokok Pendapatan	(989.996)	(974.564)	(760.415)
Beban Umum dan Administrasi (Termasuk Gaji dan Kesejahteraan Karyawan)	(218.351)	(189.754)	(221.750)
Beban Lainnya	(25.032)	(26.603)	-
Beban Pajak Final	(11.678)	(17.492)	(7.973)
Investasi Masyarakat/Dana CSR	(1.101)	(824)	(882)
Jumlah Ekonomi yang Didistribusikan	(1.246.158)	(1.209.237)	(991.020)
<b>Nilai Ekonomi yang Ditahan</b>			
A-B	145.263	(70.826)	146.704

\*) Restatement

Di sisi lain, selama tahun 2021 Perseroan tidak dihadapkan pada implikasi finansial secara langsung sebagai dampak dari perubahan iklim. Tidak ada operasional MRT Jakarta yang dihentikan akibat perubahan iklim, sehingga menimbulkan kerugian karena berkurangnya pendapatan serta bertambahnya beban operasional. Demikian pula dengan kegiatan pembangunan konstruksi MRT Jakarta

Fase 2A (Bundaran HI–Kota) untuk Paket Kontrak CP 201 dan CP 203, berjalan sesuai perencanaan serta tidak ada keterlambatan karena kondisi akibat perubahan iklim. Namun demikian, sebagai bentuk mitigasi bencana yang berpotensi terjadi akibat perubahan iklim di masa mendatang, perlu ditambahkan *extra measure* pada desain MRT Jakarta, di antaranya *Flood Protection System* yang lebih *advanced*.

[201-2]

## Pengelolaan Pengaruh Ekonomi Tidak Langsung [203-1][203-2]

Kegiatan operasi dan usaha Perseroan telah mendatangkan manfaat tidak langsung bagi masyarakat. Keberadaan fasilitas pendukung berupa ruang terbuka dan ruang interaksi publik, dapat dimanfaatkan masyarakat secara gratis untuk berbagai kegiatan, terutama rekreasi, sehingga turut mendukung peningkatan kesehatan mental. Perseroan terus menambah fasilitas pendukung sejalan dengan pengembangan KBT/TOD, sehingga akan lebih banyak fasilitas pendukung yang bisa dimanfaatkan masyarakat. Pengungkapan informasi tentang realisasi pengembangan KBT/TOD pada tahun 2021 disampaikan pada Laporan Tahunan 2021 PT MRT Jakarta (Persero).

Pada periode pelaporan, Perseroan memulai pengerjaan pembangunan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota). Saat ini pekerjaan yang berlangsung memberikan manfaat tidak langsung ke masyarakat berupa lapangan kerja, baik sebagai pekerja kontraktor maupun pekerja informal lain yang menyediakan kebutuhan para pekerja kontraktor. Dalam beberapa tahun mendatang keberadaan MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota) akan memberikan manfaat tidak langsung bagi perekonomian Jakarta, dari berkurangnya penggunaan bahan bakar minyak (BBM) dan kurangnya kemacetan, seiring bertambahnya jumlah pengguna jasa sebagai dampak perpindahan dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik. Manfaat tidak langsung lain adalah keberadaan kawasan komersial baru, pengembangan hunian terjangkau serta pertumbuhan nilai properti dalam kawasan, yang akan meningkatkan potensi pendapatan daerah melalui pajak maupun retribusi.

Bentuk lain manfaat tidak langsung dari keberadaan Perseroan adalah pelibatan perusahaan lokal dalam rantai pasok. Perusahaan lokal didefinisikan sebagai perusahaan yang berada dan/atau beroperasi di DKI Jakarta dan sekitarnya, dan tanpa melewati batas negara. Melalui pelibatan perusahaan-perusahaan lokal, maka akan lebih banyak lapangan kerja tersedia bagi masyarakat. Mereka yang menjadi karyawan pada perusahaan pemasok akan menerima imbal jasa pekerjaan, yang dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup termasuk berbelanja sehingga akan mendatangkan efek berantai bagi perekonomian lokal.

Sampai dengan 31 Desember 2021 ada 141 perusahaan lokal yang menjadi bagian rantai pasok Perseroan, atau 96,57% dari total jumlah vendor/pemasok. Bila diasumsikan satu perusahaan lokal mempekerjakan 50-100 orang, maka potensi total jumlah karyawan dalam rantai pasok Perseroan mencapai 14.100 orang.

Laporan ini belum mengungkapkan informasi dampak ekonomi signifikan tidak langsung, dalam konteks perbandingan dampak ekonomi signifikan tidak langsung dengan proyek strategis nasional lain. Sesuai Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional (PSN), pembangunan MRT Jakarta Fase 2 (Bundaran HI–Kota) merupakan Proyek Strategis Nasional.

