



TRANS MEDIA

Potret Transportasi Indonesia

Indonesia Bebas

ODOL

Kuala Tanjung PIE:

Integrasi Pelabuhan
Hub Internasional
dan Kawasan Industri

Proyek Strategis Nasional
Sektor Transportasi,
**Pacu Kebangkitan
Ekonomi**

YUK PATUHI PROTOKOL KESEHATAN TRANSPORTASI!

#TRANSPORTASIPRODUKTIFAMAN

1

PAKAI MASKER



2

JAGA JARAK
(PHYSICAL DISTANCING)



3

**TIDAK
BERBICARA**



4

**BAWA
HAND
SANITIZER**



5

**TIDAK
MENYENTUH
AREA WAJAH**

APABILA MENDESAK
GUNAKAN TISU BASAH



6

**TIDAK
MENYENTUH
BAGIAN
KENDARAAN**



7

**TRANSAKSI
CASHLESS**



8

**BAWA HELM
SENDIRI SAAT
NAIK OJEK**



Efek Domino Infrastruktur Transportasi

Para pembaca yang kami hormati,

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) konsisten mewujudkan ketersediaan transportasi di seluruh wilayah Indonesia, karena transportasi merupakan bagian penting yang tak terpisahkan dari upaya menyatukan bangsa. Pengembangan transportasi diharapkan mampu mendorong terwujudnya efek domino yang bermuara pada kebangkitan perekonomian nasional secara berkesinambungan.

Dalam rangka membuat terobosan untuk terus menggeliatkan roda perekonomian, mewujudkan konektivitas, sekaligus menyatukan keberagaman masyarakat, Kemenhub fokus menggarap sejumlah sektor transportasi. Targetnya adalah menciptakan konektivitas tanpa jeda di seluruh pelosok negeri. Hal ini diharapkan mampu menghadirkan pembangunan berkeadilan secara berkelanjutan demi menciptakan kesejahteraan bangsa Indonesia. Diyakini, kemudahan transportasi akan membawa efektivitas pelayanan transportasi menjadi lebih baik, untuk meningkatkan daya saing, investasi, dan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah; sehingga kesejahteraan masyarakat juga akan meningkat.



Senja di Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatra Utara, #dok.integrati

Pada Renstra 2020–2024, Kemenhub kembali melanjutkan kebijakan pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi untuk meningkatkan konektivitas, aksesibilitas serta layanan, sehingga arus penumpang dan barang menjadi lebih lancar, cepat, efisien serta selamat atau dikenal dengan *Service, Safety, Security and Compliance* (3S1C). Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi pada periode Renstra 2020–2024 juga diarahkan untuk mendukung program prioritas pemerintah yaitu pembangunan 10 Bali Baru dengan 5 Daerah Pariwisata Super Prioritas (DPSP)

Berdasarkan Peraturan Presiden (Perpres) No.109 Tahun 2020 tentang Proyek Strategis Nasional (PSN), Kemenhub bertanggung jawab untuk melanjutkan pembangunan maupun pengembangan infrastruktur transportasi sebanyak 36 PSN di 2021. Proyek-proyek tersebut terdiri dari 15 PSN di bidang perkeretaapian, 8 PSN di bidang perhubungan udara, dan 12 PSN di bidang perhubungan laut.

Dalam rangka melanjutkan program pembangunan infrastruktur transportasi, Kemenhub mempertajam rencana kerja anggaran 2021. Diantaranya fokus pada *major project* dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, kegiatan prioritas nasional dalam rancangan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) 2021, kegiatan *multiyear project* yang bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri (PHLN), dan rupiah murni.

Oleh karenanya, Kemenhub bergerak cepat mendorong pemulihan ekonomi di sektor transportasi melalui beberapa upaya. Pertama, melakukan percepatan penyusunan Peraturan Menhub dan SE Dirjen baik Darat, Laut, Udara dan Kereta Api tentang transportasi berbasis protokol kesehatan. Kedua, memberikan stimulus penyerapan anggaran. Ketiga, mendukung program padat karya, dan sejumlah program lainnya seperti terus mendorong investasi melalui pendanaan infrastruktur dengan sumber dana selain APBN, yaitu menggunakan skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU).



Majalah Kementerian Perhubungan
No.STT. No. 349 SK/Ditjen PPG/STT 1976
ISSN : 0853179X

PEMBINA: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, **PENASEHAT:** Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Direktur Jenderal Perkeretaapian, Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan, Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, **PENANGGUNG JAWAB:** Hartanto, **PEMIMPIN REDAKSI:** Hartanto, **REDAKTUR PELAKSANA:** Tinitah S. Amrantasi, Muhammad Pamungkas, **REDAKSI:** Santi Rahmawati, Christanto Agung, Daniel Pietersz, Deni Hendra M, Destrirani, Dwi Wisnu, Hari Buyung, R. Achmad Herdin, Revi Yohana, Romauli Fransiska, Wisnu Kuncoro, **TIM REDAKSI:** Andesrianta Rakhmad, Andung Bayumurti, Prayogie, Syarifah Noor Hidayati, **REDAKSI FOTO:** Abdullah Baraja, Chairudi Bharata Dharma, Dyota Laksmi Tenerezza, Okto Berbudi, Afrilia Mayasari, Rohani, Septian Fajar Saputra, Arum Stulist Nurjeni, Arya Manggala, **ALAMAT REDAKSI:** Jl. Medan Merdeka Barat No.8, Jakarta Pusat, Telp. (021) 3504631, 3811308 Ext. 1122, 1419, Fax (021) 3504631, 3511809, **E-MAIL:** transmedia@dephub.go.id, **PENERBIT:** Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

DAFTAR ISI

TRANSMEDIA | EDISI 01 | 2021



Bandara Internasional Kualanamu, Sumatra Utara,
#dok.integriti

8 TRANS UTAMA Proyek Strategis Nasional Sektor Transportasi, Pacu Kebangkitan Ekonomi

Transportasi merupakan bagian penting yang tak terpisahkan dari upaya menyatukan bangsa. Untuk itu, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) konsisten mewujudkan ketersediaan transportasi di seluruh wilayah Indonesia. Pengembangan transportasi diharapkan mampu memberikan *multiplier effect* ke berbagai sektor yang pada akhirnya akan membangkitkan perekonomian nasional.

3 EDITORIAL

6 TRANS MATA

TRANS UTAMA

- 14**
- Merancang Sistem Transportasi Ibu Kota Negara Baru
 - Transportasi Cerdas Ibu Kota Baru
- 17** Program Padat Karya 2021 di Sektor Transportasi

TRANS DARAT

- 22** Indonesia Bebas ODOL
- Produktivitas Pemeriksaan Angkutan Barang Meningkat, Menhub Beri Apresiasi

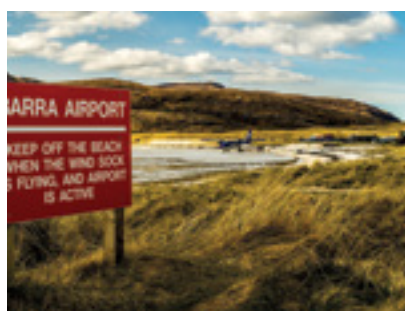
TRANS UDARA

- 26** Tingkatkan Keamanan Penerbangan Demi Keselamatan Bersama
- Dukungan dan Kepedulian Masyarakat



50 LIPUTAN

Mencicipi Kuliner Medan yang Menggugah Selera



TRANS INTERNASIONAL

54 Landasan Pacu Tak Biasa di Bandara Barra



TRANS SEJARAH

56 Sang Penyelamat



TRANS LAUT

29 Kuala Tanjung PIE: Integrasi Pelabuhan Hub Internasional dan Kawasan Industri

- Sinergi Wujudkan *The Indonesia's Logistic and Supply Chain Hub*

TRANS PERKERETAAPIAN

33 KRL Lintas Yogyakarta - Solo Meningkatkan Aksesibilitas dan Kemudahan Bertransportasi

- Subsidi Tujuh KA Perintis di Tahun 2021

TRANS SDM

36 Kemenhub Kantongi Izin Hadirkan Program Studi S2

37 Hindari Kecurangan!

38 Program Digitalisasi Pengawasan Inspektorat Jenderal

KILAS BERITA

39 "Yuk Selamat Bersama" Keselamatan Tanggung Jawab Kita Bersama

40 Lintasan Penyeberangan Banyuwangi-NTB Resmi Dibuka

41 NMT, Pilihan untuk Sehat

42 Program Padat Karya Sektor Perkeretaapian di Jawa Barat Progres Pembangunan KA Bandara YIA

42 Bandara Nglorom Blora Siap Beroperasi di 2021

43 Mengoptimalkan Fungsi Bandara Kertajati

LIPUTAN

44 Yuk, Bertransportasi Publik di Sumatra Utara!

47 Konektivitas Jalur Besi, Perlanjar Distribusi Logistik

48 *Wildlife, Culture, & Religious* Sisi Lain Wisata Sumut

TRANS PERSPEKTIF

52 Geliat Pembangunan Transportasi di Sumatra Bagian Utara

TRANS TEKNOLOGI

58 Deteksi Arus Pergerakan dengan LIDAR

TRANS HIJAU

57 Pesawat Lebih Ringan dan Hemat Bahan Bakar

TRANS SEHAT

60 Bepergian Setelah Vaksin, BOLEH?



Tata kelola pesawat di **Bandara Kualanamu, Sumatra Utara**



Kereta Bandara Kualanamu dan **angkutan kereta logistik** di Pelabuhan Belawan, Medan, Sumatra Utara





Kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatra Utara



Angkutan Damri di Bandara Kualanamu, dan Trans Metro Deli, Sumatra Utara



Proyek Strategis Nasional Sektor Transportasi, Pacu Kebangkitan Ekonomi



Menteri Perhubungan
(Menhub)
Budi Karya Sumadi

Transportasi merupakan bagian penting yang tak terpisahkan dari upaya menyatukan bangsa. Untuk itu, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) konsisten mewujudkan ketersediaan transportasi di seluruh wilayah Indonesia. Pengembangan transportasi diharapkan mampu memberikan *multiplier effect* ke berbagai sektor yang pada akhirnya akan membangkitkan perekonomian nasional.

Transportasi merupakan pendorong pertumbuhan ekonomi dan tulang punggung dari proses distribusi orang maupun barang serta memiliki peran sebagai pembuka keterisolasian wilayah. Kemenhub senantiasa berupaya dapat mengakomodasi kebutuhan masyarakat terhadap kualitas transportasi baik dari aspek keselamatan, keamanan, pelayanan, dan ketersediaan kapasitas. Sementara itu, proses transformasi ekonomi harus dimulai pada 2020-2024 untuk memberikan landasan kokoh menuju Indonesia Maju.

Dalam rangka membuat terobosan untuk terus menggeliatkan roda perekonomian, mewujudkan konektivitas, sekaligus menyatukan keberagaman masyarakat, Kemenhub fokus menggarap sejumlah sektor transportasi. Targetnya adalah menciptakan konektivitas tanpa jeda di seluruh pelosok negeri, sehingga mampu menghadirkan pembangunan berkeadilan secara berkelanjutan demi menciptakan kesejahteraan bangsa Indonesia.

Sejalan dengan disusunnya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) periode 2020-2024, Kemenhub telah menyusun Rencana Strategis (Renstra) sebagai dokumen pendukung RPJMN 2020-2024.

Pembangunan infrastruktur transportasi pada Renstra 2014-2019 telah memberikan dampak signifikan terhadap daya saing bangsa yang ditunjukkan dengan terus meningkatkan *Logistic Performance Index* (LPI). Tentunya, kemudahan transportasi akan membawa efektivitas pelayanan transportasi menjadi lebih baik, untuk meningkatkan daya saing, investasi, dan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah, sehingga kesejahteraan masyarakat juga akan meningkat.

Pada Renstra 2020-2024, Kemenhub kembali melanjutkan kebijakan pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi untuk meningkatkan konektivitas, aksesibilitas serta layanan, sehingga arus penumpang dan barang menjadi lebih lancar, cepat, efisien serta selamat atau dikenal dengan *Service, Safety, Security and Compliance* (3S1C).

Pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi pada periode Renstra 2020-2024 juga diarahkan untuk mendukung program prioritas pemerintah yaitu pembangunan 10 Bali Baru dengan 5 Daerah Pariwisata Super Prioritas (DPSP) meliputi Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo serta Likupang. Selain itu, pembangunan juga diarahkan untuk mendukung pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) serta Kawasan Industri (KI).

Kemhub juga meneruskan program layanan perintis dan subsidi seperti Program Tol Laut yang tahun 2020 mencapai 26 trayek, Program Jembatan Udara sebanyak 27 rute, perintis transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian.

Dalam program pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM), Kemhub juga meningkatkan jumlah peserta dan lulusan diklat teknis transportasi serta Diklat Pemberdayaan Masyarakat. Program ini sangat bernilai strategis guna meningkatkan aksesibilitas serta layanan, sehingga arus pergerakan orang dan barang menjadi

lebih lancar, efisien, serta tingkat keselamatan yang tinggi.

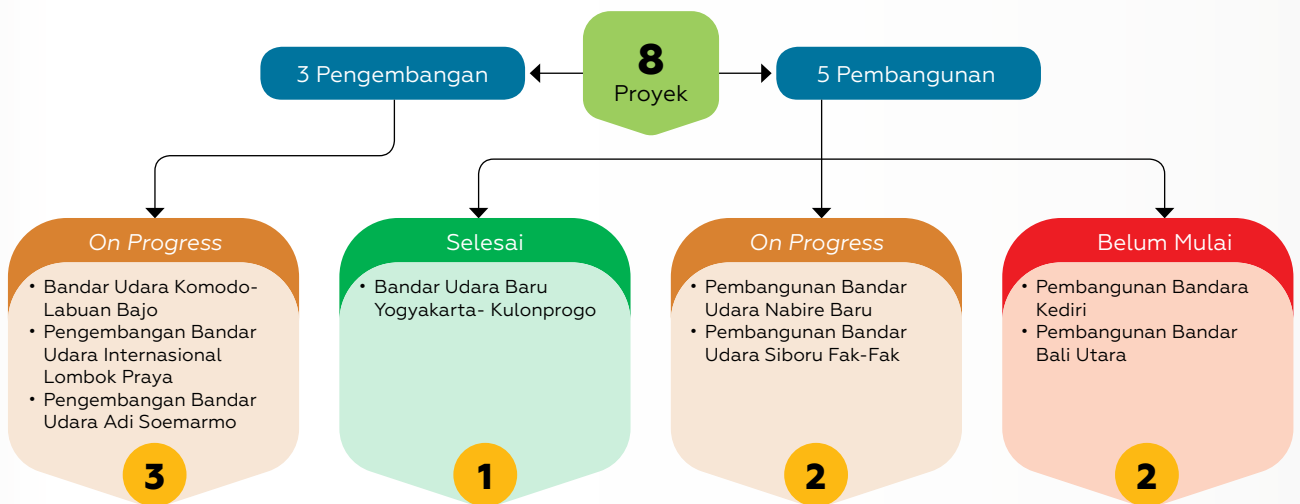
Berdasarkan Peraturan Presiden (Perpres) No.109 Tahun 2020 tentang Proyek Strategis Nasional (PSN), Kemhub bertanggung jawab untuk melanjutkan pembangunan maupun pengembangan infrastruktur transportasi sebanyak 36 PSN di 2021. Proyek-proyek tersebut terdiri dari 15 PSN di bidang perkeretaapian, 8 PSN di bidang perhubungan udara, 12 PSN di bidang perhubungan laut, dan 1 PSN di bidang perhubungan darat (BPTJ).

KOMPOSISI 36 PROYEK STRATEGIS NASIONAL *)

Berdasarkan Perpres No. 109 Tahun 2020

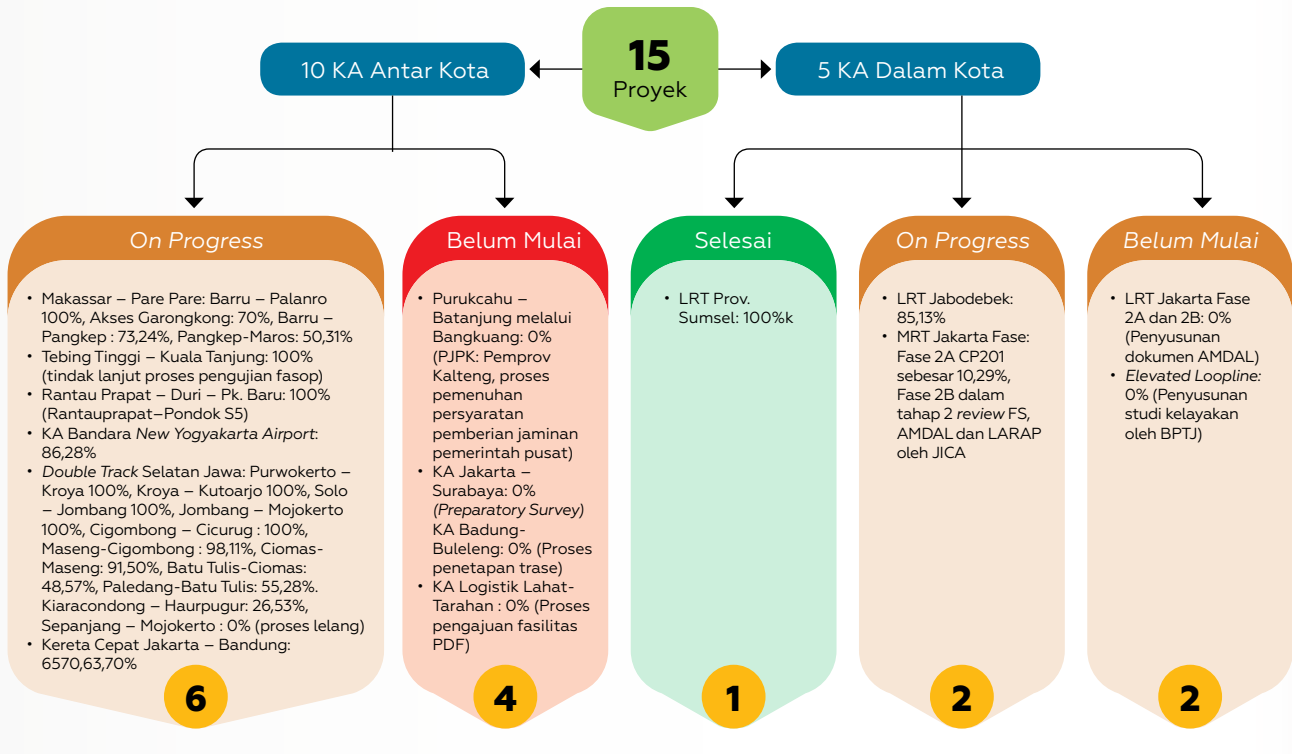


BIDANG PERHUBUNGAN UDARA *)




*Sumber data diambil dari PSN Triwulan 1 Tahun 2021, Kementerian Perhubungan.

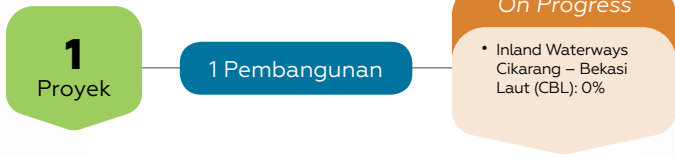
 **BIDANG PERKERETAAPIAN*)**



 **BIDANG PERHUBUNGAN LAUT*)**



 **BIDANG PERHUBUNGAN DARAT (BPTJ*)**



*Sumber data diambil dari PSN Triwulan 1 Tahun 2021, Kementerian Perhubungan.

Beberapa PSN Kemenhub yang telah diselesaikan dan dioperasikan antara lain Kereta Bandara Soekarno-Hatta, Jalur ganda KA Kertapati – Prabumulih, KA Kuala Tanjung, MRT Jakarta Fase I, LRT Sumatra Selatan, KA Bandara Adi Sumarmo, dan LRT Jakarta.

Untuk subsektor perhubungan udara, yang telah selesai antara lain Bandara Kertajati, pengembangan Bandara Jenderal Ahmad Yani, Bandara Sultan Baabullah, Bandara Tjilik Riwut, dan Bandara Raden Inten II. Sedangkan untuk sektor perhubungan laut, yang telah selesai antara lain Pelabuhan Internasional Kuala Tanjung, Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Pantoloan, Pelabuhan Kupang, Pelabuhan Maloy, dan Makassar New Port.

Kemudian, pada sektor perhubungan darat, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) memproyeksikan 1 PSN yang saat ini *on progress*, yaitu *Inland Waterways Cikarang – Bekasi Laut (CBL)*. Lingkup kegiatan pekerjaan *Inland Waterways CBL* berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2019 tentang Pembangunan CBL yang dilakukan melalui skema KPBU dengan KBPTJ bertindak sebagai Penanggung Jawab Proyek Kerjasama (PJPK).

Rencana pengembangan CBL telah mendapatkan rekomendasi kesesuaian tata ruang dari Kementerian Agraria dan Tata Ruang melalui surat Nomor PP.04.03/474-200/VI/2019 tanggal 19 Juni 2019. Pembangunan *Inland Waterways CBL* dalam rangka mengoptimalkan potensi alur sungai sebagai *backup* transportasi barang melalui sungai, sekaligus sebagai penghubung *off the road* Tanjung Priok dengan area *hinterland*. Selain itu, juga untuk mengurangi kongesti jalan dan mengefisienkan *dwelling time*.

Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung

Sebagai salah satu Proyek Strategis Nasional yang telah selesai proyek pengembangannya di 2021 ini, Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatra Utara menjadi perhatian khusus Kemenhub sebagai Pelabuhan Hub Internasional. Hal itu sesuai dengan penyampaian Presiden Jokowi yang telah menetapkan kebijakan Pengembangan Pelabuhan Hub Internasional yang terintegrasi dengan Kawasan Industri di Kuala Tanjung sebagai PSN.



Sebagai salah satu proyek strategis nasional yang telah selesai proyek pengembangannya di 2021 ini, **Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatra Utara menjadi perhatian khusus Kemenhub sebagai Pelabuhan Hub Internasional.**



Kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatra Utara #dok.integriti

Sesuai dengan rencana awal pembangunan di 2016, Pelabuhan Kuala Tanjung akan diintegrasikan dengan kawasan industri dan telah diatur sesuai Perpres No. 3 tahun 2016 dan Perpres No. 56 tahun 2018. Pelabuhan Hub Internasional Kuala Tanjung dan Kawasan Industri Kuala Tanjung merupakan 2 (dua) Proyek Strategis Nasional yang akan dikembangkan secara terintegrasi sesuai hasil studi yang telah dilakukan.

Rencana Induk Pelabuhan Kuala Tanjung yang telah ditetapkan dengan Kepmenhub No. KP 148 tahun 2016 tersebut akan menjadi acuan pembangunan, pengembangan dan operasional pelabuhan pada jangka pendek (2017-2021), jangka menengah (2017-2026) dan jangka panjang (2017-2036). Selain itu juga sebagai acuan dalam pengendalian dan pengawasan segala kegiatan kepelabuhanan baik pembangunan, pengembangan dan operasional tentang kesesuaiannya dengan rencana yang ditetapkan.

Pemerintah bersama PT Pelindo I, salah satu operator jasa kepelabuhanan, telah melakukan sejumlah langkah dalam rencana Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai Hub Internasional. Diantaranya, secara bertahap memindahkan kapal-kapal dengan rute Internasional di Pelabuhan Belawan ke Pelabuhan Kuala Tanjung. Selain itu, akses dari dan menuju kawasan *hinterland* akan dilayani dengan angkutan kereta api dan jalan nasional yang menghubungkan Pelabuhan Kuala Tanjung dengan kawasan sekitarnya.

Lokasi Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di posisi yang sangat strategis, berada di Selat Malaka sebagai salah satu jalur pelayaran niaga tersibuk di dunia. Pelabuhan ini memiliki *water depth* sekitar 15-17 meter Lws dan tren ukuran *vessel international* yang semakin besar, sehingga menjadikan Pelabuhan Kuala Tanjung sangat cocok diposisikan sebagai Pelabuhan ekspor-impor internasional. Sedangkan, Pelabuhan Belawan berlokasi di muara sungai dengan tingkat sedimentasi tinggi akan berevolusi menjadi pelabuhan domestik dan *barging-terminal* bagi Kuala Tanjung.

Sejatinya, Pelabuhan Kuala Tanjung telah direncanakan sebagai *the next Indonesia's logistic dan supply chain hub*. Pelabuhan ini didesain untuk mengakomodasi kapal-kapal berukuran besar dengan bobot 50.000 *dead weight tonnage (DWT)* serta berbagai jenis



Jaringan Kereta Api Trans Sumatra, Provinsi Sumatra Utara (Sumut), merupakan bagian dari dukungan terhadap Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei.

muatan, dari petikemas, curah cair, hingga kargo umum. Pelabuhan ini akan terus dikembangkan sesuai standar internasional dalam memperkuat posisinya sebagai Hub Internasional.

Sebagai bentuk dukungan, Kemenhub memberikan insentif terhadap jasa labuh dan navigasi yang kompetitif untuk eksportir-importir dalam mengirimkan kargonya untuk mendorong *major shipping line* melakukan *direct call* ke Pelabuhan Kuala Tanjung. Kemenhub juga akan mendorong peralihan moda logistik di wilayah Sumatra yang saat ini didominasi jalur darat menjadi jalur laut yang lebih ekonomis dan ramah lingkungan.

Kedepannya, untuk memperkuat posisi Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai Pelabuhan Hub International, direncanakan pembangunan *industrial port* untuk mendukung pengembangan Kawasan Industri Kuala Tanjung seperti *steel*, *petrochemical*, *fertilizer*, *CPO/ agro-businesses*, dan sebagainya.

Pembangunan Pelabuhan International yang terintegrasi dengan kawasan industri diharapkan dapat menarik investasi dalam jumlah besar, baik dari investor swasta, institusi keuangan, dan memberi manfaat sosial ekonomi yang luar biasa bagi Indonesia. Proyek Pembangunan Pelabuhan Internasional direncanakan dibangun saat kapasitas Terminal Multipurpose Kuala Tanjung mulai mendekati kapasitas maksimum dan/atau Kawasan Industri membutuhkan dermaga tambahan.

Untuk perluasan Kawasan Industri juga akan memerhatikan tren perkembangan Kawasan Industri di tahap sebelumnya. Hingga tahap akhir, diperkirakan luasan Kawasan Industri mencapai 3.400 Ha. Manfaat yang dirasakan langsung oleh masyarakat sekitar dengan hadirnya Pelabuhan Kuala Tanjung, yaitu terciptanya lapangan kerja pada saat konstruksi dan pada saat operasional, serta kemudahan logistik untuk masyarakat dan industri sekitar.

Pembangunan Jalur KA Sumut

Direktorat Jenderal (Ditjen) Perkeretaapian Kemenhub melalui Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Wilayah

Sumatra Bagian Utara bertugas menyelesaikan pembangunan Jalur Kereta Api (KA) antara Bandar Tinggi – Kuala Tanjung, dan Trans Sumatra antara Rantauprapat – Kota Pinang Lintas Rantauparapat – Duri – Pekanbaru. Proyek pembangunan ini merupakan amanat dalam Peraturan Presiden (Perpres) Republik Indonesia Nomor 109 Tahun 2020 Tentang Perubahan Ketiga Atas Perpres Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Jaringan Kereta Api Trans Sumatra, Provinsi Sumatra Utara (Sumut), merupakan bagian dari dukungan terhadap Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei. Sebelumnya, pembangunan jalur kereta api antara Bandar Tinggi – Kuala Tanjung merupakan program *Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)* sesuai amanat Perpres Nomor 32 Tahun 2011 Tentang *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*.

Dengan adanya jalur KA antara Bandar Tinggi – Kuala Tanjung memberikan kemudahan, mendukung kecepatan arus logistik dan efisiensi biaya logistik, serta penyediaan moda transportasi ramah lingkungan. Selain untuk angkutan barang jalur ini juga digunakan untuk angkutan penumpang perintis antara Tebing Tinggi – Kuala Tanjung yang direncanakan dilaksanakan tahun 2021.

Jalur KA antara Bandar Tinggi – Kuala Tanjung bertujuan memudahkan mobilisasi penumpang, dengan harapan meningkatkan pertumbuhan ekonomi di daerah, kepadatan lalu lintas di jalan raya dapat ditekan dan mempermudah aksesibilitas menuju Pelabuhan Kuala Tanjung baik angkutan barang dan angkutan penumpang. Disamping pembangunan jalur KA, pemerintah juga akan menyediakan *frontage road* dan penataan perlintasan KA untuk mengurangi dampak pengoperasian jalur KA.

Sementara itu, terkait dengan pembangunan jalur KA Trans Sumatra antara Rantauprapat – Kota Pinang segmen I, baru dilaksanakan sepanjang 33 KM yang berakhir di Desa S6 Aek Nabara Kabupaten Labuhanbatu. Jalur KA antara Rantauprapat – Kota Pinang segmen I, dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di daerah yang memiliki keunggulan dalam hal



Kereta logistik, Sumatra Utara #dok.integriti

kapasitas angkut, kecepatan, keamanan, hemat energi, dan ramah lingkungan. Jalur KA antara Rantauprapat – Kota Pinang segmen I akan dioperasikan tahun 2021 ini.

Besar harapan masyarakat Sumut kepada Kemenhub untuk melanjutkan pembangunan, setidaknya hingga Kota Pinang (15 km) untuk mengoptimalkan manfaat jalur KA yang menghubungkan ibu kota kabupaten di ujung selatan Provinsi Sumut. Keberadaan prasarana transportasi dimaksud sangatlah vital dalam menunjang keberhasilan pembangunan daerah di Kabupaten Labuhanbatu Selatan, khususnya Kota Pinang.

Prasarana tersebut menjadi pendorong bagi berputarnya roda perdagangan, industri, aksesibilitas dan mobilitas masyarakat yang semakin tinggi. Selain itu, juga mendorong percepatan pengembangan wilayah, penyerapan tenaga kerja, dan potensi perkembangan sektor informal pendukung kegiatan konstruksi maupun operasional daerah rute KA.

Alokasi Anggaran 2021

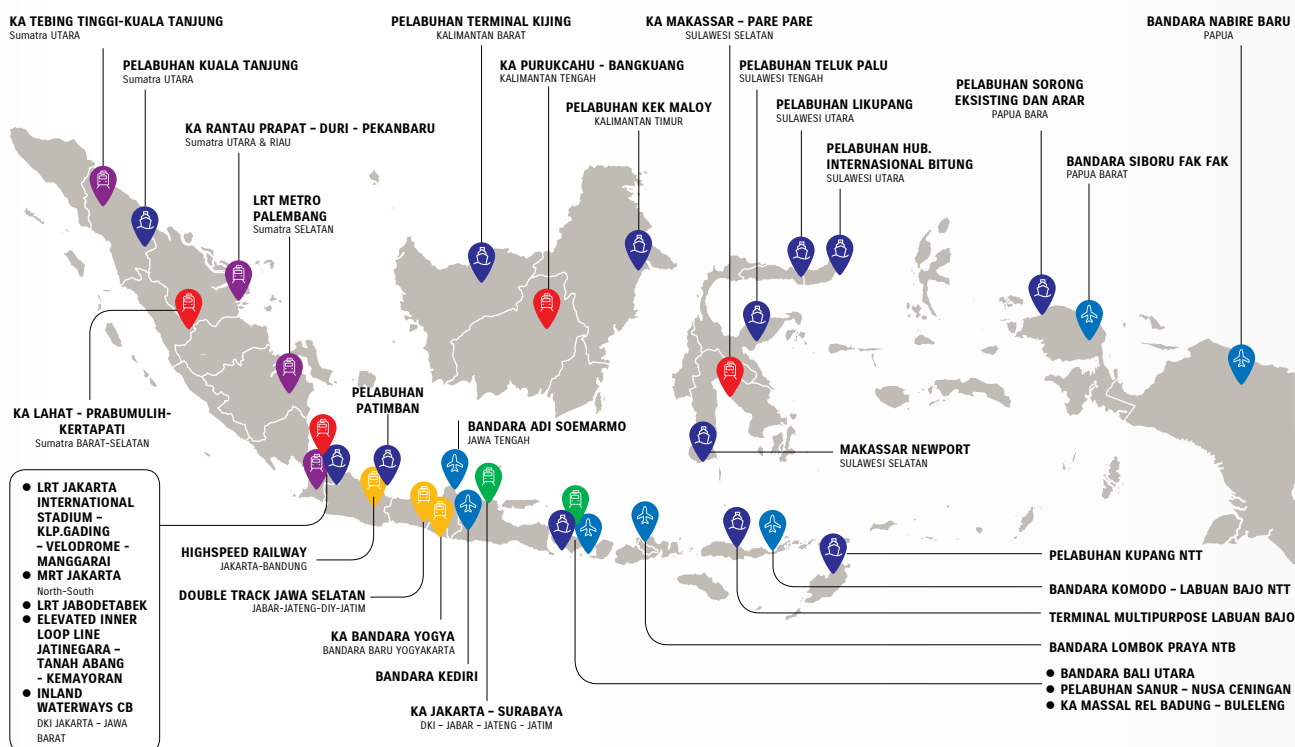
Untuk melanjutkan program pembangunan infrastruktur transportasi, Kemenhub mempertajam rencana kerja anggaran 2021 pada sejumlah kegiatan prioritas dengan mempertimbangkan usulan dan aspirasi Komisi V DPR RI. Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi menjelaskan bahwa belanja anggaran 2021 akan dipertajam pada kegiatan-kegiatan seperti *major project* dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024, kegiatan prioritas nasional dalam rancangan Rencana Kerja Pemerintah (RKP) Tahun 2021, kegiatan *multiyear project* yang bersumber dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN), Pinjaman dan/ atau Hibah Luar Negeri (PHLN), dan rupiah murni.

Berdasarkan rapat Panitia Kerja (Panja) belanja pemerintah pusat 2021 pada 16 September 2020 lalu, pagu anggaran Kemenhub telah ditetapkan dan disepakati sebesar Rp45,6 triliun yang terbagi dalam empat program. Akan tetapi, berdasarkan kebijakan yang ditetapkan, pagu anggaran Kemenhub tahun 2021 mengalami pemotongan dari Rp45,6 triliun menjadi Rp33,3 triliun.

Menurut Menhub Budi, penghematan pagu anggaran tersebut dikarenakan adanya kebijakan *refocusing* anggaran, sehingga akan sedikit banyak berdampak pada perencanaan dan pengembangan infrastruktur. Selain itu, *refocusing* juga dapat berimbas terhadap tidak terpenuhinya target-target kinerja. Meskipun pemerintah telah mengalokasikan sejumlah alokasi dana untuk melanjutkan PSN, Menhub Budi meminta kepada seluruh jajarannya untuk dapat meningkatkan pendapatan melalui Badan Layanan Umum (BLU) dan Pendapatan Negara Bukan Pajak (PNBP).