### Pemberdayaan UMKM <sup>[203-2]</sup>

Perseroan tetap melanjutkan program pemberdayaan masyarakat lokal dengan menyediakan area untuk gerai UMKM di area beranda peron (*concourse*) stasiun. Tahun 2021 ada 23 pelaku UMKM kuliner, fesyen, dan kriya, sesuai Peraturan Direksi No.PER/004/BODMRT/1/2019 tentang Pedoman Tata Laksana Seleksi Untuk Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) sebagai tenan ritel di Stasiun MRT Jakarta. Penentuan UMKM yang mendapat kesempatan membuka gerai di stasiun MRT Jakarta, dilakukan melalui proses seleksi oleh Perseroan bekerja sama dengan Badan Ekonomi Kreatif (Bekraf) untuk mengkurasi UMKM.

Setiap UMKM terpilih berhak menyewa satu buah *booth* yang dilengkapi *hardware* dan *software point of sales* (POS) secara gratis. Selain menyiapkan lokasi gerai UMKM, Perseroan bersama Bekraf juga memberikan pelatihan dan pendampingan melalui tenaga ahli terkait desain tampilan produk, kreativitas, dan pemasaran. Selain itu, UMKM MRT Jakarta juga bekerja sama dengan Dinas Perindustrian

Perdagangan Koperasi Usaha Kecil dan Menengah (DPPKUKM) dan Dinas Ketahanan Pangan, Kelautan dan Pertanian (DKPKP) Provinsi DKI Jakarta dalam mengadakan Bazaar Ramadhan dan memberikan rekomendasi UMKM pada seleksi UMKM tahap 5. Keberadaan UMKM di MRT Jakarta juga menyediakan lapangan kerja sebagai tenaga penjual, serta menyerap 26 pekerja dari masyarakat di sekitar lokasi usaha mereka.

Berlanjutnya pandemi COVID-19 yang diikuti berkurangnya jumlah pengguna jasa, mendorong Perseroan melanjutkan kebijakan relaksasi berupa pembebasan biaya sewa gerai untuk 12 bulan selama tahun 2021. Penerapan kebijakan ini merupakan respon Perseroan atas kondisi yang dihadapi pelaku UMKM karena berkurangnya omzet penjualan, sebagai pengaruh dari berkurangnya jumlah pengguna jasa. Mulai pulihnya jumlah pengguna jasa Perseroan, diharapkan akan meningkatkan omzet penjualan dan mendorong berkembangnya UMKM sehingga akan meningkatkan skala usaha, serta menyerap jumlah tenaga kerja lebih banyak.

Bidang Usaha	2021			2020		
	Jumlah Gerai	Lokasi Stasiun	Jumlah Pekerja	Jumlah Gerai	Lokasi Stasiun	Jumlah Pekerja
Kuliner	20	3	23	8	3	8
Kriya	-	-	-	4	2	4
Fesyen	3	2	3	4	2	4



Gerai UMKM di Stasiun Lebak Bulus

### Kerja Sama Penyewa Reguler <sup>[203-2]</sup>

Perseroan juga bekerja sama dengan penyewa reguler (komersial). Keberadaan gerai mereka pada tahun 2021 turut menyediakan lapangan kerja bagi 140 orang. Dengan meningkatnya jumlah pengguna jasa seiring terkendalinya pandemi COVID-19, Perseroan membuka peluang kerja sama lebih banyak penyewa reguler sehingga lebih banyak peluang kerja tersedia, dan mendorong penyewa reguler untuk mempekerjakan masyarakat di sekitar stasiun yang menjadi lokasi gerai.

Bidang Usaha	Jumlah Tenan Reguler					
	2021			2020		
	Jumlah Gerai	Lokasi Stasiun	Jumlah Pekerja	Jumlah Gerai	Lokasi Stasiun	Jumlah Pekerja
Makanan dan Minuman	10	8	50	13	11	65
Swalayan Mini	10	10	50	11	11	55
Banking	1	1	1	-	-	-
Fesyen & Aksesoris	3	1	15	4	2	20
Services	1	1	5	-	-	-

### Mendorong Pengembangan Usaha Rintisan <sup>[203-2]</sup>

Selama tahun 2021, Perseroan melanjutkan dukungannya terhadap pengembangan usaha rintisan berkembang dan rintisan baru berdiri (*startup*). Terdapat dua program utama yang bertujuan untuk mengembangkan usaha rintisan, yaitu:

1. MRTJ Accel, bertujuan menciptakan kerja sama menguntungkan bagi Perseroan dan perusahaan rintisan berkembang selama enam bulan. Melalui kolaborasi ini, kedua belah pihak dapat peningkatan pendapatan, melakukan penamaan (*branding*), hingga mengelola pengalaman pengguna jasa MRT Jakarta.

MRTJ Accel menasar kepada seluruh usaha rintisan berkembang di Indonesia untuk melakukan kolaborasi dalam mengembangkan bisnis baru baik dalam bentuk produk maupun jasa atau layanan, atau dampak sosial terhadap pengguna jasa maupun kegiatan operasional di MRT Jakarta. Pada tahun 2021 ada tujuh usaha rintisan

berkembang peserta MRTJ Accel yang terpilih dalam melakukan kerjasama dengan PT MRT Jakarta, yakni Ayoconnect, Cakap, Glints ExpertClass, Medically, Shipper, Wecare.id, dan Wehelpyou.

2. MRTJ Incubator ditujukan bagi *startup* dengan fokus pada pengembangan solusi produk atau jasa di ekosistem Perseroan untuk meningkatkan layanan bagi pengguna jasa dan seluruh kawasan MRT Jakarta.

MRTJ Incubator menasar untuk membantu *startup* melakukan uji coba produk di ekosistem Perseroan, dengan harapan produk atau layanan tersebut juga dapat membantu memberikan solusi yang berkaitan dengan inovasi dan digital. Pada tahun 2021 ada lima *startup* peserta MRTJ Incubator yang terpilih, yakni HIGO, kanvas, LEGALKU, riliv dan Soul Parking.



Gubernur Anies Baswedan saat menyaksikan pengoperasian DINA oleh penyandang disabilitas

## Pemberdayaan Penyandang Disabilitas dan Kelompok Rentan Lain <sup>[413-1]</sup>

Perseroan melakukan interaksi dengan berbagai kelompok rentan, untuk memastikan MRT Jakarta ramah bagi semua pihak, salah satunya penyandang disabilitas. Sesuai publikasi The Habibie Center, disebutkan Perseroan telah melibatkan kelompok disabilitas sejak tahap studi kelayakan proyek. Perseroan juga melibatkan perwakilan kelompok disabilitas dalam tahap uji coba sarana dan prasarana kereta MRT Jakarta sebelum resmi beroperasi. Dengan karakter disabilitas berbeda, pelibatan mereka sejak awal akan memberikan masukan berharga dalam menciptakan transportasi publik yang ramah terhadap mereka.

Pelibatan penyandang disabilitas terus dilakukan berkesinambungan, dengan menambah fasilitas yang ramah bagi mereka. Pada periode pelaporan, Perseroan meluncurkan fasilitas *Digital Intelligent Assistant* (DINA) atau Layanan Cerdas Ramah Disabilitas yang ditempatkan di stasiun. Peluncuran DINA dilakukan di Stasiun MRT Bundaran HI, bersamaan dengan Hari Disabilitas yang diperingati setiap tanggal 3 Desember. DINA merupakan fasilitas komunikasi di stasiun MRT Jakarta yang dilengkapi fitur ramah disabilitas. Pengguna jasa yang terkendala masalah pendengaran dapat menggunakan fitur teks yang tersedia maupun fitur teks bebas untuk menanyakan informasi khusus, sementara pengguna jasa yang terkendala penglihatan dapat berbicara langsung dengan menekan tombol *call braille* untuk

berkomunikasi dengan petugas di stasiun. Untuk saat ini DINA telah tersedia di Stasiun Bundaran HI, Blok M BCA, dan Lebak Bulus Grab. Ke depannya, DINA akan disediakan di seluruh stasiun MRT Jakarta.

Perseroan juga melibatkan berbagai sektor organisasi dan komunitas untuk mendukung berbagai inisiatif Perseroan dalam pengembangan komunitas (*community development*) dan membangun transportasi publik yang ramah bagi semua pihak. Perseroan melibatkan Koalisi Pejalan Kaki dan GM Marka untuk mendukung pengembangan kawasan ramah bagi pejalan kaki, melibatkan FDTJ (Forum Diskusi Transportasi Jakarta) untuk mengumpulkan masukan dalam peningkatan pelayanan dan fasilitas sarana prasarana bagi kelompok rentan, bekerja sama dengan berbagai komunitas pesepeda seperti Fitamin, dan Bike to Work untuk menggalakan transportasi publik yang ramah bagi pesepeda. Perseroan akan terus mengembangkan kerja sama dengan berbagai komunitas dan kelompok rentan lainnya guna mewujudkan transportasi yang ramah untuk semua.