Kemenhub telah bergerak cepat mendorong pemulihan ekonomi di sektor transportasi melalui beberapa upaya yang dilakukan, yaitu Pertama, melakukan percepatan penyusunan Peraturan Menhub dan SE Dirjen baik Darat, Laut, Udara, dan Kereta Api tentang transportasi berbasis protokol kesehatan. Kedua, memberikan stimulus penyerapan anggaran. Ketiga, mendukung program padat karya, dan sejumlah program lainnya seperti terus mendorong investasi melalui pendanaan infrastruktur dengan sumber dana selain APBN, yaitu menggunakan skema Kerjasama Pemerintah Badan Usaha (KPBU), seperti Pelabuhan Patimban dan Jalur KA Makassar – Pare Pare.

SEBARAN PROYEK STRATEGIS NASIONAL (PSN) SESUAI PERPRES 109 TAHUN 2020



Merancang Sistem Transportasi Ibu Kota Negara Baru

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) merumuskan rencana induk (*masterplan*) interkoneksi seluruh jalur transportasi Ibu Kota Negara (IKN) baru di Kalimantan Timur (Kaltim), yaitu transportasi modern IKN baru yang mengintegrasikan sistem jalur darat, laut, dan udara di Kaltim. Untuk mewujudkannya, Kemenhub akan menerapkan sistem transportasi di IKN baru dengan konsep modern, *smart*, dan *mobility*.



Gerbang Tol Samboja, Kalimantan Timur #dok.istimewa

Rencana pemindahan IKN baru telah masuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 yang disahkan melalui Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 18 Tahun 2020. Berbagai manfaat pemindahan IKN baru ini, antara lain memberikan akses yang lebih merata bagi seluruh wilayah NKRI, mendorong pemerataan pembangunan ke luar Jawa, reorientasi pembangunan dari Jawa-sentris menjadi Indonesia-sentris, serta mengurangi beban Pulau Jawa dan Jabodetabek.

Dalam kesiapan dan rencana pembiayaan pembangunan infrastruktur transportasi di IKN baru, Kemenhub mempunyai peranan yang meliputi dukungan pada empat sektor yaitu transportasi, perumahan dan jalan, teknologi informasi dan komunikasi (TIK), dan energi.

Pada sektor transportasi, kegiatan utama yang akan dilakukan Kemenhub yaitu pengembangan transportasi multimoda dan konektivitas antar wilayah. Pada sektor Perumahan dan Jalan yaitu penyediaan aksesibilitas perumahan dan permukiman yang

memadai dan aman. Pada sektor TIK yaitu mendukung penerapan sistem transportasi dan sistem komunikasi yang terintegrasi. Sedangkan pada sektor Energi yaitu pengembangan transportasi hijau dan ramah lingkungan.

Tentunya, hasil yang diharapkan dari kegiatan-kegiatan yang dilakukan di empat sektor tersebut yaitu terwujudnya konektivitas (hub) intermoda, perencanaan (pembangunan infrastruktur transportasi) mengikuti *master plan* IKN, transportasi berbasis digital, dan kendaraan ramah lingkungan.

Rencana Pembiayaan

Sementara terkait rencana pembiayaan, indikasi kebutuhan anggaran sektor infrastruktur transportasi di IKN baru yaitu untuk Studi Perencanaan Transportasi IKN sebesar Rp30 Miliar berupa penyiapan *Feasibility Study (FS)*, *Masterplan*, *Detail Engineering Design (DED)*. Untuk pembangunan transportasi udara, rencana pembiayaan sebesar Rp7,35 Triliun untuk pengembangan Bandara Sepinggan dan AAP Samarinda.

Kemudian, untuk pembangunan transportasi laut rencana pembiayaan sebesar Rp1,37 Triliun. Anggaran ini akan digunakan untuk pengembangan terminal, pengembangan dan rehabilitasi dermaga, subsidi operasional, penetapan *traffic separation scheme*, pengembangan *Vessel Traffic System (VTS)*, Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), Telekomunikasi Pelayaran, dan fasilitas lainnya.

Untuk pembangunan transportasi perkeretaapian rencana pembiayaan sebesar Rp209,6 Triliun yang dialokasikan pada pembangunan stasiun, KA Subway, KRL, jalur KA, dan pengadaan kereta listrik. Sedangkan untuk pembangunan transportasi darat rencana pembiayaan sebesar Rp4,07 Triliun yang ditujukan pada pembangunan terminal dan pembangunan halte, *Bus Rapid Transit (BRT)*, *Intelligent Transportation System (ITS)*, kelengkapan jalan, bus air, dan pelabuhan penyeberangan.

Tentunya, penghitungan rencana pembiayaan yang dilakukan Kemenhub tersebut adalah hitungan sementara dan masih menunggu hasil studi kelayakan dan rencana umum tata ruang (RUTR) IKN. Sementara itu, Komisi V DPR RI meminta kepada Kemenhub dan kementerian terkait untuk melakukan pembangunan infrastruktur dan transportasi setelah diterapkan Undang-Undang (UU) tentang IKN baru dan meminta pembangunan tersebut memperhatikan kearifan lokal dan daerah penyangganya.

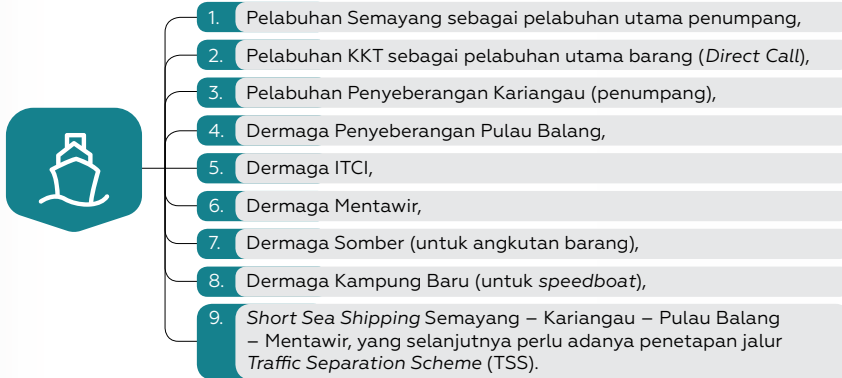
Perlu Dikembangkan

Sebagai calon IKN baru, Provinsi Kaltim memiliki sejumlah potensi keunggulan transportasi yang lengkap. Diantaranya sarana bandara, pelabuhan laut, dan jalan tol Balikpapan-Samarinda yang hampir selesai di 2021 ini. Hal itu menjadi perhatian khusus bagi Kemenhub untuk mempersiapkan integrasi sistem transportasi di Kaltim.

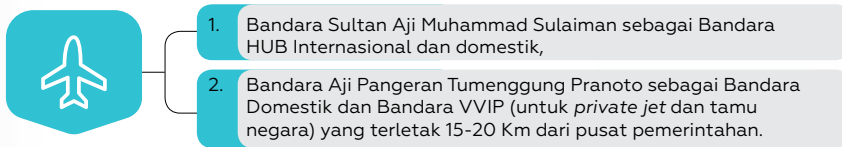
Untuk konektivitas intermoda, akan disiapkan melalui moda Kereta Api yaitu:



Untuk konektivitas maritim, akan disiapkan melalui:



Untuk konektivitas udara, akan disiapkan pengembangan Bandara Non APBN yaitu:



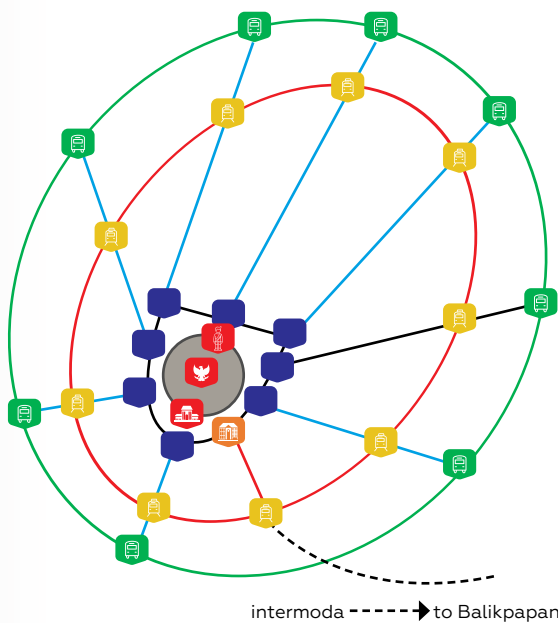
Saat ini, sarana dan prasarana transportasi di IKN baru masih memerlukan banyak peningkatan dan pengembangan. Untuk memperkuat konektivitas di IKN baru terdapat beberapa infrastruktur transportasi yang sedang dibangun atau dikembangkan, diantaranya peningkatan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman Balikpapan, Bandara APT Pranoto Samarinda, pembangunan Bandara Khusus VVIP dan Militer, Pelabuhan Semayang Balikpapan, Terminal Peti Kemas Kariangau Balikpapan dan Palaran Samarinda, Pembangunan rel kereta api IKN-Balikpapan-Samarinda-Bontang, dan Pengembangan Kawasan Industri Kariangau-Buluminung.

Untuk infrastruktur transportasi darat sedang dilakukan pengerjaan berupa Jembatan Pulau Balang yang menghubungkan Kota Balikpapan dengan Kabupaten Penajam Paser Utara, dan diharapkan telah selesai di 2021. Nantinya, setelah terhubung, jarak perjalanan menjadi lebih pendek sekitar 30 kilometer, dan waktu tempuh sekitar satu jam.

Selain itu, akan dibangun Tol Teluk Balikpapan sepanjang 7,9 kilometer yang nantinya terhubung dengan Tol Balikpapan-Samarinda dan Bandara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggang di Balikpapan. Saat ini, IKN baru ini telah terdapat layanan bus AKAP dengan rute Banjarmasin-Balikpapan-Samarinda, layanan bus AKDP, angkutan bus perintis, dan penerbangan perintis.

Tentunya, IKN baru akan berfokus terhadap ketersediaan angkutan massal. Nantinya, sistem transportasi di Bumi Borneo seluruhnya akan memanfaatkan angkutan umum, dan disertai dukungan pengembangan layanan transportasi modern yang ramah lingkungan.

RENCANA JARINGAN TRANSPORTASI UMUM DI IKN



- LEGEND**
- Pedestrian Area
 - Pancasila Monument
 - Soekarno-Hatta Monument
 - State Palace
 - Integrated Station
 - Transfer Points
 - MRT Stations
 - Bus Terminal
 - Bus Tanah Air Terminal
 - VVIP Airport
 - Railway (KRL)
 - ART/E-Bus Routes
 - LRT Lines
 - MRT Line
 - Outer Ring Road
 - Busa Tanah Air Routes

Keterangan:

- Ring 1: Garis lingkaran warna abu-abu zona paling tengah, melingkupi wilayah radius 5 km dari pusat IKN
- Ring 2: Garis lingkaran warna hitam, melingkupi wilayah dengan radius 10 km dari pusat IKN
- Ring 3: Garis lingkaran warna merah, melingkupi wilayah dengan radius 15 km dari IKN
- Ring 4: Garis lingkaran warna hijau, melingkupi wilayah dengan radius 20 km dari IKN

Sumber: Kementerian Perhubungan 2020

Transportasi Cerdas Ibu Kota Baru

"Konektivitas adalah penentu bagi berkembangnya suatu kota, dan transportasi yang cerdas menjadi pilihan."

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengatakan, konektivitas yang ditunjang sistem transportasi terpadu akan menjadi penentu berkembangnya suatu wilayah, khususnya Ibu Kota Negara (IKN) baru di Provinsi Kalimantan Timur.

"Konektivitas adalah penentu bagi berkembangnya suatu kota, dan transportasi yang cerdas menjadi pilihan," kata Menhub Budi Karya dalam diskusi daring Sistem Transportasi Cerdas di Ibu Kota Negara baru yang digelar Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan (Balitbang Kemenhub).

Menhub Budi Karya mengatakan kebijakan sistem transportasi di IKN sepenuhnya menerapkan teknologi terbaru dan ramah lingkungan, seperti kendaraan listrik, kereta api, hingga integrasi perhubungan udara melalui bandara baru yang akan dibangun.

Kebijakan tersebut, kata Menhub, juga membuka peluang bagi masyarakat berkontribusi mengembangkan sektor transportasi di IKN.

"Kita juga mendesain IKN untuk menciptakan peluang bagi akademisi

untuk turut memberikan konsep, juga kepada masyarakat agar menangkap peluang bisnis, lahan pekerjaan, dan lahan ilmu pengetahuan, khususnya bagi generasi muda," kata Menhub Budi Karya.

Ia menambahkan, pemerintah berharap agar seluruh pemangku kepentingan di sektor transportasi dan perhubungan dapat berkolaborasi dalam mengembangkan IKN.

Menurut dia, sistem transportasi cerdas dan terpadu yang diterapkan di IKN akan menjadi simbol kemajuan teknologi dan peradaban Bangsa Indonesia di dunia internasional.

Sistem Kereta Api Cerdas

Pembangunan ibu kota negara baru di Kalimantan Timur akan dilengkapi fasilitas kereta api cerdas. Pembangunan moda transportasi yang modern merupakan dukungan konektivitas di wilayah pusat pemerintahan masa depan Indonesia ini.

Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan, Zulfikri mengatakan, akan ada tiga koridor kereta api cerdas yang akan beroperasi di IKN baru. Pertama, koridor Bandara Sepinggan - KIPP (Kawasan Inti Pemerintah Pusat), dengan jarak

ESTIMASI POTENSI KEBUTUHAN ANGKUTAN KERETA API DI IKN



Potensi kebutuhan kereta api di 3 (tiga) koridor layanan:

1. Potensi Pergerakan Penumpang KA Bandara-KIPP pada tahun 2030: **1.625.260 org/tahun**
2. Potensi Pergerakan Penumpang dan Barang Antarkota pada tahun 2030:
Penumpang : **1.168.000 org/tahun**
Barang : **2.380.968 ton/tahun**
3. Potensi Pergerakan Penumpang KA Perkotaan Balikpapan dan sekitarnya pada tahun 2040: **435.202 org/tahun**

sekitar 74 kilometer. Kereta api ini akan mengangkut 1,62 juta orang per tahun atau sekitar 5.000 orang per hari.

Kedua, koridor kereta api, perkotaan Balikpapan dan sekitarnya yang memiliki panjang 140 kilometer. Diprediksi koridor ini akan mengangkut 432 ribu orang per tahun. Ketiga, untuk regional Samarinda - Balikpapan merupakan koridor Trans Kalimantan Railway.

"Koridor kereta api yang bakal beroperasi di IKN masing-masing Bandara Sepinggan - KIPP bakal ditempuh selama 50 menit, sementara koridor kereta antar kota untuk penumpang selama 120 menit dan untuk barang 180 menit," kata Zulfikri dalam webinar Balitbang Perhubungan, Selasa (25 Mei 2021).

Dari tiga koridor ini akan dilihat mana yang akan dibangun, sesuai dengan permintaan di kawasan ibu kota itu. Menurut Zulfikri dari analisis yang dilakukan kementerian saat ini yang menjadi prioritas adalah Bandara Sepinggan sampai KIPP, disusul kereta api regional.

"Tiga koridor ini sudah disiapkan, yang sudah didesain dan direncanakan sejak lama," jelasnya.

KONSEP TEKNOLOGI DAN SISTEM KERETA API CERDAS

PRASARANA CERDAS



Teknologi prasarana terbaru rel dan stasiun yang dilengkapi utilitas ICT untuk

- Manajemen informasi dan komunikasi
- Layanan pengguna
- Integrasi antar moda

SARANA CERDAS



Sarana kereta sebagai *Internet of Thing (IoT)* untuk membantu

- Operasi
- Layanan pengguna
- Peningkatan keselamatan

SISTEM CERDAS



Sistem perkeretaapian otomatisasi untuk

- Efisiensi biaya
- Keandalan operasi
- Integrasi layanan antara moda
- Layanan

Konsep Kereta Api Cerdas diupayakan melalui penggunaan teknologi terbaru, teknologi ICT dan sistem manajemen yang andal dengan indikator keberhasilan dan keandalan operasi peningkatan keselamatan, integrasi layanan antar moda, dan efisiensi biaya penyelenggaraan

Program Padat Karya 2021 di Sektor Transportasi

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terus berkomitmen meningkatkan perekonomian masyarakat melalui pemberdayaan masyarakat melalui Program Padat Karya di semua sektor transportasi.



Kegiatan Padat Karya Sektor Perkeretaapian #dok.istimewa

Program Padat Karya telah menjadi salah satu program prioritas nasional di 2021. Program ini sesuai dengan arahan Presiden Republik Indonesia (RI) Joko Widodo dan Wakil Presiden Ma'ruf Amin. Program Padat Karya diinstruksikan untuk mendukung percepatan pengentasan kemiskinan, dengan mengoptimalkan pemanfaatan Dana Desa sebagai upaya pemerintah dalam mengurangi dampak ekonomi terhadap masyarakat terdampak pandemi Covid-19.

Mekanisme

Padat Karya merupakan kegiatan pembangunan yang lebih banyak menggunakan tenaga manusia jika dibandingkan dengan tenaga mesin. Tujuan utama dari Program Padat Karya adalah untuk membuka lapangan kerja bagi masyarakat, terutama yang mengalami kehilangan penghasilan

atau pekerjaan tetap. Penciptaan lapangan kerja yang lebih besar diperlukan untuk menyerap pengangguran.

Program Padat Karya di lingkungan Kemenhub merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 73 Tahun 2018 Tentang Tata Cara Penyelenggaraan Program

Padat Karya di Lingkungan Kementerian Perhubungan. Adapun tujuan dari Program Padat Karya, yakni untuk mengurangi pengangguran dan masyarakat miskin; memupuk rasa kebersamaan, gotong royong, dan partisipasi masyarakat; serta meningkatkan kualitas dan kuantitas pemberdayaan masyarakat.