Perseroan juga secara aktif melakukan berbagai upaya untuk mencegah segala bentuk perundungan seksual terhadap pengguna jasa. Selama tahun 2021 tidak ada kasus perundungan seksual yang dilaporkan dialami pengguna jasa. <sup>[LT11]</sup>

## Mendukung Upaya Pengendalian COVID-19

Dalam rangka membantu penanganan virus SARS-Cov-2, Perseroan berkontribusi dalam program-program kolaboratif di wilayah DKI Jakarta. Kolaborasi melibatkan partisipasi dari pemangku kepentingan, mitra strategis, dan juga masyarakat untuk bersama-sama membantu pemerintah memberikan bantuan-bantuan kepada masyarakat. Penerima manfaat dari program ini adalah masyarakat yang terdampak pandemi COVID-19, masyarakat rentan yang tinggal di sekitar jalur operasional MRT Jakarta, dan pasien Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) wilayah DKI Jakarta dengan total penerima manfaat dari seluruh kegiatan lebih dari 20.000 orang

## Mekanisme Penyampaian dan Penanganan Keluhan Dampak Sosial

[2-27][413-1]

Perseroan membuka akses kepada masyarakat untuk menyampaikan keluhan maupun pengaduan terkait dengan dampak sosial yang dirasakan langsung maupun tidak langsung. Setiap keluhan atau pengaduan ditangani oleh *Customer Care* MRT Jakarta dan ditindaklanjuti sesuai dengan keluhan atau pengaduan yang disampaikan. Seluruh keluhan maupun pengaduan yang disampaikan pada tahun 2021 telah ditindaklanjuti Perseroan.



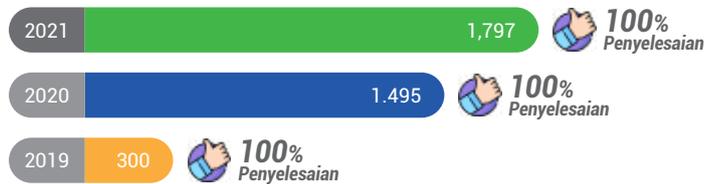
Kegiatan Vaksinasi Publik di Stasiun MRT Jakarta

### Akses Pengaduan Masyarakat terkait Dampak Sosial, Jumlah dan Persentase Penyelesaian Pengaduan [2-25][2-26][413-1]

AKSES

-  Langsung Stasiun
-  Call Center 1500-332
-  Instagram @mrtjkt
-  Twitter @mrtjakarta
-  Facebook MRT Jakarta
-  Email [customer.care@jakartamrt.co.id](mailto:customer.care@jakartamrt.co.id)

#### Jumlah Pengaduan dan Persentase Penyelesaian



Salah satu perhatian Perseroan terkait pengaduan/keluhan dampak sosial adalah keselamatan dan kesehatan dari operasional MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI), maupun pembangunan konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI - Kota), terhadap masyarakat setempat maupun pemangku kepentingan lain dengan melakukan koordinasi dengan pihak - pihak berwenang untuk memastikan keamanan operasi dan pembangunan konstruksi. [2-25][2-26]

### Pengelolaan Dampak Operasional dan Konstruksi MRT Jakarta [2-25][2-26]

Dampak terhadap Keselamatan dan Kesehatan	Pihak Berwenang	Bentuk Pengelolaan Dampak
Operasional MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus–Bundaran HI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan</li> </ul>	Audit SMKP
Pembangunan Konstruksi MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI–Kota)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Korps Lalu Lintas Mabes Poli</li> <li>Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya</li> <li>Dinas Perhubungan DKI Jakarta</li> <li>Direktorat Jenderal Pembinaan Pengawasan Ketenagakerjaan dan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (PPK &amp; K3) Kementerian Ketenagakerjaan</li> <li>Dinas Ketenagakerjaan DKI Jakarta</li> </ul>	<p>Rekayasa lalu lintas di sekitar kawasan proyek</p> <p>Penerapan norma-norma K3</p>

### Dukungan pada Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB/SDGs)

TPB	Target Tahun 2030 Berdasarkan Metadata Indikator TPB Indonesia Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Bappenas	Bentuk Dukungan PT MRT Jakarta (Persero)
<p>8 PEKERJAAN LAYAK DAN PERTUMBUHAN EKONOMI</p>	Mempromosikan kebijakan pembangunan yang mendukung kegiatan produktif, penciptaan lapangan kerja yang layak, kewirausahaan, kreativitas dan inovasi, dan mendorong formalisasi dan pertumbuhan usaha mikro, kecil dan menengah, termasuk melalui akses pada layanan keuangan.	Perseroan memiliki kebijakan perberdayaan UMKM, dengan kerja sama penyewaan tempat usaha di stasiun. Pelaksanaan program mendukung pencapaian indikator persentase akses UMKM ke layanan keuangan.
<p>10 BERKURANGNYA KESEJAJARAN</p>	Pelibatan penyandang disabilitas terus dilakukan berkesinambungan, dengan menambah fasilitas yang ramah bagi mereka.	Perseroan mempromosikan pengoperasian <i>Digital Intelligent Assistant</i> (DINA) oleh penyandang disabilitas. Pada periode pelaporan, Perseroan meluncurkan fasilitas DINA atau Layanan Cerdas Ramah Disabilitas yang ditempatkan di stasiun.
<p>11 KOTA DAN PEMUKIMAN YANG BERKELANJUTAN</p>	Pada tahun 2030, menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan untuk semua, meningkatkan keselamatan lalu lintas, terutama dengan memperluas jangkauan transportasi umum, dengan memberi perhatian khusus pada kebutuhan mereka yang berada dalam situasi rentan, perempuan, anak, penyandang disabilitas dan orang tua.	Secara terencana dan berkelanjutan, Perseroan terus menambah fasilitas untuk meningkatkan mereka yang berada dalam situasi rentan, perempuan, anak, penyandang disabilitas, dan orangtua, dalam mengakses layanan transportasi publik. Komitmen tersebut mendukung pemenuhan indikator proporsi populasi yang mendapatkan akses yang nyaman pada transportasi publik, terpilah menurut jenis kelamin, kelompok usia, dan penyandang disabilitas

## Konservasi Tugu Jam Thamrin

Perseroan bersama dengan kontraktor turut melibatkan Tim Ahli Cagar Budaya yang dibentuk khusus untuk setiap penemuan Bangunan dan Objek Diduga Cagar Budaya (ODCB) selama proses konstruksi berlangsung. Kegiatan ini sebagai upaya MRT Jakarta dalam melakukan konservasi dan penanganan terhadap Objek Cagar Budaya dalam pembangunan konstruksi MRT Fase 2A.

Selain benda-benda ODCB yang banyak ditemukan selama proses penggalian stasiun, terdapat juga Bangunan Cagar Budaya yang secara langsung terdampak jalur MRT yaitu Tugu Jam di Jalan Thamrin. Tugu Jam dinyatakan sebagai Benda Cagar Budaya sesuai dengan ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2010 Tentang Cagar Budaya bahwa benda, bangunan, atau struktur yang berusia lebih dari 50 tahun dapat ditetapkan sebagai cagar budaya. Oleh karena itu, Tugu Jam Thamrin yang selesai masa pembangunannya pada tahun 1970 ini, perlu ditangani secara khusus. Tim Ahli Cagar Budaya DKI Jakarta pada tanggal 22 Oktober 2019 juga telah merekomendasikan menara/tugu jam ini sebagai Struktur Cagar Budaya kepada Gubernur DKI Jakarta.

Mengingat struktur Tugu Jam Thamrin yang teridentifikasi *clashing* dengan atap Stasiun MRT Thamrin maka diperlukan tindakan pemindahan sementara dan perawatan untuk meminimalisir dampak yang terjadi pada saat masa pembangunan stasiun MRT Thamrin sebelum proses pemindahan, ada beberapa tahapan yang diperlukan sebagai berikut:

- Proses persetujuan izin relokasi Tugu Jam ke area Monas harus disetujui oleh Gubernur DKI Jakarta.
- Dokumentasi Arkeologis dan asesmen struktur Tugu Jam yang bertujuan untuk mengetahui kondisi awal Tugu Jam dan menentukan titik-titik pemotongan saat pelaksanaan relokasi Tugu Jam.
- Setelah metode pemotongan disepakati, pekerjaan relokasi Tugu Jam menuju area dilaksanakan oleh Kontraktor MRT dengan pengawasan dari Dinas Kebudayaan DKI Jakarta.
- Setelah Tugu Jam berhasil direlokasi ke Monas, mesin jam kembali diaktifkan dan dirawat sampai Tugu Jam dikembalikan ke Simpang Thamrin setelah pembangunan Stasiun Thamrin selesai dilaksanakan.



Tugu Jam Thamrin

## Pengelolaan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL)



Manajemen Rekayasa Lalu Lintas di Area Thamrin

Hal lain yang menjadi perhatian dalam pembangunan MRT Fase 2A adalah aspek manajemen rekayasa lalu lintas (MRLL) di area proyek, dimana pengalihan/perubahan arus lalu lintas adalah konsekuensi logis yang harus direncanakan secara matang agar performa jalan dan pelayanan publik tetap terjaga selama pembangunan berlangsung.

Sebagai langkah konkret, Perseroan sejak awal telah menuangkan kebutuhan atau persyaratan untuk pelaksanaan manajemen rekayasa lalu lintas dalam dokumen kontrak untuk memastikan komitmen dari kontraktor pelaksana untuk menjaga kenyamanan dan keamanan dari pengguna jalan. Selama masa konstruksi, Perseroan bersama kontraktor pelaksana juga melakukan koordinasi rutin kepada seluruh instansi pemerintah terkait (Dinas Perhubungan, Walikota, Kepolisian, PT Transportasi Jakarta, dan lain-lain) terkait tiap tahapan MRLL yang akan

dilakukan. Setelah mendapatkan persetujuan, Perseroan akan melakukan sosialisasi kepada pemilik/pengelola gedung sekitar yang terdampak secara khusus, menerbitkan *press release* bagi seluruh pengguna jalan di area proyek secara umum, serta menginformasikannya juga melalui kanal media sosial perseroan. Hal ini dilakukan agar publik selalu mendapatkan informasi dengan rencana MRLL yang ada sehingga dapat meminimalisir risiko kecelakaan.