Program Padat Karya Kemenhub tahun anggaran 2021 memiliki target anggaran total sebesar Rp5,915 Triliun **dengan target serapan tenaga kerja sebanyak 31.846 orang, dan biaya upah sebesar Rp148,293 Miliar.**

Tujuan lainnya adalah untuk mewujudkan peningkatan akses masyarakat miskin, perempuan, anak, dan kelompok marginal kepada pelayanan dasar, dengan berbasis pendekatan pemberdayaan masyarakat; serta membangkitkan kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat dan penciptaan lapangan kerja melalui kegiatan pembangunan secara swakelola dan padat karya tunai.



Program Padat Karya yang diselenggarakan Kemenhub dapat memberikan berbagai manfaat seperti:

1. Peningkatan produksi dan nilai tambah;
2. Perluasan kesempatan kerja sementara;
3. Perluasan akses pelayanan dasar; dan
4. Peningkatan aksesibilitas desa, yaitu terbukanya desa terisolasi.

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa sesuai arahan Presiden, Program Padat Karya di sektor transportasi merupakan janji Pemerintah yang akan terus membantu masyarakat yang terdampak pandemi Covid-19 dalam rangka mempercepat pemulihan ekonomi nasional. Menhub Budi menambahkan, penyelenggaraan Program Padat Karya di sektor transportasi meliputi pekerjaan kecil seperti pemeliharaan dan pembangunan terminal, bandara, pelabuhan, dan jalur kereta api, serta fasilitas keselamatan transportasi.

Tahun Anggaran 2021

Program Padat Karya Kemenhub tahun anggaran 2021 memiliki target anggaran total sebesar Rp5,915 Triliun dengan target serapan tenaga kerja sebanyak 31.846 orang, dan biaya upah sebesar Rp148,293 Miliar. Target tersebut terbagi untuk program pekerjaan padat karya di masing-masing Ditjen (Darat, Udara, Laut, Perkeretaapian), BPSDMP, dan BPTJ.

Program Padat Karya di Ditjen Perhubungan Darat terdapat beberapa pekerjaan yang dilakukan, seperti pengadaan dan pemasangan sekaligus pemeliharaan perlengkapan jalan (Zona Selamat Sekolah/ZOSS, Rute Aman Selamat Sekolah/RASS, Lokasi Rawan Kecelakaan/LRK); dan pembangunan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan (SDP), halte sungai, kapal penyeberangan, kapal patrol, dan bus air.

Selain itu juga untuk pembangunan, rehabilitasi dan operasional Terminal Tipe A, pembangunan

terminal barang dan perbaikan jembatan timbang; pengadaan dan pembangunan *Area Traffic Control System (ATCS)*, *Intelligent Transportation System (ITS)*, dan implementasi batas kecepatan; rehabilitasi dan operasional Unit Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor (UPPKB); serta pemasangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP), rambu sungai dan rambu suar.

Kemudian, Program Padat Karya di Ditjen Perkeretaapian tercatat memiliki berbagai pekerjaan, seperti pekerjaan galian, pemasangan bantalan dan *track rel*, perbaikan jalan akses masyarakat, pemasangan dan penggantian sistem instalasi persinyalan dan telekomunikasi, pembangunan dan peningkatan jalur KA, pembangunan jalur ganda KA, penanganan perlintasan sebidang, dan lain-lain.

Sementara Program Padat Karya di Ditjen Perhubungan Laut diwujudkan pada beberapa proyek pemeliharaan sarana dan prasarana operasional pelabuhan, pemeliharaan fasilitas kenavigasian, pembangunan dan rehabilitasi fasilitas pelabuhan, serta pembangunan dan rehabilitasi fasilitas kenavigasian.

Selanjutnya, Program Padat Karya di Ditjen Perhubungan Udara dilakukan berbagai kegiatan pekerjaan seperti:

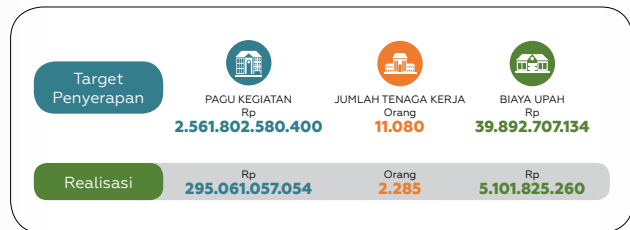
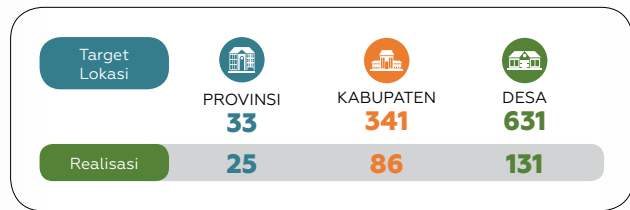
1. Pembangunan dan pengembangan bandar udara
2. Pemotongan rumput airstrip, pembersihan saluran
3. Pengecatan dan pembersihan terminal serta gedung

PROGRAM PADAT KARYA SEKTOR TRANSPORTASI TA. 2021

(Data per 23 Mei 2021)

NO	KEGIATAN	PROVINSI		KAB/KOTA		KEGIATAN PENDUKUNG KARYA (Rp)		PENYERAPAN TENAGA KERJA (ORANG)		TOTAL BIAYA UPAH (Rp)	
		TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI	TARGET	REALISASI
1	Ditjen Perhubungan Darat	33	25	341	86	2.561.802.580.400	295.061.057.054	11.080	2.285	39.892.707.134	5.101.825.260
2	Ditjen Perkeretaapian	11	7	40	31	3.092.751.096.000	725.470.055.686	5.190	7.638	66.539.622.080	28.113.284.300
3	Ditjen Perhubungan Laut	32	14	256	17	76.174.469.000	3.021.202.000	6.542	1.928	11.574.900.000	856.663.000
4	Ditjen Perhubungan Udara	29	13	123	17	36.302.390.868	3.468.391.500	6.508	1.336	22.601.770.549	1.685.137.000
5	BPSDMP	15	15	24	24	72.554.301.935	4.941.140.612	1.689	601	4.091.688.880	1.034.436.000
6	BPTJ	2	2	8	7	76.160.382.000	24.721.036.065	837	134	3.592.385.190	165.698.497
TOTAL						5.915.745.220.203	1.056.682.882.917	31.846	13.922	148.293.073.833	36.957.044.057

TARGET PROGRAM PENDUKUNG PADAT KARYA
DITJEN HUBDAT TAHUN 2021



- 4 Pengecatan marka *runway*
- 5 Perbaikan jalan lingkungan
- 6 Pembersihan pagar pengamanan
- 7 Pembuatan saluran drainase, dan
- 8 Kegiatan-kegiatan lainnya yang terkait dengan kegiatan pemeliharaan di lingkungan bandar udara.

Di sisi lain, Program Padat Karya di BPSDMP dilaksanakan pada berbagai kegiatan pekerjaan yang tersebar di seluruh Unit Pelaksana Teknis (UPT) diklat mulai Politeknik Pelayaran (Poltekpel) Malahyati, Aceh hingga Poltekpel Sorong, dan Politeknik Penerbangan (Poltekbang) Jayapura, Papua. Sedangkan jenis pekerjaannya antara lain perawatan dan pemeliharaan di lingkungan kampus transportasi dari tiga matra berbeda.

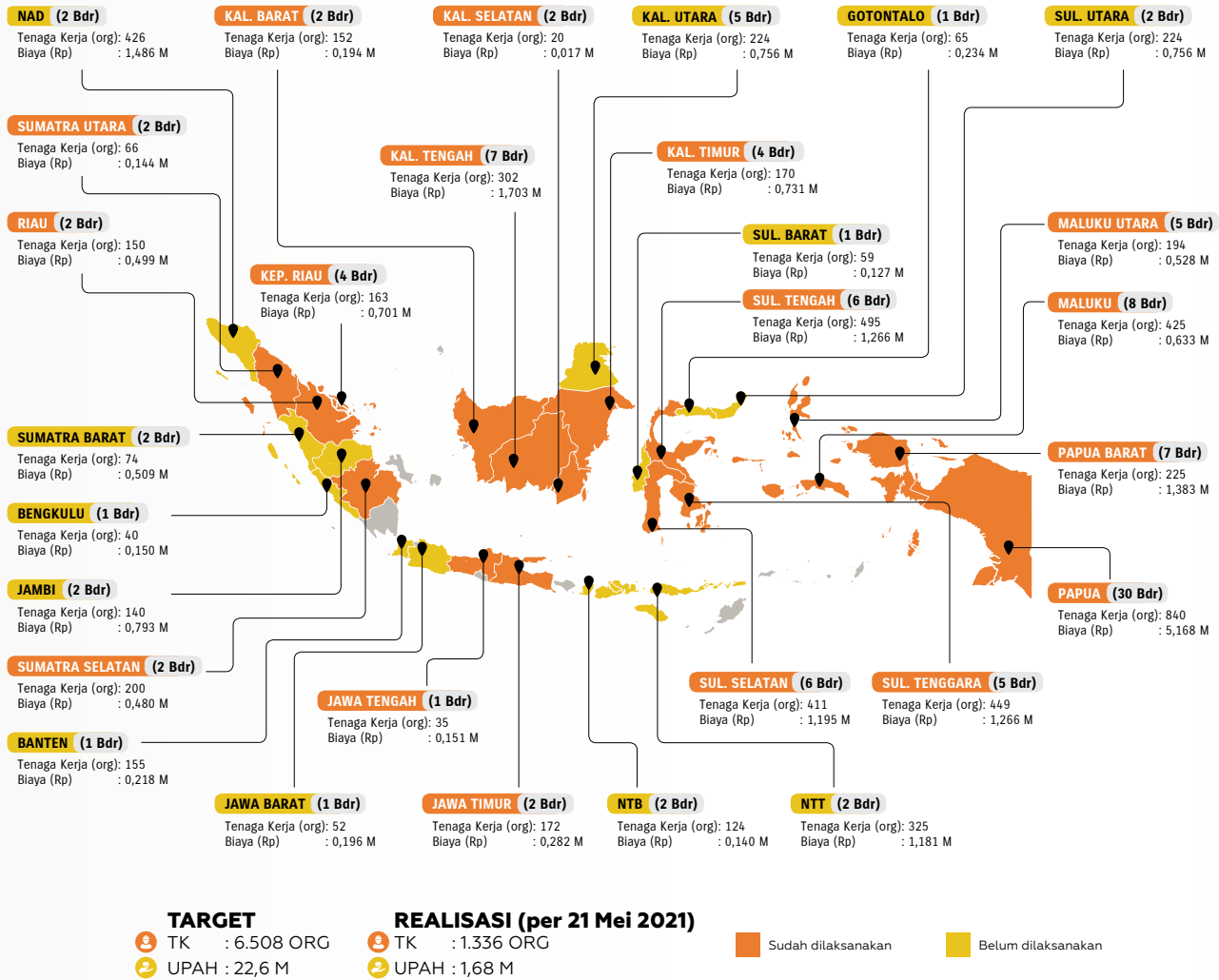
Sedangkan, Program Padat Karya di BPTJ dilaksanakan melalui pekerjaan Pembangunan Terminal Jatijajar, Pembangunan Terminal Pondok Cabe, pengadaan dan pemasangan perlengkapan jalan di Provinsi Jawa Barat dan Provinsi Banten, pembangunan ATCS, fasilitas penunjang penanganan kemacetan di Kawasan Puncak, serta perawatan dan pemeliharaan 4 terminal Tipe A Jabodetabek (Baranangsiang Bogor, Jatijajar Depok, Pondok Cabe Tangerang Selatan, dan Poris Plawad Tangerang).

Secara garis besar, sebaran kegiatan Program Padat Karya di semua subsektor Perhubungan tahun anggaran 2021 meliputi proyek pemeliharaan aset perkantoran dan pemeliharaan aset teknis, seperti fasilitas pelabuhan, bandara, stasiun kereta api, kenavigasian, KPLP, perbaikan jalan lingkungan, pemeliharaan *airstrip*, marka *runway*, marka jalan, serta pemeliharaan gedung sekolah.

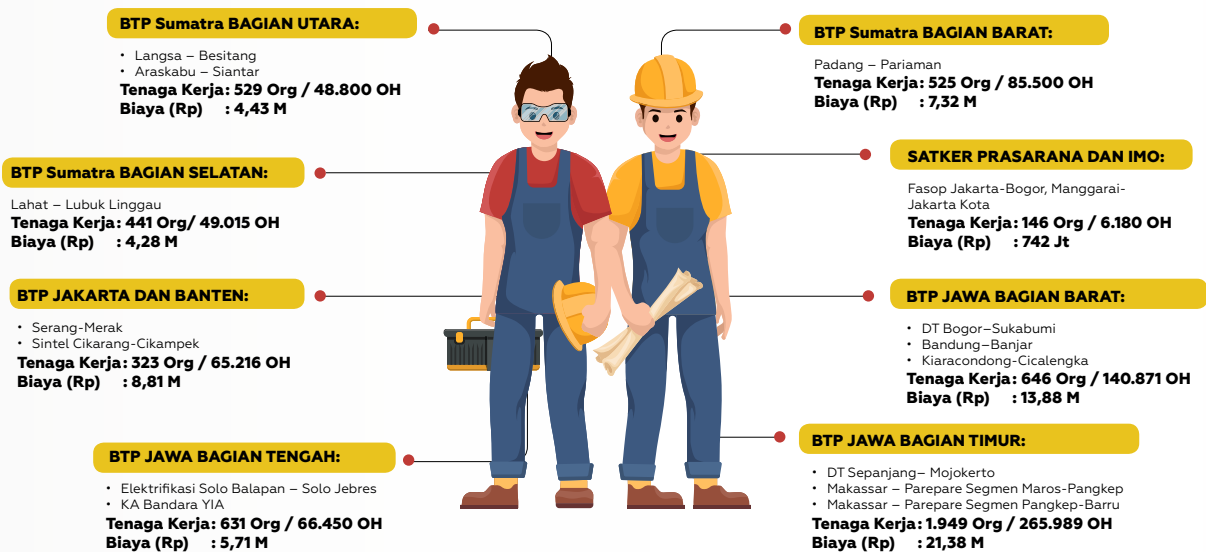
PROGRAM PENDUKUNG PADAT KARYA PERHUBUNGAN LAUT TAHUN 2021

NO	PROVINSI	LOKASI
1.	ACEH	• Ksop Malahyati • Ksop Kuala Langsa • Ksop Lhokseumawe • Disnav Sabang
2.	SUMATRA UTARA	• Disnav Belawan • Syahbandar Belawan • OP Belawan • KSOP Kuala Tanjung • KSOP Sibolga • KSOP Gn Sitoli • UPP Lahewa • UPP Sirombu
3.	RIAU	• Disnav Dumai • KSOP Tg. Buton • KSOP Kuala Enok • KSOP Tembilahan • KSOP Kuala Cinaku • KSOP Kuala Gaung • UP PSungai Guntung
4.	KEPULAUAN RIAU	• Disnav Tg Pinang • KSOP Tg Pinang • PLP Tg Uban • UPP Tg Uban • UPP Dabo Singkep • UPP Tarempa
5.	JAMBI	• KSOPKuala Tungkal • KSOP Kuala Mendahara • KSOP Muara Sabak
6.	SUMATRA BARAT	• Disnav Teluk Bayur • KSOP Teluk Bayur • UPP Muara Siberut
7.	SUMATRA SELATAN	• Disnav Palembang • UPP Sungai Lumpur • KSOP Palembang
8.	BANGKA BELITUNG	• KSOP Pangkal Balam • KSOP Muntok • KSOP Manggar • UPP Tg Batu
9.	BENGKULU	• KSOP Pulau Baai • UPP Malakoni
10.	LAMPUNG	• KSOP Panjang • UPP Menggala • UPP Maringgai • KSOP Bakauheni
11.	BANTEN	• KSOPBanten • UPLabuhan • UPP Karangantu
12.	DKI JAKARTA	• Syahbandar Priok • OP Priok • Disnav Priok
13.	JAWA BARAT	• KSOP Cirebon • UPP Indramayu • UPP Pangandaran • UPP Pelabuhan Ratu
14.	JAWA TENGAH	• Ksop Semarang • Disnav Semarang • UPP Rembang • KSOP Tegal • UPP Batang • UPP Juwana
15.	JAWA TIMUR	• OP Perak • Disnav Surabaya • Syahbandar Perak • KSOP Panarukan • KSOP Tg Wangi • KSOP Kalianget • UPP Telaga Biru • UPP Branta • UPP Sapeken
16.	BALI	• KSOP Benoa • Disnav Benoa
17.	NUSA TENGGARA BARAT	• KSOP Lembar • KSOP Pamenang • UPP Lab. Lombok
18.	NUSA TENGGARA TIMUR	• KSOP Kupang • KSOP Maumere • UPP Lab. Bajo • UPP Atapupu • UPP Waingapu • UPP Waikelu
19.	KALIMANTAN BARAT	• KSOP Pontianak • Disnav Pontianak • KSOP Sintete • KSOP Ketapang • UPP Padang Tikar • UPP Telok Air
20.	KALIMANTAN TIMUR	• KSOP Balikpapan • KSOP Samarinda • UPP Kuala Semoja • KSOP Bontang • KSOP Sangatta • KSOP Tg Santan
21.	KALIMANTAN SELATAN	• KSOP Banjarmasin • Disnav Banjarmasin • KSOP Kotabaru • UPP Batulicin
22.	KALIMANTAN TENGAH	• KSOP Sampit • KSOP Kumai • UPP Teluk Segintung
23.	KALIMANTAN UTARA	• KSOP Tarakan • Disnav Tarakan • UPP Sei Nyamuk
24.	SULAWESI SELATAN	• OP Makassar • Disnav Makassar • Syahbandar Makassar • KSOP Pare-Pare • UPP Garungkong • UPP Bajoe • UPP Sinjai • UPP Pattiro Bajo • UPP Palopo • UPP Malilik
25.	SULAWESI TENGAH	• KSO Pteluk Palu • UPP Ampana • KSOP Toli-Toli • UPP Luwuk • UPP Poso
26.	SULAWESI TENGGARA	• Disnav Kendari • UPP Raha • KSOPKendari • UPP Kolaka • UPP bau-Bau
27.	SULAWESI UTARA	• KSOP Bitung Pangkalan • PLP Bitung • UPP Melonguane • UPP Tahuna • UPP Amurang • UPP Likupang
28.	MALUKU	• KSOP Ambon • Disnav Ambon • UPP Tulehu • UPP Amahai • UPP Tual • Disnav Tual • Pangkalan PLP Tual
29.	MALUKU UTARA	• KSOP Ternate • UPP SoaSio • UPP Daruba • UPP Weda • UPP Tobelo • UPP Buli • UPP Jailolo
30.	PAPUA	• KSOP Jayapura • KSOP Biak • Disnav Jayapura • KSOP Merauke • Disnav Merauke
31.	PAPUA BARAT	• KSOPSorong • DisnavSorong • KSOPFak-Fak