Secara internal, Perseroan bersama konsultan OCG-JPCN dan kontraktor pelaksana melakukan inspeksi lapangan untuk memastikan kesesuaian lajur dan seluruh kelengkapan fasilitas jalan telah tersedia dengan baik dan memenuhi standar sebelum diimplementasikan MRLL. Selama keberlangsungan proyek, kontraktor pelaksana wajib menjaga kondisi jalan serta kelengkapan fasilitas jalan dalam keadaan prima.



## PERNYATAAN DEWAN KOMISARIS TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEBERLANJUTAN 2021 PT MRT JAKARTA (PERSERODA)

Kami, Dewan Komisaris PT MRT Jakarta (Perseroda) yang bertanda tangan di bawah ini, menyatakan bahwa semua informasi dalam Laporan Keberlanjutan tahun 2021 telah dimuat secara lengkap dan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan ini. Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Jakarta, 28 April 2022

**MUHAMMAD SYAUGI**  
Komisaris Utama

**RUKIJO**  
Komisaris

**ZULFIKRI**  
Komisaris

**MUKHTASOR**  
Komisaris

**ADNAN PANDU PRAJA**  
Komisaris



## PERNYATAAN DEWAN DIREKSI TENTANG TANGGUNG JAWAB ATAS LAPORAN KEBERLANJUTAN 2021 PT MRT JAKARTA (PERSERODA)

Kami, Direksi PT MRT Jakarta (Perseroda) yang bertanda tangan di bawah ini, menyatakan bahwa semua informasi dalam Laporan Keberlanjutan tahun 2021 telah dimuat secara lengkap dan bertanggung jawab penuh atas kebenaran isi laporan ini. Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

Jakarta, 28 April 2022



**William P. Sabandar**  
Direktur Utama



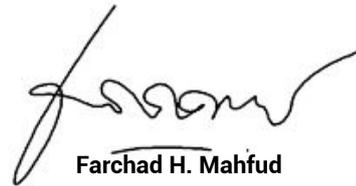
**Silvia Halim**  
Direktur Kontruksi



**Muhammad Effendi**  
Direktur Operasi dan Pemeliharaan



**Roy Rahendra**  
Direktur Keuangan dan Manajemen Korporasi



**Farchad H. Mahfud**  
Direktur Pengembangan Bisnis

Standar GRI	Pengungkapan	Lokasi	Pengecualian		
			Persyaratan yang Dikecualikan	Alasan	Penjelasan
<b>Pengungkapan Umum General Disclosures</b>					
GRI 2: Pengungkapan Umum 2021	2-1 Detail organisasi	22-24			
	2-2 Entitas yang tercakup dalam laporan keberlanjutan organisasi	13			
	2-3 Periode laporan, frekuensi, dan kontak	13			
	2-4 Informasi yang dinyatakan kembali	13			
	2-5 Penjaminan eksternal	13			
	2-6 Kegiatan, rantai nilai, dan hubungan bisnis lainnya	22			
	2-7 Karyawan	25-26			
	2-8 Tenaga kerja yang bukan karyawan	26			
	2-9 Struktur dan komposisi tata kelola	32-24			
	2-10 Nominasi dan seleksi pejabat tata kelola tertinggi	N/A	Nominasi dan seleksi anggota Direksi	Mengurangi duplikasi informasi pada Laporan Tahunan	Informasi ini diungkapkan pada Laporan Tahunan
	2-11 Pejabat tata kelola tertinggi	33, 34, 37			
	2-12 Peran pejabat tata kelola tertinggi dalam memantau dampak manajemen	29-30, 32, 34			
	2-13 Delegasi tanggung jawab dalam mengelola dampak	32-34			
	2-14 Peran pejabat tata kelola tertinggi dalam pelaporan keberlanjutan	8-10, 13			
	2-15 Benturan kepentingan	N/A	Benturan kepentingan	Mengurangi duplikasi informasi pada Laporan Tahunan	Informasi ini diungkapkan pada Laporan Tahunan
	2-16 Komunikasi terkait perhatian yang bersifat kritis	34			
	2-17 Pengetahuan kolektif pejabat tata kelola tertinggi	34			
	2-18 Evaluasi kinerja pejabat tata kelola tertinggi	N/A	Evaluasi kinerja anggota Direksi		
	2-19 Kebijakan remunerasi	N/A	Kebijakan remunerasi	Mengurangi duplikasi informasi pada Laporan Tahunan	Informasi ini diungkapkan pada Laporan Tahunan
	2-20 Proses menentukan remunerasi	N/A	Proses penentuan remunerasi		
	2-21 Rasio total kompensasi tahunan	N/A	Rasio total kompensasi tahunan		

Standar GRI	Pengungkapan	Lokasi	Pengecualian		
			Persyaratan yang Dikecualikan	Alasan	Penjelasan
	2-22 Pernyataan pada pengembangan strategi keberlanjutan	28			
	2-23 Komitmen kebijakan	28			
	2-24 Komitmen dalam menanamkan kebijakan	28			
	2-25 Proses remediasi dampak negatif	74-75			
	2-26 Mekanisme pemberian nasihat dan meningkatkan perhatian	15, 74, 75			
	2-27 Kepatuhan dalam undang-undang dan peraturan	65, 74			
	2-28 Keanggotaan asosiasi	27			
	2-29 Pendekatan pada pelibatan pemangku kepentingan	15			
	2-30 Perjanjian perundingan kolektif	67			
<b>Topik Material Material Topics</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-1 Proses menentukan topik material	13			
	3-2 Daftar topik material	13-14			
<b>Kinerja Ekonomi</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	68-69			
GRI 201: Kinerja Ekonomi 2016	201-1 Nilai ekonomi langsung yang dihasilkan dan didistribusikan	69			
	201-2 Implikasi finansial akibat perubahan iklim	70			
	201-3 Kewajiban pada program imbalan pasti dan program pensiun lainnya	66			
	201-4 Bantuan finansial dari pemerintah	69			
<b>Dampak Ekonomi Tidak Langsung</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	68			
GRI 203: Dampak Ekonomi Tidak Langsung 2016	203-1 Investasi infrastruktur dan dukungan pada layanan publik	70			
	203-2 Dampak ekonomi tidak langsung yang signifikan	70-72			

Standar GRI	Pengungkapan	Lokasi	Pengecualian		
			Persyaratan yang Dikecualikan	Alasan	Penjelasan
<b>Mitigasi Perubahan Iklim</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	44			
GRI 305: Emisi 2016	305-1 Emisi GRK (Scope 1) langsung	44-45			
	305-2 Emisi energi GRK (Scope 2) tidak langsung	44-45			
	305-3 Emisi GRK (Scope 3) tidak langsung lainnya	N/A	Emisi GRK scope 3	Belum mengukur	Belum mengukur emisi GRK scope 3 di tahun 2021
	305-4 Intensitas emisi GRK	45-46			
	305-5 Pengurangan emisi GRK	46			
	305-6 Emisi zat perusak ozon (ODS)	46			
	305-7 Nitrogen oksida (NO <sub>x</sub> ), sulfur oksida (SO <sub>x</sub> ), dan emisi udara yang signifikan lainnya	47-48			
<b>Limbah</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	40			
GRI 306: Limbah 2020	306-1 Timbulan limbah dan dampak yang signifikan terkait limbah	40-42			
	306-2 Pengelolaan dampak yang signifikan terkait limbah	40-42			
	306-3 Timbulan limbah	42			
	306-4 Limbah yang dialihkan dari pembuangan akhir	43			
	306-5 Limbah yang dikirimkan ke pembuangan akhir	42-43			
<b>Keselamatan dan Kesehatan Kerja</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	54			
GRI 403: Kesehatan dan Keselamatan Kerja 2018	403-1 Sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja	55			
	403-2 Identifikasi bahaya, penilaian risiko, dan investigasi	55			
	403-3 Pelayanan kesehatan kerja	55			
	403-4 Konsultasi dan komunikasi keselamatan dan kesehatan kerja	56			
	403-5 Pelatihan terkait keselamatan dan kesehatan kerja	56			
	403-6 Promosi kesehatan pekerja	57			
	403-7 Pencegahan dan mitigasi atas dampak K3 secara langsung terhadap hubungan bisnis	58			
	403-8 Pekerja terlindungi oleh sistem manajemen keselamatan dan kesehatan kerja	59			
	403-9 Kecelakaan kerja	59-62			
	403-10 Penyakit akibat kerja	57			

Standar GRI	Pengungkapan	Lokasi	Pengecualian		
			Persyaratan yang Dikecualikan	Alasan	Penjelasan
<b>Komunitas Lokal</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	68			
GRI 413: Komunitas Lokal	413-1 Pelibatan komunitas lokal, penilaian dampak, dan program pengembangan	68, 73, 74			
	413-2 Dampak signifikan dan potensi dampak negatif terhadap komunitas lokal	68			
<b>Keselamatan, Kesehatan, dan Privasi Pengguna Jasa</b>					
GRI 3: Topik Material 2021	3-3 Manajemen topik material	63			
GRI 416: Kesehatan dan Keselamatan Pelanggan 2016	416-1 Penilaian dampak kesehatan dan keselamatan dari berbagai kategori produk dan jasa	64			
	416-2 Insiden ketidakpatuhan sehubungan dengan dampak kesehatan dan keselamatan dari produk dan jasa	64			
GRI 418: Privasi Pelanggan 2016	418-1 Pengaduan yang berdasar mengenai pelanggan terhadap privasi pelanggan dan hilangnya data pelanggan	65			
<b>Sektor Suplemen Transportasi dan Logistik</b>					
GRI: Sektor Suplemen Transportasi dan Logistik 2006	LT1 Jumlah kereta yang dikendalikan	22			
	LT2 Rincian komposisi armada	22			
	LT3 Kebijakan dan program pengelolaan dampak lingkungan	32			
	LT4 Inisiatif menggunakan sumber energi terbarukan dan untuk meningkatkan efisiensi energi	7			
	LT5 Inisiatif untuk mengendalikan emisi udara perkotaan dalam kaitannya dengan transportasi jalan	45-46			
	LT6 Kebijakan dan program yang diterapkan untuk mengelola dampak kemacetan	18			
	LT7 Kebijakan dan program untuk mengelola kebisingan	49			
	LT8 Dampak lingkungan dari aset infrastruktur transportasi utama	50			