SEBARAN PELAKSANAAN PADAT KARYA DITJEN PERHUBUNGAN UDARA TAHUN 2021



SEBARAN PELAKSANAAN PADAT KARYA DITJEN PERKERETAAPIAN TAHUN 2021



SEBARAN ANGGARAN PADAT KARYA BPSDM PERHUBUNGAN TAHUN 2021



TOTAL ANGGARAN PADAT KARYA BPSDMP TA 2021 PAGU

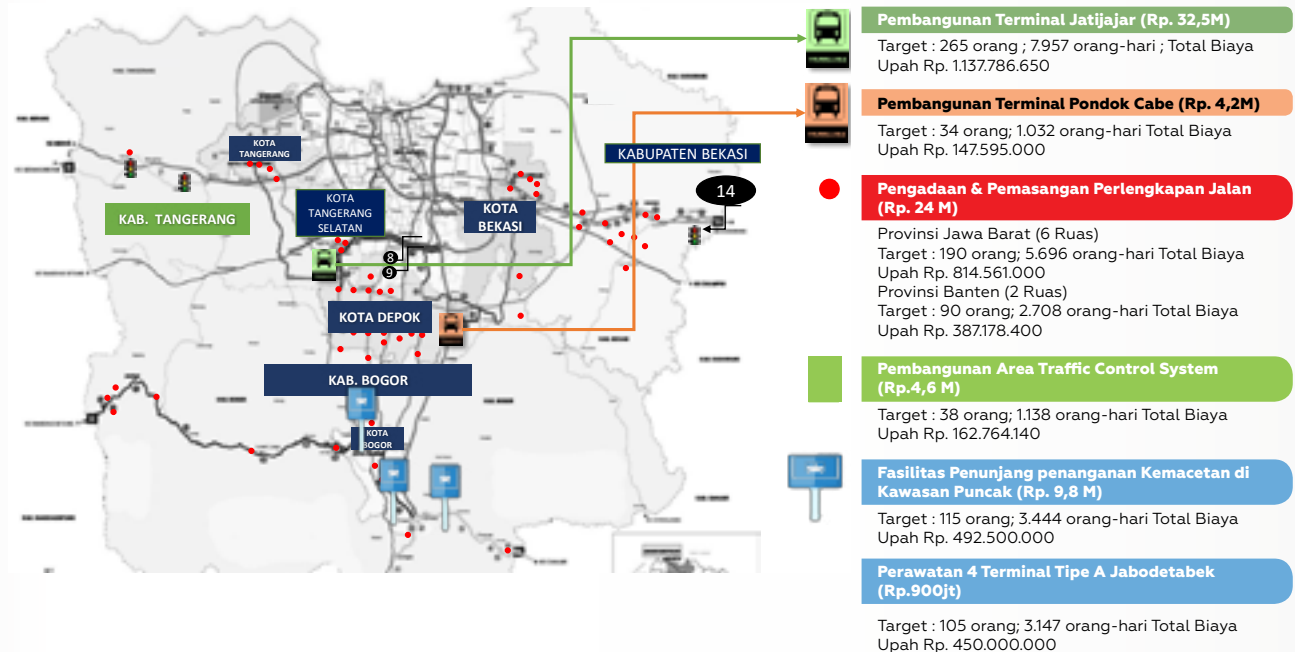
Rp. 72.554.301.935, (2,66%)
 TARGET BIAYA UPAH
Rp. 4.091.688.880,-

DENGAN JUMLAH TARGET TENAGA KERJA
1.689 ORANG

- Sudah Dilaksanakan
- Kegiatan Sedang Berjalan

NO	KETERANGAN	BIAYA (Rp)	TENAGA KERJA (Orang)
1.	Poltekpel Malahayati	148.000.000	123
2.	Poltekbang Medan	300.000.000	60
3.	Poltekpel Sumbar	430.000.000	59
4.	Poltrans SDP Palembang	278.605.000	90
5.	Poltekbang Palembang	120.000.000	26
6.	Poltekpel Banten	115.400.000	34
7.	BP3 Curug	85.000.000	20
8.	PPI Curug	350.000.000	80
9.	PPSDM Phb Udara	18.740.274.000	24
10.	BP3IP Jakarta	175.000.000	24
11.	BP3 KSDMT	50.000.000	50
12.	BP2TL Jakarta	64.000.000	20
13.	STIP Jakarta	211.625.000	80
14.	PPSDMAP	62.500.000	20
15.	PTDI-STTD Bekasi	13.172.052.435	60
16.	PKTJ Tegal	66.400.000	45
17.	PIP Semarang	203.500.000	166
18.	PPI Madiun	500.000.000	125
19.	Poltekbang Surabaya	180.000.000	40
20.	Poltekpel Surabaya	120.000.000	25
29.	API Banyuwangi	100.000.000	57
30.	BP2TD Mempawah	317.405.000	65
31.	Poltekpel Barombong	192.192.000	9
32.	PIP Makasar	405.000.000	50
33.	Poltekbang Makasar	172.000.000	140
34.	Poltekpel Sulut	198.000.000	5
35.	Poltekpel Sorong	150.000.000	20
36.	Poltekbang Jayapura	34.659.858.500	51

SEBARAN PELAKSANAAN PADAT KARYA BPTJ TAHUN 2021



PROVINSI	KAB/KOTA	KEGIATAN PENDUKUNG KARYA (Rp)	PENYERAPAN TENAGA KERJA (ORANG)	PENYERAPAN TENAGA KERJA (ORANG-HARI)	TOTAL BIAYA UPAH (Rp)
2	8	76.160.382.000	837	25.122	3.592.385.190

Indonesia Bebas ODOL

Kelebihan muatan dan dimensi pada angkutan barang atau *Over Dimension Over Load* (ODOL) masih menjadi “pekerjaan rumah” yang harus dituntaskan. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) c.q Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) secara bertahap melakukan normalisasi di sejumlah titik yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia. Harapannya, Indonesia bebas ODOL pada 2023 sesuai target bersama.

Angkutan jalan masih menjadi primadona kegiatan logistik dibanding moda transportasi lainnya. Hal tersebut dapat dilihat dari tingginya moda *sharing* melalui angkutan jalan sebanyak 90,4%. Untuk itu, ketersediaan moda dan pembangunan infrastruktur menjadi perhatian khusus agar logistik dapat terdistribusi dengan baik dan merata.

Namun, sebagai salah satu angkutan jalan, kendaraan bermuatan besar seringkali mengabaikan aspek keselamatan dengan membawa muatan melebihi ketentuan. Direktur Jenderal Perhubungan Darat (Dirjen Darat) Budi Setiyadi menuturkan, berdasarkan hasil *monitoring* hingga 31 Desember 2020, dari sekitar 1.425.015 truk angkutan barang yang masuk di 80 titik Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), 58,80% atau 837.935 merupakan unit yang melanggar.

“Pelanggaran terbanyak yang ditemui adalah truk ODOL sebanyak 84%,” jelas Dirjen Hubdat.

Dirjen Hubdat menambahkan, truk yang melebihi muatan menimbulkan kerugian di sejumlah sektor. Seperti kerusakan infrastruktur jalan, jembatan, serta pelabuhan. Sesuai data Kementerian PUPR, setiap tahun negara mengalami kerugian mencapai Rp43 triliun akibat ODOL. Selain itu, angka kecelakaan pun meningkat, produktivitas kendaraan tidak maksimal, dan timbulnya kemacetan di berbagai ruas jalan

akibat banyaknya kendaraan melanggar ODOL yang berjalan sangat lambat.

Di lain kesempatan, Direktur Prasarana Transportasi Jalan Kemenhub, Mohamad Risal Wasal mengatakan, kendaraan ODOL berdampak pada berkurangnya daya saing internasional, karena angkutan tidak bisa melewati Pos Lintas Batas Negara (PLBN). Selain itu, muatan yang berlebih dapat memperpendek umur kendaraan, serta menimbulkan polusi udara.

Sebagai contoh, menjelang akhir tahun 2020, Ditjen Hubdat bersama PT Jasa Marga (Persero), Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian PUPR, Korlantas POLRI, BPTD, dan Dishub menggelar operasi di sepanjang ruas Tol Jakarta-Cikampek.

Di beberapa titik, ditemukan lebih dari 10 kendaraan yang melanggar ketentuan. Pemilik barang yang kedapatan membawa muatan lebih dari 50% diberi sanksi berupa pemindahan muatan sesuai aturan hingga dilarang untuk melanjutkan perjalanan.

Selain itu, kendaraan melanggar ODOL juga banyak ditemui di jembatan timbang. Menurut Dirjen Hubdat, sepanjang tahun 2020, terdapat 59% kendaraan melebihi muatan dan 10% yang melanggar batas muatan sampai 100%. Hanya 41% kendaraan yang lolos uji dan bisa melanjutkan perjalanan sesuai tujuan.



1. Pelanggaran ODOL di Operasi Ruas Tol Jakarta-Cikampek 2020

KM 19 A

- 11 kendaraan *over load*
- 2 kendaraan *over dimension*
- 2 kendaraan tidak dilengkapi surat berkendara
- 1 kendaraan membawa muatan melebihi 100%

KM 39 A

- 8 kendaraan *over load*
- 1 kendaraan *over dimension*
- 10 kendaraan tidak dilengkapi surat berkendara

2. Melonjaknya prognosa biaya pemeliharaan makro periode 2017-2022 mencapai 3,1% atau Rp349 miliar

3. Melonjaknya prognosa biaya pemeliharaan preventif periode 2017-2022 mencapai 6,2% atau Rp140 miliar

4. Pelanggaran ODOL di jalan tol

- 2016: 61%
- 2017: 68%
- 2018: 44%
- 2019: 39%
- 2020 (s/d Maret): 47%

*sumber data: <https://www.jasamarga.com/public/id/aktivitas/detail>.



1. Pengawasan ODOL di ruas tol Tanjung Priok-Bandung berlaku per 9 Maret 2020
2. Pengawasan ODOL di pelabuhan penyeberangan: sanksi tilang per 1 Februari 2020 dan larangan naik ke atas kapal per 1 Mei 2020
3. Toleransi kelebihan muatan
4. Penerapan BLUe di 190 Kabupaten/Kota di 26 Provinsi
5. Pematangan kendaraan *over dimension*
6. Sanksi hukum transfer muatan di UPPKB

Oleh karenanya guna meminimalkan maraknya ODOL, Ditjen Hubdat melakukan beragam upaya diantaranya penegakan hukum di UPPKB dan transfer muatan kendaraan dengan biaya dibebankan pada operator, penindakan P21 terhadap kendaraan ODOL, normalisasi kendaraan, sistem penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) kendaraan secara *online*, dan penerapan Bukti Lulus Uji Elektronik (BLUe) serta e-tilang pada pengujian kendaraan bermotor.

Adapun mengenai penyelenggaraan kebijakan dan sanksi bagi pelanggar ODOL tersebut, telah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan

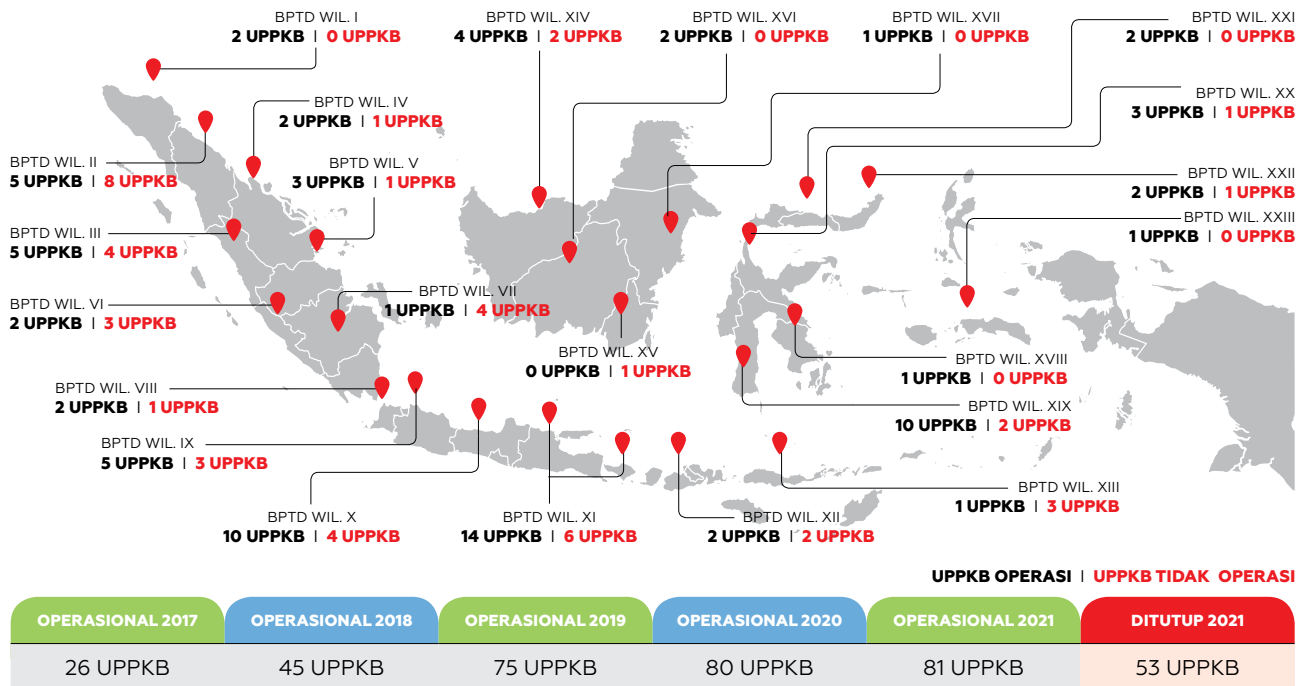
Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, dan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.736/AJ.108/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Normalisasi dan Toleransi

Kemhub melalui Ditjen Hubdat secara bertahap melakukan normalisasi dengan meningkatkan sistem pengawasan dan pembinaan terhadap kendaraan angkutan barang yang melanggar ODOL.

“Jika tahun 2020 lalu pengawasan dan pembinaan hanya dilakukan di Pulau Jawa dan Sumatra, maka tahun 2021 akan diberlakukan secara nasional di seluruh wilayah Indonesia,” terang Dirjen Hubdat.

SEBARAN UPPKB



PENERAPAN E-TILANG TERMINAL TIPE A 2020



1. TTA Lhokseumawe
2. TTA Simpang Aur
3. TTA BRPS
4. TTA Sarolangun
5. TTA Mandalika
6. TTA Alang-Alang Lebar
7. TTA Rajabasa
8. TTA Pakupatan
9. TTA Mandalika
10. Lebak
11. TTA Merak
12. TTA KH. Ahmad Sanusi
13. TTA Ciakar
14. TTA Guntur Melati
15. TTA Harjamukti
16. TTA Indihiang
17. TTA Subang
18. TTA Ir. Soekarno
19. TTA Mangkang
20. TTA Pekalongan
21. TTA Purwokerto
22. TTA Bawen
23. TTA Tidar
24. TTA Tirtonadi
25. TTA Dhaksinarga
26. TTA Arjosari
27. TTA Banyuwangi
28. TTA Patria
29. TTA Purboyo
30. TTA Tamanan
31. TTA Seloaji
32. TTA Mengwi
33. TTA Sei Ambawang
34. TTA Kertonegoro

NORMALISASI ANGKUTAN ODOL PERIODE JANUARI-MARET 2021



1. BPTD Wilayah XI Provinsi Jawa Timur: Penilaian 6.991 kendaraan bermotor dan 223 kendaraan transfer muatan di 11 UPPKB
2. BPTD Wilayah IX Provinsi Jawa Barat: Penilaian 32.960 kendaraan bermotor dan 5.500 kendaraan transfer muatan di UPPKB Kemang

KEGIATAN NORMALISASI DI WILAYAH LAINNYA:



1. Bogor: Pemotongan kelebihan batas di 10 unit truk
2. Palembang: Pemotongan kelebihan batas di 2 unit mobil tangki, 1 unit *dump truck*
3. Aceh: Pemotongan kelebihan batas di 15 unit truk
4. Pekanbaru: Pemotongan kelebihan batas di 2 unit tangki BBM, 1 unit tangki CPO, dan 1 unit *dump truck*.

Pada 2021, Ditjen Hubdat telah melaksanakan normalisasi ODOL melalui kunjungan di beberapa wilayah BPTD seperti Jambi, Padang, Lampung, Pekanbaru, Aceh, dan Palembang.

Meski pengawasan dan pembinaan diperketat, di tengah situasi pandemi Covid-19, Ditjen Hubdat masih memberikan toleransi bagi pelaku usaha. Khususnya bagi kendaraan pengangkut sembako dan barang penting lainnya. Apabila ada truk melebihi batas toleransi yang telah ditentukan, maka akan tetap diberikan sanksi tilang dan transfer muatan atau dilarang untuk meneruskan perjalanan.

Skema toleransi kelebihan muatan diberikan bagi lima sektor industri seperti semen, baja, kaca lembaran, beton ringan, sembako, dan air minum dalam kemasan hingga tahun 2023 dengan ketentuan sebagai berikut:

BESARAN TOLERANSI KELEBIHAN MUATAN

1. Beras, Kedelai, Bawang merah, Bawang putih, gula, dan Minyak goreng: 30% (2021), 15% (2022), 5% (2023)
2. Kayu potong, Pasir, Tanah, Biji besi, Makanan ternak: 20% (2021), 10% (2022), 5% (2023)
3. Semen, Pupuk, Minyak kelapa sawit: 30% (1 Februari-30 Juni 2021), 20% (1 Juli-31 Desember 2021), 15% (2022), 5% (2023)
4. Baja, Kaca lembaran, Air minum kemasan, Beton ringan, Kertas, Keramik: 35% (1 Februari- 30 Juni 2021), 20% (1 Juli-31 Desember 2021), 10% (2022), 5% (2023)



Kegiatan penimbangan dimensi angkutan barang #dok.istimewa





Kegiatan penimbangan dimensi angkutan barang #dok.istimewa

Apresiasi

Dalam kegiatan normalisasi ODOL, Dirjen Hubdat memberikan apresiasi kepada seluruh pihak yang telah bekerja sama dalam mewujudkan Indonesia Bebas ODOL.

"Saya berterima kasih atas kolaborasi seluruh pihak. Pemerintah akan lebih senang menangani ODOL ketika para pemilik logistik dan pengusaha memiliki kesadaran untuk menormalisasi kendaraannya sendiri," terang Dirjen Hubdat.

Dirjen Hubdat menambahkan, Kemenhub tidak dapat mewujudkan Indonesia Bebas ODOL tanpa adanya kerja sama dengan pemerintah dan mitra terkait. Untuk itu, melalui kegiatan normalisasi tersebut, Kemenhub mengajak seluruh pihak mulai dari pelaku usaha, operator angkutan, hingga pemilik barang untuk bersama-sama menaati aturan yang ditetapkan untuk kebaikan bersama.

"Kegiatan normalisasi di beberapa wilayah diharapkan dapat menjadi contoh, agar pengusaha transportasi barang yang memiliki kendaraan ODOL segera melakukan normalisasi sesuai ketentuan. Dengan begitu, program Indonesia Bebas ODOL pada tahun 2023 dapat terlaksana sesuai harapan bersama," pungkash Dirjen Hubdat.

Produktivitas Pemeriksaan Angkutan Barang Meningkatkan, Menhub Beri Apresiasi

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengapresiasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) atas peningkatan produktivitas pemeriksaan angkutan barang di Lima Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB)/Jembatan Timbang di Wilayah IX Provinsi Jawa Barat.

Menhub Budi melaksanakan pemeriksaan pada lima jembatan timbang, yaitu Balonggandu, Losarang, Kemang, Gentong, dan Tomo. Selama Januari-April 2021, telah diperiksa 54.992 kendaraan, dengan tingkat pelanggaran 20.620 kendaraan atau 38%. Sebagai perbandingan, ditahun sebelumnya (Januari-Desember) telah diperiksa 63.776 kendaraan dengan pelanggaran 36.208 kendaraan atau 57%.

"Tahun lalu diperiksa 60 ribu kendaraan. Tahun ini dalam waktu empat bulan sudah diperiksa 50 ribu kendaraan. Di akhir tahun bisa mencapai 150 ribu kendaraan yang diperiksa, dan ada kenaikan dua kali lipat. Artinya rekan-rekan telah bekerja lebih produktif," kata Menhub Budi dalam kunjungannya di Jembatan Timbang Losarang, Kabupaten Indramayu, Jawa Barat (6/6).

Menhub Budi berharap, para pelaku usaha logistik semakin sadar untuk tidak melanggar, antara lain dengan tidak menggunakan kendaraan *over dimension* dan *over load* (ODOL). Kesadaran yang meningkat akan menurunkan jumlah pelanggaran kendaraan ODOL.

"Kami memang menegakkan hukum secara intensif. Hanya saja, kami lebih mengutamakan pendekatan persuasif. Kami mengharapkan kesadaran semua pengusaha logistik untuk mengikuti regulasi sesuai dengan berat dan besaran muatan yang ditentukan. Apabila semua taat, maka tidak perlu kita melakukan transfer muatan, melakukan tilang, bahkan melakukan kegiatan yang lebih dari itu," jelas Menhub Budi.



Tingkatkan Keamanan Penerbangan Demi Keselamatan Bersama

Internasional Civil Aviation Organization (ICAO) telah menetapkan tahun 2021 sebagai tahun budaya keamanan bagi sektor penerbangan. Secara kompak dan serentak seluruh negara di dunia, termasuk Indonesia memperingatinya sebagai "Year of Security Culture (YoSC) 2021".

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (Ditjen Hubud) berkomitmen penuh menindaklanjuti amanah ICAO tersebut. Direktur Jenderal Perhubungan Udara (Dirjen Hubud) Novie Riyanto mengatakan, keamanan penerbangan merupakan tanggung jawab semua, mencakup semua lini, dari level terendah hingga level tertinggi, sesuai dengan slogan ICAO yaitu "Security is everyone's responsibility".

ICAO menyerukan kepada semua entitas penerbangan bahwa tidak hanya mereka yang terlibat secara langsung di bidang keamanan

penerbangan yang bertanggung jawab terhadap keamanan penerbangan, tetapi semua pihak yang terkait lainnya juga memiliki tanggung jawab yang sama.

Dirjen Hubud Novie Riyanto mengatakan, kita perlu menyadari bahwa ancaman terhadap penerbangan mengalami peningkatan yang begitu pesat dengan tren ancaman yang beragam setiap tahunnya. "Terlebih lagi, di tahun ini kebutuhan untuk memulai kembali operasional penerbangan dengan aman setelah pandemi merupakan hal yang sangat krusial," ujarnya.

Untuk itu, kampanye budaya keamanan dan implementasinya merupakan hal yang sangat penting yang menjadi perhatian semua pihak. Hal itu pula yang menjadi prinsip dan prioritas utama Indonesia dalam mendukung ICAO *Global Aviation Security Plan (GASeP)*.

Budaya Keamanan Penerbangan

Budaya keamanan penerbangan merupakan sekumpulan norma kepercayaan, nilai, sikap, dan asumsi terkait keamanan penerbangan



yang tercermin dari tindakan dan perilaku semua orang serta personel yang terlibat dalam operasional penerbangan.

Sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional, telah menetapkan kegiatan *Airport Security Committee (ASC) meeting* wajib diselenggarakan setiap tahunnya. Program *ASC meeting* merupakan wadah untuk mengevaluasi keamanan bandar udara (bandara) internasional, sehingga pengendalian keamanan dapat terpenuhi. Dalam pelaksanaan *ASC meeting*, untuk bandara internasional wajib dihadiri perwakilan Direktorat Bandar Udara (DBU).

Di tengah situasi pandemi yang masih berdampak pada lalu lintas penerbangan, aspek keamanan dan keselamatan penerbangan tetap menjadi prioritas pengelola bandara. Sosialisasi budaya keamanan merupakan suatu langkah memperkenalkan budaya keamanan dan kesadaran melakukan aktivitas yang mendukung program keamanan agar dapat memastikan kontinuitas dan komitmen seluruh entitas bandara terhadap norma, nilai, sikap, asumsi dan kebiasaan pada kepatuhan terhadap regulasi.

Sosialisasi budaya keamanan bertujuan untuk memastikan seluruh entitas bandara memiliki tingkat kewaspadaan dan kesadaran penuh atas arti pentingnya

langkah-langkah pengamanan, sesuai dengan program keamanan di bandara. Dalam pelaksanaan pengawasan dan pengamanan, pihak pengelola bandara harus melibatkan seluruh elemen yang ada di bandara.

Tentunya, budaya keamanan dalam penerbangan tidak hanya mencakup komunitas penerbangan, akan tetapi juga seluruh komunitas yang berkegiatan di penerbangan. Mulai dari personel penerbangan hingga karyawan warung kopi, toko, pengemudi taksi, dan lain sebagainya untuk selalu ikut menjaga keamanan penerbangan dengan melaporkan hal-hal yang dilihat dan ditemukan kepada petugas keamanan penerbangan.

Untuk memastikan bahwa implementasi *Year of Security Culture 2021* dapat berjalan dengan baik sepanjang tahun ini, Ditjen Hubud telah menyusun program dan rencana tindak lanjut berupa sosialisasi budaya keamanan

penerbangan kepada seluruh pihak terkait, terutama operator dan pengguna jasa penerbangan. Program dan rencana tindak lanjut yang akan dilakukan Ditjen Hubud sebagai berikut:

- 1 Melakukan sosialisasi budaya keamanan penerbangan kepada seluruh pihak terkait, terutama operator penerbangan dan pengguna jasa penerbangan;
- 2 Menyelenggarakan kampanye budaya keamanan penerbangan kepada seluruh pihak terkait, termasuk operator penerbangan dan pengguna jasa penerbangan;
- 3 Memperkuat fungsi pengawasan;
- 4 Meningkatkan penegakan hukum termasuk peneraan sanksi terhadap tindakan-tindakan yang dapat mengancam keamanan penerbangan;
- 5 Mempererat koordinasi dengan operator dan *stakeholder* terkait; dan
- 6 Mempererat kerja sama dengan negara mitra baik dalam kerangka ICAO regional maupun bilateral.

Capaian Indonesia di Sektor Penerbangan

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terus melaksanakan berbagai upaya peningkatan kinerja keselamatan dan keamanan penerbangan yang bertujuan untuk memperbaiki mutu pelayanan penerbangan kepada masyarakat.



Di tengah situasi pandemi yang masih berdampak pada lalu lintas penerbangan, **aspek keamanan dan keselamatan penerbangan tetap menjadi prioritas pengelola bandara**

Beberapa pencapaian penting Indonesia di bidang keselamatan dan keamanan penerbangan, yaitu:



Federal Aviation Authority (FAA) menetapkan keselamatan Indonesia masuk Kategori 1 (*Comply With International Rule*). Penetapan tersebut menunjukkan bahwa keselamatan penerbangan Indonesia telah mencapai standar FAA, sehingga maskapai penerbangan Indonesia dapat melayani penerbangan ke/dari Amerika Serikat.



Lolosnya 3 maskapai Indonesia yaitu Citilink, Lion Air dan Batik Air dari *EU Operating Ban* yang berarti mengizinkan maskapai-maskapai tersebut untuk terbang ke Eropa.



Audit International Civil Aviation Organizations-Universal Security Audit Program (ICAO-USAP) menyatakan kinerja keamanan penerbangan Indonesia mencapai nilai 93,70% (sangat baik).

Selain itu, terdapat pula capaian *security* baik di bidang keselamatan maupun keamanan penerbangan. Keselamatan dan keamanan penerbangan merujuk pada PM 61 Tahun 2015 tentang Fasilitasi (FAL) Udara, PM 51 Tahun 2020 tentang Keamanan Penerbangan Nasional, maupun KM 211 Tahun 2020 tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional.

Capaian di bidang keselamatan penerbangan telah dibentuk *Runway Safety Team*, Komite *Bird Strike*, dan Komite Penanggulangan Keadaan Darurat Bandar Udara. Sementara, di bidang keamanan penerbangan dibentuk Komite Keamanan Bandar Udara, dan Komite Fasilitasi (FAL) Bandar Udara.

Capaian tersebut harus dapat dipertahankan bahkan ditingkatkan walaupun disadari hal ini tidaklah mudah. Tentunya, dibutuhkan kerja keras dan komitmen bersama, baik pemerintah selaku regulator, operator penerbangan, dan masyarakat selaku pengguna jasa penerbangan.

Dukungan dan Kepedulian Masyarakat

Kemenhub mengajak seluruh masyarakat, khususnya mereka yang sering menggunakan moda transportasi udara dalam aktivitasnya sehari-hari untuk peduli terhadap keselamatan penerbangan. Masyarakat berperan penting dalam mendukung peningkatan dan membudayakan keselamatan penerbangan, sehingga tanpa dukungan masyarakat, apa yang dilakukan pemerintah untuk keselamatan penerbangan tidak akan banyak berarti.



Dukungan dan kepedulian masyarakat terhadap keselamatan penerbangan ini, berupa kepedulian terhadap hal-hal yang boleh dan tidak dalam setiap tahap atau proses penerbangan. Pada tahap *pre-flight* (sebelum masuk pesawat) atau ketika penumpang datang di bandara untuk melapor (*check in*), setiap penumpang tidak boleh membawa barang-barang berbahaya seperti senjata tajam, senjata api, dan barang-barang terlarang lainnya yang dapat membahayakan penerbangan. Penumpang juga harus patuh dan bersedia mengikuti prosedur pemeriksaan keamanan oleh petugas keamanan penerbangan (*aviation security*).

Pada tahap *in-flight* (ketika penumpang masuk pesawat dan selama penerbangan), setiap penumpang harus mematuhi petunjuk awak kabin, tidak boleh lagi menggunakan (mengaktifkan) telepon genggam, dan tidak melakukan tindakan yang mengancam keselamatan penerbangan, seperti membuka pintu darurat tanpa perintah awak kabin. Selain itu, penumpang juga diharapkan membaca petunjuk keselamatan yang tersedia untuk lebih memahami prosedur keselamatan selama penerbangan berlangsung.

Selanjutnya pada tahap *post-flight* (setelah pesawat mendarat), setiap penumpang tidak diperkenankan untuk melepaskan sabuk keselamatan dan berdiri sebelum pesawat berhenti dengan sempurna atau sebelum dipersilahkan oleh awak kabin. Penumpang juga tidak diperkenankan untuk mengambil alat-alat keselamatan di pesawat dan tidak mengaktifkan telepon genggam hingga tiba di gedung terminal kedatangan. Satu hal lagi yang harus diperhatikan penumpang dalam setiap tahap penerbangan adalah tidak boleh bercanda tentang bom.

Selain kepada masyarakat yang sering menjadi penumpang maskapai penerbangan, Kemenhub juga mengajak masyarakat di sekitar area bandara (Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan/KKOP) untuk ikut peduli terhadap keselamatan penerbangan. Misalnya, masyarakat tidak boleh memainkan *drone* dan laser apalagi yang sengaja diarahkan ke pesawat, dan tidak boleh juga bermain layang-layang, karena jika dilakukan di sekitar bandara berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan. Diharapkan, masyarakat bersedia melaporkan kepada pihak bandara dan kepolisian jika menemukan tindakan/aktivitas yang berpotensi membahayakan keselamatan penerbangan.

Selain itu, Kemenhub akan terus memastikan pemenuhan terhadap seluruh regulasi keselamatan dan keamanan penerbangan oleh para operator, melakukan pengawasan proses tersebut secara rutin dan berkesinambungan, memperbaiki peralatan navigasi penerbangan, serta mendorong peningkatan infrastruktur bandar udara agar memenuhi standar keselamatan dan keamanan penerbangan.



Pelabuhan Kuala Tanjung merupakan Pelabuhan Hub Internasional dan Kawasan Industri di Sumatra Utara. #dok.integrity

Kuala Tanjung PIE:

Integrasi Pelabuhan Hub Internasional dan Kawasan Industri

Pelabuhan Kuala Tanjung tengah bersiap menjadi pelabuhan hub internasional. Pemerintah akan mengembangkannya sebagai Kuala Tanjung Port and Industrial Estate (PIE) yang mengintegrasikan kawasan pelabuhan (Kuala Tanjung Multipurpose Terminal – KTMT) dan kawasan industri (Kuala Tanjung Industrial Zone – KTIZ).

Pelabuhan Kuala Tanjung terletak di pesisir timur Sumatra Utara. Tepatnya, di Desa Kuala Tanjung, Kecamatan Sei Suka, Kabupaten Batubara. Pelabuhan Kuala Tanjung memiliki posisi yang sangat strategis. Lantaran, berada di perairan Selat Malaka yang merupakan jalur perdagangan dunia. Tak hanya dilalui 25 persen komoditas perdagangan dunia, jalur ini juga didukung *hinterland* yang kuat di 10 provinsi di Pulau Sumatra.

Dengan posisi yang strategis, Pelabuhan Kuala Tanjung berpotensi besar untuk dikembangkan sebagai *hub* internasional yang menjadi simpul

penting dalam jaringan logistik nasional, bahkan rantai pasok global. Maka, kehadiran Kuala Tanjung PIE diharapkan mampu mendukung dan meningkatkan kinerja sistem logistik nasional serta menciptakan *value* baru sebagai *Indonesia's Logistic Supply Chain and Hub*.

Menteri Pehubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi menegaskan bahwa kehadiran Pelabuhan Kuala Tanjung akan menekan biaya logistik dan meningkatkan daya saing logistik Indonesia di kancah dunia. Hingga, memberikan dampak positif secara maksimal terhadap pertumbuhan ekonomi nasional.

Dalam rencana pengembangannya, Pelabuhan Kuala Tanjung akan dikembangkan sebagai kawasan yang terintegrasi dengan kawasan industri. Untuk itu, Pemerintah melaksanakan dua Proyek Strategis Nasional (PSN), yaitu pengembangan Pelabuhan *Hub* Internasional Kuala Tanjung dan pembangunan Kawasan Industri Kuala Tanjung.