Standar GRI	Pengungkapan	Lokasi	Pengecualian		
			Persyaratan yang Dikecualikan	Alasan	Penjelasan
	LT9 Kebijakan dan program untuk menentukan jam kerja dan jam istirahat, fasilitas istirahat, dan cuti	67			
	LT10 Pendekatan penyediaan fasilitas yang memungkinkan pekerja lapangan untuk menyampaikan komunikasi pribadi	58, 60			
	LT11 Kebijakan dan program tentang pelecehan	73			
	LT12 Jumlah kematian pengemudi atau pihak ketiga di jalan	59			
	LT13 Daftar insiden	59			
	LT14 Kebijakan dan program untuk akses publik ke layanan surat	65			
	LT15 Kapasitas layanan transportasi	22			
	LT16 Kriteria seleksi rekrutmen dan penempatan kerja	66			
	LT17 Jelaskan langkah-langkah yang ada untuk memberikan jaminan pendapatan dan kesinambungan pekerjaan bagi pekerja yang dipekerjakan/dikontrak berulang kali tetapi tidak terus-menerus	66			

# LEMBAR UMPAN BALIK

PT MRT Jakarta (Persero) menyusun Laporan Keberlanjutan sebagai bentuk komitmen untuk menghadirkan sebuah 'keberlanjutan' di masa depan melalui kegiatan operasionalnya. Dalam laporan ini, Perseroan menyampaikan capaian kinerja aspek ekonomi, sosial, lingkungan, dan tata kelola keberlanjutan. Guna dapat mencapai kinerja keberlanjutan yang optimal ke depannya, Perseroan mengharapkan saran, kritik, dan perhatian Anda terkait isi laporan ini.

### Profil Anda

Nama : \_\_\_\_\_  
 Profesi : \_\_\_\_\_  
 No.Telp./Ponsel : \_\_\_\_\_  
 Surat : \_\_\_\_\_

### Jenis Pemangku Kepentingan

Pemegang Saham  Masyarakat  
 Media Masa  Pengguna Jasa  
 Pemerintah  Lain -Lain,  
 Mitra Kerja/Pemasok Sebutkan .....

- Isi Laporan Mudah di Pahami  
 Setuju  Netral  Tidak Setuju
- Laporan ini memberikan saya wawasan terkait komitmen dan upaya-upaya PT MRT Jakarta (Persero) pada keberlanjutan.  
 Setuju  Netral  Tidak Setuju
- Upaya-upaya PT MRT Jakarta (Persero) dalam menerapkan prinsip-prinsip keberlanjutan dalam operasionalnya telah disampaikan secara komprehensif.  
 Setuju  Netral  Tidak Setuju
- Dari topik material yang disampaikan, topik manakah yang menurut Anda perlu dilaporkan secara lebih mendalam?  
 Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3)  
 Keselamatan, Kesehatan, dan Privasi Pengguna Jasa  
 Limbah  
 Komunitas Lokal  
 Mitigasi Perubahan Iklim  
 Kinerja Ekonomi dan Dampak Tidak Langsung
- Mohon berikan saran, kritik, ataupun perhatian khusus, sebagai evaluasi Anda atas isi Laporan Keberlanjutan ini.  
 .....  
 .....  
 .....

Terima kasih atas waktu yang Anda luangkan untuk mengisi lembar umpan balik ini. Kiranya Anda berkenan untuk mengirimkan hasil pindaian (*scan*) lembar umpan balik ke:

**Divisi Corporate Secretary**  
**E-mail: [corsec@jakartamrt.co.id](mailto:corsec@jakartamrt.co.id)**

# 2021

Laporan Keberlanjutan



PT MRT JAKARTA  
Wisma Nusantara, 21th Floor,  
Jl. M.H. Thamrin 59,  
Jakarta 10350 - INDONESIA



(62)21 3906454



(62)21 3155846



[info@jakartamrt.co.id](mailto:info@jakartamrt.co.id)