Pengembangan kawasan pelabuhan berupa pembangunan terminal *multipurpose* (KTMT) telah rampung (Tahap I) dan sudah beroperasi sejak Desember 2018. Sedangkan, pembangunan Terminal *Hub* Internasional (Tahap II) akan mulai dilaksanakan pada 2024 mendatang, yaitu setelah KTMT mendekati kapasitas *ultimate*-nya serta kawasan industri Kuala Tanjung mulai bertumbuh. Dengan demikian, kawasan pelabuhan dan industri dapat bersinergi dalam menjalankan peran dan fungsinya masing-masing.

Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung:

- 1 Meningkatkan utilisasi dan jaminan ketersediaan lahan Kawasan Industri
- 2 Meningkatkan *Logistics Performance Index* Indonesia
- 3 Menciptakan jaringan pelabuhan *transshipment*
- 4 Mengundang *foreign direct investment*

Performa Ciamik Terminal Baru

Sejak beroperasi 2019 lalu, KTMT menampilkan performanya yang ciamik. KTMT menunjukkan tren pertumbuhan yang positif dan signifikan sepanjang 2020. Secara nyata, pertumbuhan tampak dari aktivitas pelabuhan yang semakin bergeliat, semakin banyaknya kapal yang labuh dan ramainya aktivitas bongkar muat.

Tercatat, kunjungan kapal sebanyak 277 *call* pada 2020, naik lebih dari dua kali lipat (113%) dibandingkan



Kegiatan di Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatra Utara #dok.integriti

2019 sebanyak 130 *call*. Dari aktivitas bongkar muat, terjadi peningkatan 126% pada bongkar muat peti kemas, dari 23.937 TEUs (2019) menjadi 54.011 TEUs (2020).

Bahkan, peningkatan hingga melampaui 200% terjadi pada bongkar muat curah cair dan *general cargo*. Aktivitas bongkar muat curah cair naik 258%, dari 102.200 ton (2019) menjadi 366.102 ton (2020). Sedangkan, *general cargo* mengalami kenaikan 247%, dari 16.970 ton (2019) menjadi 58.890 ton (2020).

Pertumbuhan kinerja Pelabuhan Kuala Tanjung tersebut didukung dengan pengembangan kawasan pelabuhan menjadi sebuah terminal *multipurpose* yang berstandar dunia. Dengan dermaga sepanjang 500x60 meter, *trestle* 2,8 km, dan kedalaman kolam pelabuhan hingga 17 meter LWS, KTMT dapat

mengakomodasi kapal-kapal besar berbobot 60 ribu DWT (*Dead Weight Tonnage*) dengan berbagai jenis muatan, seperti peti kemas, curah cair, hingga *general cargo*.

KTMT juga memiliki *container yard* seluas 14 Ha yang dilengkapi alat bongkar muat, antara lain 3 unit *Ship to Shore* (STS) *Crane*, 8 unit *Automated Rubber Tyred Gantry* (ARTG) *Crane*, dan alat angkut 21 *terminal tractor*. Kemudian, tersedia 22 tangki timbun dengan 4 jaringan pipa dan 8 pompa yang mampu melayani arus curah cair (khususnya CPO) hingga 1.000 ton per jam.

Selain itu, KTMT digadang sebagai pelabuhan modern yang mengusung teknologi dan ramah lingkungan. Sebagian besar peralatan bongkar muatnya, bekerja secara elektrik (*nondiesel onboard*). Sedangkan seluruh operasional peti kemas dan curah cair, sudah didukung sistem TI



Tercatat, kunjungan kapal sebanyak 277 *call* pada 2020, naik lebih dari dua kali lipat (113%) dibandingkan 2019 sebanyak 130 *call*.



Kemenhub juga mendorong peralihan moda logistik di wilayah Sumatra, dari jalur darat ke jalur laut yang lebih ekonomis dan ramah lingkungan.

Mengingat, hingga saat ini, moda logistik di Sumatra masih didominasi angkutan darat.

yang terintegrasi Terminal Operating System (TOS).

Melihat performa KTMT sebagai sebuah terminal baru yang meningkat cukup signifikan pada 2020, Menhub optimis kinerja Pelabuhan Kuala Tanjung akan terus meningkat ke depannya. Terlebih, dengan tersedianya pelayaran *direct call* rute internasional, tidak hanya meningkatkan kinerja pelabuhan. Namun, juga akan menjadi magnet bagi calon investor untuk berinvestasi di Kawasan Industri Kuala Tanjung.

Dengan hadirnya Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai *hub* internasional, pelayaran domestik nantinya akan dilayani di Pelabuhan Belawan. Untuk itu, Pemerintah bersama PT Pelindo I telah memindahkan kapal-kapal berute internasional secara bertahap, dari Pelabuhan Belawan ke Pelabuhan Kuala Tanjung.

Disamping itu, Kemenhub juga mengambil sejumlah langkah strategis untuk mendorong geliat pelabuhan yang tentunya akan berujung pada peningkatan kinerja pelabuhan secara terus-menerus. Di antaranya, memberikan insentif bagi jasa labuh dan navigasi sehingga para pengusaha ekspor-impor lebih kompetitif dalam mengirimkan kargonya dan melakukan *direct call* ke Pelabuhan Kuala Tanjung.

Kemenhub juga mendorong peralihan moda logistik di wilayah Sumatra, dari jalur darat ke jalur laut yang lebih ekonomis dan ramah lingkungan. Mengingat, hingga saat ini, moda logistik di Sumatra masih didominasi angkutan darat.

Akses Jaringan Transportasi

Untuk mendukung peran strategis Pelabuhan Kuala Tanjung sebagai *hub* internasional, dikembangkan kawasan industri, yaitu Kuala



Tanjung Industrial Zone (KTIZ) seluas 3.400 Ha. Kawasan yang terintegrasi dengan kawasan pelabuhan (KTMT) ini memiliki potensi segmen industri yang beragam. Di antaranya, industri aluminium, minyak sawit/CPO, besi dan baja, karet, petrokimia, dan pupuk.

Nantinya, KTIZ akan diperkuat dengan berbagai layanan pendukung, seperti *bunkering service*, *logistic service*, dan *warehousing*. Kemudian, juga layanan utilitas dasar, seperti listrik, jaringan pipa gas, air bersih, dan pengelolaan limbah.

Tak kalah penting, ketersediaan akses yang mudah untuk mencapai kawasan Kuala Tanjung PIE. Dalam rencana pengembangannya, Kuala Tanjung PIE akan didukung akses jaringan transportasi terpadu berupa jalan nasional dan jalan Tol Trans Sumatra dan jalur kereta api.

Selain meningkatkan efisiensi arus logistik, keberadaan jalur kereta api juga meningkatkan konektivitas

dan aksesibilitas antara Kawasan Kuala Tanjung PIE, KEK Sei Mangke, dan kawasan sekitarnya. Melalui Ditjen Perkeretaapian, Kemenhub telah menyelesaikan pembangunan jalur KA Bandar Tinggi–Kuala Tanjung yang, kini telah siap untuk mendukung operasional Kuala Tanjung PIE.

Masyarakat sekitar pelabuhan pun dapat merasakan manfaat dari keberadaan Pelabuhan Kuala Tanjung. Pengembangan pelabuhan, baik pada tahap konstruksi maupun operasional, telah menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat. Masyarakat dilibatkan sebagai tenaga kerja lapangan saat pembangunan, seperti konstruksi bangunan gedung, lapangan penumpukan, dan konstruksi dermaga.

Klik untuk
lihat video



Begitu pun, saat KTMT telah beroperasi. Masyarakat setempat yang memenuhi kualifikasi yang dipersyaratkan dapat bekerja sebagai pegawai organik maupun nonorganik, tenaga kerja bongkar muat, serta tenaga operasional lainnya. Selain sebagai lahan sumber mata pencaharian, kehadiran Pelabuhan Kuala Tanjung juga memberi kemudahan dan kelancaran logistik bagi masyarakat dan industri sekitar.



Sinergi Wujudkan *The Indonesia's Logistic and Supply Chain Hub*

Guna mengakselerasi pengembangan Kuala Tanjung Port and Industrial Estate (PIE), PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I (Persero) menggandeng Port of Rotterdam (PoR) dan Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co.,Ltd (Zhejiang). Kerja sama ini diharapkan juga mampu mengakselerasi terwujudnya Kuala Tanjung PIE sebagai *The Indonesia's Logistic and Supply Chain Hub*.

Langkah Pelindo I untuk menggandeng PoR dan Zhejiang sesuai dengan arahan Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi untuk mengembangkan pelabuhan di Indonesia melalui kerja sama strategis dengan pelabuhan-pelabuhan dunia. Tujuannya adalah mengakselerasi gerbang utama menuju jaringan logistik global.

Menurut Menhub, kerja sama Pelindo I dengan PoR dan Zhejiang merupakan babak baru dalam pengembangan Kuala Tanjung sebagai kawasan pelabuhan sekaligus industri (PIE). Disamping itu, kerja sama ini sejalan dengan komitmen Pemerintah dalam mendukung dan mengawal langsung pengembangan Kuala Tanjung PIE sebagai Proyek Strategis Nasional (PSN).

Direktur Utama Pelindo I Dani Rusli Utama menyebutkan bahwa kinerja Kuala Tanjung PIE terus meningkat pada 2021 seiring tumbuhnya aktivitas ekonomi. Peningkatan trafik kunjungan kapal dan aktivitas bongkar muat yang signifikan terjadi di Kuala Tanjung Multipurpose Terminal (KTMT).

Di sisi lain, Pelindo I juga tengah mengembangkan kawasan industri di Kuala Tanjung PIE secara intensif. Hingga, mampu menjadi daya tarik bagi sejumlah perusahaan untuk berinvestasi di kawasan industri Kuala Tanjung.

Selain menggandeng PoR dan Zhejiang, Pelindo I juga bersinergi dengan *stakeholder* lainnya guna meningkatkan kualitas pelayanan yang, nantinya akan mendorong percepatan pertumbuhan ekonomi daerah. Dalam hal ini, Pelindo I bersinergi dengan otoritas Pemerintah, BUMN lainnya—seperti PT KAI dan PT Pertamina, hingga swasta.

Dengan langkah tersebut, diharapkan dapat segera terwujud Kuala Tanjung PIE sebagai pelabuhan *hub* internasional sekaligus kawasan industri yang modern dan berkelanjutan. Hingga, Kuala Tanjung PIE mampu menjadi *The Indonesia's Logistic and Supply Chain Hub*.

Manfaat Pelabuhan Kuala Tanjung



MARITIM

- Membangun pelabuhan internasional
- Penurunan biaya logistik



INDUSTRI

- Membangun manufaktur nilai tambah
- Menarik investasi



SOSIO EKONOMI

- Menciptakan lapangan pekerjaan
- Mendorong pembangunan ekonomi luar Jawa

KRL Lintas Yogyakarta-Solo

Meningkatkan Aksesibilitas dan Kemudahan Bertransportasi

Peresmian Kereta Rel Listrik (KRL) Yogya-Solo menjadi indikator awal upaya menyiapkan transportasi massal yang ramah lingkungan. KRL mempunyai waktu tempuh yang lebih cepat dan dengan layanan yang jauh lebih nyaman dibanding kereta diesel sebelumnya.

Hadirnya KRL Yogya-Solo diharapkan akan menambah pilihan masyarakat akan moda transportasi yang efektif untuk bepergian. Selain mendorong sektor pariwisata dan ekonomi, KRL Yogya-Solo diharapkan dapat menyelesaikan persoalan transportasi di dua provinsi itu, yakni Jateng dan DIY.

KRL Lintas Yogyakarta-Solo sejatinya telah beroperasi mulai tanggal 10 Februari 2021 namun peresmian ini baru dilaksanakan pada 1 Maret 2021 oleh Presiden Joko Widodo (Jokowi). Menurut Jokowi KRL ini ramah lingkungan dan lebih cepat dibanding Prameks. "Ini adalah sebuah transportasi massal yang ramah lingkungan, tadi saya diberi tahu, disampaikan bahwa KRL ini lebih cepat dibandingkan Prameks 10 menit lebih cepat," ujarnya.

Dalam kesempatan tersebut Jokowi juga mengungkapkan bahwa biaya operasional KRL ini juga lebih murah. "Kemudian dari sisi biaya operasi pun lebih murah. Ini adalah sebuah efisiensi yang bagus sekali" jalasnya. Untuk kedepannya Jokowi menginginkan baik transportasi massal maupun pribadi, semuanya berkonsep ramah lingkungan dengan angkutan atau kendaraan berbasis listrik.

Dengan hadirnya KRL Yogya-Solo, Jokowi berharap akan terjadi peningkatan di sektor pariwisata dan ekonomi. "Kita harapkan KRL ini bisa membantu baik mobilisasi orang maupun barang dari Yogya ke Solo dan Solo ke Yogya bisa meningkatkan pariwisata dan ekonomi kita," ungkapnya.

Sementara itu, Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengatakan, pembangunan

KRL Lintas Yogyakarta-Solo #dok.istimewa





interior KRL Lintas Yogyakarta-Solo #dok.istimewa

elektrifikasi jalur Kereta Api Yogya–Solo sejalan dengan program Presiden RI Joko Widodo yang selalu menekankan untuk mengedepankan konektivitas, integrasi antar moda, dan modernisasi pada seluruh aspek transportasi di Indonesia. “KRL Yogya-Solo merupakan KRL pertama yang beroperasi di luar Jabodetabek. Ke depannya KRL seperti ini akan dikembangkan di kota-kota lainnya,” ucapnya.

Transportasi Massal Berbasis Rel
Pembangunan dan pengembangan transportasi perkeretaapian telah dilakukan bertahap baik di Pulau Jawa, Sumatra, dan Sulawesi. Khususnya di Pulau Jawa yang terus mengalami peningkatan jumlah penduduk yang signifikan setiap tahunnya, kebutuhan akan transportasi massal berbasis rel tentunya menjadi sebuah keharusan.

Banyak hal dilakukan terkait hal tersebut, diantaranya pembangunan elektrifikasi jalur Kereta Api Yogya-Solo, yang merupakan salah satu Program Prioritas dalam Pemerintahan Presiden Joko Widodo. Pembangunan ini juga sejalan dengan komitmen Kementerian Perhubungan (Kemenhub) untuk menyediakan layanan transportasi perkotaan yang mengedepankan konektivitas, integrasi antar moda, dan modernisasi pada seluruh aspek.

Khusus pada lintas Yogya-Solo, dipilihnya KRL adalah untuk pengembangan jalur kereta api di kawasan aglomerasi Yogya-Solo

dan sekitarnya didasarkan pada beberapa faktor diantaranya:

- Kajian studi yang memproyeksikan okupansi kereta lintas Yogya-Solo akan naik secara signifikan hingga Tahun 2035, dengan kisaran jumlah penumpang mencapai 6 juta orang pada tahun 2021. Jika tidak diantisipasi maka lintas Yogya-Solo akan sangat padat dan *overload*.
- Potensi wisata yang tersebar luas di wilayah Yogya-Solo-Semarang dan sekitarnya, sudah tentu memerlukan dukungan transportasi massal yang nyaman, cepat, tepat waktu, dan harga yang terjangkau.
- Pembangunan KRL di lintas Yogya-Solo ini relatif lebih efisien karena jarak yang ideal dan sudah memiliki jalur ganda.

Oleh karenanya pembangunan KRL ini adalah salah satu upaya Kemenhub dalam rangka menyediakan transportasi massal ramah lingkungan, mengurangi polusi, dan kemacetan yang mulai dirasakan kota Yogyakarta dan Solo, dan tentunya membiasakan masyarakat untuk mulai beralih dengan angkutan umum. Pembangunan KRL Yogya-Solo sepanjang 62 KM telah dimulai sejak tahun 2019 dan selesai tepat waktu pada akhir tahun 2020.

Hadirkan KRL di Lintas Yogya-Solo

Dilakukannya penggantian KRDPrameks dengan KRL tentunya bukan tanpa alasan. Dari sisi



Untuk tarif KRL Yogya-Solo adalah Rp 8000, flat untuk semua stasiun pemberhentian.

okupansi KRL jauh lebih besar dibanding Prameks, akselerasi dan keandalan yang lebih baik sehingga *headway* bisa lebih kecil dan kenyamanan para penumpang baik dari sisi layanan *ticketing* maupun di dalam kereta juga meningkat.

Tidak itu saja, penggunaan kereta listrik ini lebih ekonomis dibanding kereta diesel sehingga biaya operasi pembentuk tarif lebih rendah. Hal lain yang tidak kalah penting adalah penggunaan energi listrik ini juga mendukung pengurangan polusi udara dan menjaga lingkungan dibandingkan KA diesel. Oleh sebab itu pengembangan kedepan adalah memanfaatkan energi listrik sebagai penggerak kereta.

Sementara itu untuk mengoptimalkan pengoperasian KRL Yogya-Solo, Kemenhub juga telah menambah titik stasiun layanan KRL dari semula 7 Stasiun saat dilayani KRDPrameks menjadi 11 Stasiun. Stasiun tambahan tersebut yaitu Srowot, Gawok, Delanggu dan Ceper. Penambahan ini diharapkan dapat mengubah kebiasaan masyarakat untuk lebih mau lagi menggunakan KRL. Ke-11 stasiun tersebut yaitu Stasiun Yogyakarta, Stasiun Lempuyangan, Stasiun Maguwo, Stasiun Brambanan, Stasiun Srowot, Stasiun Klaten, Stasiun Ceper, Stasiun Delanggu, Stasiun Gawok, Stasiun Purwosari, dan berakhir di Stasiun Solo Balapan.

Untuk tarif KRL Yogya-Solo adalah Rp8000, flat untuk semua stasiun pemberhentian. Tarif tersebut

Subsidi Tujuh KA Perintis

Pada tahun 2021 total kontrak sebesar Rp. 211,7 Miliar untuk 7 lintas pelayanan KA Perintis.



Kementerian Perhubungan (Kemenhub) meningkatkan alokasi anggaran Subsidi dan Lintas Pelayanan Angkutan KA Perintis sepanjang 2021. Diharapkan, dengan kenaikan anggaran ini pelayanan kereta api akan semakin baik. Pada 2021 total kontrak sebesar Rp. 211,7 Miliar untuk 7 lintas pelayanan KA Perintis. Nilai ini mengalami kenaikan sebesar 33% dari total nilai kontrak tahun 2020

sebesar Rp. 159,01 Miliar untuk 5 lintas pelayanan KA Perintis.

Direktur Jenderal (Dirjen) Perkeretaapian Zulfikri mengatakan, kontrak ini merupakan satu penugasan pemerintah kepada PT KAI untuk menyelenggarakan angkutan keperintisan tahun anggaran 2021. Penugasan ditetapkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 346 Tahun 2020 tanggal 28 Desember 2020 tentang Penugasan Kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) Untuk Menyelenggarakan Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian Tahun Anggaran 2021.

Pelaksanaan penugasan yang dinyatakan dalam kontrak angkutan perintis tahun 2021 meliputi:

- KA Perintis Cut Meutia dengan

lintas pelayanan Kuta Blang-Krueng Geukeuh sepanjang 21 Km. Frekuensi 8 KA/hari.

- KA Perintis Amir Hamzah dengan lintas pelayanan Binjai – Besitang sepanjang 78,5 Km. Ini merupakan KA perintis baru yang akan beroperasi pada TA. 2021 dengan Frekuensi 4 KA/hari.
- KA Perintis Datuk Belambangan dengan lintas pelayanan Tebing Tinggi – Pelabuhan Kuala Tanjung sepanjang 40 Km. Ini merupakan KA Perintis baru yang akan beroperasi pada TA. 2021 dengan Frekuensi 8 KA/hari.
- KA Perintis Lembah Anai dengan lintas pelayanan Bandara Internasional Minangkabau – Kayu Tanam sepanjang 38 Km. Frekuensi 6 KA/hari;
- KA Perintis Minangkabau Ekspres dengan lintas pelayanan Pulau Aie - Bandara Internasional Minangkabau sepanjang 25,5 Km. Frekuensi 12 KA/hari.
- KA Perintis LRT Sumatra Selatan dengan lintas pelayanan Bandara – DJKA sepanjang 23 Km. Frekuensi 88 KA/hari.
- KA Perintis Bathara Kresna dengan lintas pelayanan Purwosari – Wonogiri sepanjang 37 Km. Frekuensi 4 KA/hari.

telah mendapatkan subsidi dari Pemerintah melalui skema *Public Service Obligation* (PSO). Namun demikian secara bertahap besaran tarif akan dilakukan penyesuaian. Kedepan, tidak menutup kemungkinan tarif KRL Yogya-Solo akan dihitung rupiah per km seperti KRL Jabodetabek. Untuk cara pembayarannya pun sama dengan KRL Jabodetabek yaitu dengan menggunakan Kartu Multi

Trip (KMT), *Commuterpay* atau kartu uang elektronik bank.

Dalam sehari, terdapat 20 perjalanan KRL PP dengan waktu tempuh untuk sekali perjalanan dari Yogya ke Solo rata-rata 68 menit dengan 11 Stasiun pemberhentian. Waktu ini lebih cepat dibandingkan KRJ Prameks yang memiliki waktu tempuh rata-rata 75 menit dengan 7 stasiun pemberhentian. Tentunya

dengan kecepatan ini, masyarakat dapat bekerja dan beraktivitas dengan waktu yang lebih efisien.

Hadirnya KRL Yogya-Solo diharapkan meningkatkan aksesibilitas dan kemudahan bertransportasi serta memberikan nilai tambah ekonomi bagi warga sekitar, khususnya yang berada di Yogyakarta, Klaten, dan Solo.

Pengoperasian Kereta Rel Listrik (KRL) Lintas Yogyakarta-Solo



- meningkatkan pelayanan jasa angkutan penumpang KA
- meningkatkan keselamatan lalu lintas perjalanan KA
- meningkatkan pelayanan aksesibilitas dan mobilitas antar moda serta keselamatan dan kenyamanan pengguna jasa
- kinerja pengoperasian yang lebih baik
- bebas polusi udara dan suara
- kapasitas penumpang dapat lebih banyak

Kemenhub Kantongi Izin Hadirkan Program Studi S2

"Program magister terapan ini merupakan program pertama di Indonesia".

Dalam mempersiapkan Sumber Daya Manusia (SDM) unggul di bidang maritim dan transportasi darat, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan meluncurkan program studi magister terapan (Pascasarjana/Strata-2) pada dua lembaga pendidikan dan pelatihan di bidang transportasi. Kedua lembaga pendidikan dan pelatihan tersebut adalah Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan Politeknik Transportasi Darat Indonesia (PTDI-STTD) Bekasi.

Sebagai Pilot Project

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengatakan Presiden Joko Widodo selalu memfokuskan pentingnya maritim Indonesia dengan visi menjadikan Tanah Air sebagai poros maritim dunia. Hal ini merupakan kebijaksanaan yang strategis mengingat Indonesia merupakan negara bahari yang dikelilingi oleh lautan.

"Seluruh alur perairan dunia akan melalui laut Indonesia sebagai jalur strategis, sehingga harus dimanfaatkan oleh Indonesia," kata Budi.

Untuk mewujudkan hal ini, menurut Budi, diperlukan SDM yang berkompeten, inovatif, kreatif, dan berdaya saing secara nasional maupun internasional di bidang maritim. Oleh karena itu, perguruan tinggi di bidang maritim berperan penting dalam menciptakan SDM yang dapat diandalkan untuk mewujudkan konektivitas dan keselamatan pelayaran.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia nomor 001/D/O/2021 tentang Izin Pembukaan Program Studi

Magister Terapan di STIP Jakarta telah resmi dibuka. Nantinya, untuk memfasilitasi peningkatan jenjang kompetensi SDM maritim tersebut, akan ada dua Program Studi yang dibuka yaitu, prodi Pemasaran, Inovasi dan Teknologi Program Magister Terapan (M.Tr.M) dan Teknik Keselamatan dan Risiko Program Magister Terapan (M.Tr.T).

STIP Jakarta

Learning Outcome Prodi Pemasaran, Inovasi, dan Teknologi

1. Pengembangan Pemasaran Logistik Maritim dan Angkatan Laut
2. Inovasi Logistik Maritim dan Teknologi Operasi Angkatan Laut
3. Pengelolaan dan Pengembangan Kepelabuhan Berbasis Teknologi Modern

Learning Outcome Prodi Teknik Keselamatan dan Risiko

1. Pengelolaan Keselamatan dan Risiko di Bidang Pelayaran
2. Pengembangan Riset, dan Survei, serta Pengawasan Keselamatan dan Risiko Operasi Kapal
3. Pengembangan Manajemen Operasi Kapal

"Program magister terapan ini merupakan program pertama di Indonesia dengan STIP Jakarta sebagai lembaga pendidikan tinggi yang pertama mendapatkan kesempatan sebagai penyelenggara," ujar Budi.

Menhub mengatakan, pembukaan prodi magister terapan di bidang pelayaran ini akan dijadikan *pilot project* bagi seluruh sekolah tinggi di sektor perhubungan lainnya. Sektor darat, udara, dan perkeretaapian, yang ada di bawah pengelolaan

BPSDM Perhubungan, untuk dapat segera menyusul mengadakan prodi magister terapan.

Magister Terapan Kedua

Kemudian, menyusul STIP Jakarta, pada bulan Juni 2021 giliran PTDI-STTD yang mendapatkan izin untuk membuka program Magister Terapan Transportasi Darat. Sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Nomor: SK.087/D/OT/2021 tentang Izin Pembukaan Program Magister Terapan pada PTDI-STTD Bekasi. Pembukaan program studi magister terapan bidang transportasi darat ini merupakan wujud konkret Kemenhub melalui BPSDM Perhubungan dalam menyiapkan SDM Transportasi yang unggul, profesional, dan memiliki kompetensi dalam bidang transportasi.

Sama dengan STIP, nantinya PTDI-STTD juga akan membuka dua program studi Magister Terapan. "Dengan terbitnya surat keputusan ini diharapkan PTDI-STTD terus berupaya meningkatkan kualitas pendidikan, tenaga pendidik, sarana-prasarana, metode pembelajaran, dan kurikulum yang mampu mengadaptasi pada tuntutan teknologi terkini," tutur Budi.

Sehingga, *value added* yang didapat nantinya, dapat menghasilkan lulusan yang mampu mengembangkan pemikiran logis, kritis, sistematis, dan kreatif dalam menerapkan teknologi di bidang transportasi darat. Dengan menghasilkan *prototype* rancangan, inovasi, transportasi teknologi bernilai tambah yang mampu menyusun konsepsi ilmiah.

Karakteristik Program Studi Magister Terapan PTDI-STTD, Bekasi

1. Unggul dalam menghasilkan lulusan yang berkualitas di bidang kebijakan, perencanaan, pemasaran inovasi, teknologi, keselamatan, dan risiko sektor transportasi darat.
2. Unggul dalam penyelenggaraan pendidikan yang ditunjang dengan ketersediaan sumber daya manusia yang berkompeten dan laboratorium serta alat praktik yang modern.
3. Mengembangkan sistem pembelajaran mahasiswa didik dengan pola pendidikan, pelatihan, dan pengasuhan yang mengedepankan adab dan etika.

HINDARI KECURANGAN!

"Pelaksanaan Seleksi Penerimaan Calon Taruna (SIPENCATAR), mengedepankan prinsip-prinsip yang mengutamakan profesionalisme guna meminimalkan potensi kecurangan dalam berbagai aspek"



Sekretaris Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan Kementerian Perhubungan (BPSDMP Kemenhub) M. Yughartiman mengingatkan seluruh Perguruan Tinggi dan panitia bahwa pelaksanaan tahapan Seleksi Kompetensi Dasar (SKD) harus dilakukan dengan baik, dan mematuhi prosedur pelaksanaan *Computer Assisted Test (CAT)* Badan Kepegawaian Negara (BKN) yang telah ditetapkan, sehingga tidak terjadi kecurangan.

"Pastikan tidak ada kecurangan dalam proses seleksi dan lakukan imbauan kepada seluruh peserta agar tidak mempercayai calo atau siapapun yang menjanjikan dapat lulus dalam tahapan seleksi. Selain biaya yang resmi, tidak ada tambahan biaya lainnya", jelas Yughartiman.

Hal tersebut ditegaskan Yughartiman pada Rapat Koordinasi (Rakor) internal BPSDMP Kemenhub dalam rangka menyukseskan pelaksanaan SIPENCATAR 2021. Rakor digelar secara virtual dengan seluruh Unit Kerja di lingkungan BPSDMP Kemenhub.

Pelaksana Tugas Kepala BPSDMP Zulfikri secara langsung membuka Rakor yang membahas hasil seleksi administrasi SIPENCATAR 2021 dan persiapan pelaksanaan tahapan SKD. Zulfikri, menyampaikan, tahun ini terdapat 43.529 pendaftar yang telah lulus verifikasi dan memenuhi syarat pada seleksi administrasi SIPENCATAR 2021 Kemenhub.

Zulfikri juga menjelaskan, jumlah pendaftar yang lulus tahap seleksi administrasi ini 77% dari jumlah keseluruhan pendaftar SIPENCATAR 2021, yaitu 56.706 peserta yang telah memilih sekolah kedinasan di lingkungan BPSDMP Kemenhub.

"*Leader* pelaksanaan SKD adalah BKN. Tes ini berbasis CAT, dan BPSDMP mendukung penuh tahapan seleksi ini," jelas Zulfikri.

Tahapan SKD sekolah kedinasan di lingkungan Kemenhub akan dilaksanakan di 40 lokasi baik di Kantor Regional dan UPT BKN maupun di lokasi mandiri Perguruan Tinggi lingkungan BPSDMP yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia.

Lebih lanjut Zulfikri mengingatkan seluruh Perguruan Tinggi untuk melaksanakan tahapan seleksi dengan baik serta tetap menerapkan protokol kesehatan baik yang dilaksanakan secara mandiri di kampus masing-masing ataupun yang diselenggarakan bekerja sama dengan Kantor BKN di masing-masing daerah.

"Semoga pelaksanaan tahapan seleksi SKD ini berjalan lancar agar kita mampu menjangkau putra putri terbaik bangsa untuk bergabung

menjadi taruna/i transportasi", ujar Zulfikri.

Senada, Yughartiman menekankan kepada 21 Perguruan Tinggi di lingkungan Kementerian Perhubungan yang menyelenggarakan SIPENCATAR agar memberikan pelayanan terbaik kepada seluruh peserta seleksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

"Masing-masing Perguruan Tinggi yang akan menyelenggarakan SKD ini harus dapat memastikan tersedianya perangkat yang dibutuhkan dalam pelaksanaan seleksi, seperti jumlah dan rekomendasi PC yang sebagaimana telah dijelaskan dalam peraturan BKN No.2 Tahun 2021", jelas Yughartiman.

Selain membahas hasil seleksi administrasi dan Persiapan SKD SIPENCATAR tahun 2021, dalam Rakor BPSDMP ini juga dibahas terkait persiapan Taruna *On Campus*, Standar Biaya Masukan Lainnya di lingkungan BPSDMP, *Grand Design* Pengembangan Jabatan Fungsional Dosen dan Pelaksanaan Tri Dharma Perguruan Tinggi serta Beasiswa *S2 Double Degree* Kementerian Perhubungan.

Pelaksanaan SKD SIPENCATAR 2021 dilaksanakan pada tanggal 7-23 Juni 2021. Setiap peserta dapat memperhatikan secara seksama mengenai waktu, sesi, dan lokasi pelaksanaan sesuai dengan pengumuman yang dapat diakses melalui portal sipencatar.dephub.go.id.

Materi SKD

- **Tes Karakter Pribadi TKP (45 Soal)**

Tes untuk menilai sikap pelayanan publik, jejaring kerja, sosial budaya, teknologi, dan komunikasi serta profesionalisme.

- **Tes Intelegensia Umum (35 Soal)**

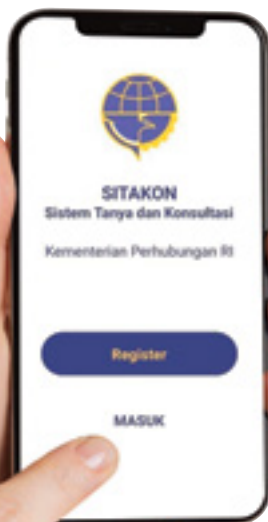
Tes untuk menilai kemampuan verbal yang meliputi analogi, silogisme serta analisis, kemampuan numerik yang meliputi kemampuan berhitung, deret angka, perbandingan kuantitatif serta soal cerita, dan kemampuan figural yang meliputi analogi, ketidaksamaan dan serial.

- **Tes Wawasan Kebangsaan (30 Soal)**

Tes menilai untuk penguasaan pengetahuan dan kemampuan mengimplementasikan nilai-nilai nasionalisme, integritas, bela negara, pilar negara dan kemampuan berbahasa Indonesia secara baik dan benar.

Program Digitalisasi Pengawasan Inspektorat Jenderal

"Inspektorat Jenderal Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terus berinovasi. Empat aplikasi baru telah diluncurkan, siap diimplementasikan untuk membuat pekerjaan semakin efektif dan efisien".



Keempat aplikasi Program Digitalisasi Pengawasan Inspektorat Jenderal ini dapat dimanfaatkan untuk membantu auditi, pemangku jabatan, ataupun pegawai di lingkungan Inspektorat Jenderal.

Peluncuran keempat aplikasi ini adalah perwujudan tata kelola kerja *Good Governance* dalam pemberian layanan pengawasan yang dapat dimanfaatkan oleh seluruh mitra Inspektorat Jenderal, manajemen auditi maupun masyarakat.



Sistem Informasi Tanya dan Konsultasi (SITAKON)

SITAKON merupakan aplikasi berbasis web yang menjadi media bagi Unit Kerja/Unit Pelaksana Teknis (UPT) untuk menyampaikan permasalahan-permasalahan yang dihadapi.

Beberapa aplikasi berbasis teknologi informasi telah selesai dibangun di lingkungan Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Hasil kolaborasi Inspektorat Jenderal dengan Pusat Teknologi Informasi dan Komunikasi (Pustikom) tersebut tentu sangat bermanfaat untuk meningkatkan kinerja Pengawasan Intern di lingkungan Kemenhub.

Setidaknya terdapat empat jenis aplikasi yang diluncurkan. Antara lain, Sistem Informasi Tanya dan Konsultasi (SITAKON), aplikasi Sistem Manajemen Pengaduan (SIMADU), aplikasi Sistem Informasi Prestasi dan Cella (SISILA), dan aplikasi Sistem Informasi Audit (SIAu).



Sistem Manajemen Pengaduan (SIMADU) Berbasis Android

SIMADU Android merupakan pengembangan SIMADU berbasis web. Penggunaan platform Android diharapkan dapat mempermudah pengguna apabila ingin menyampaikan pengaduan dan mempermudah pimpinan di lingkungan Kemenhub untuk memantau dan menindaklanjuti pengaduan-pengaduan tersebut.



Sistem Informasi Prestasi dan Cella (SISILA)

SISILA merupakan aplikasi berbasis web pengembangan Sistem Informasi Kepegawaian (SIK). Aplikasi ini adalah media rekam jejak pegawai di lingkungan Kemenhub, baik itu berupa prestasi maupun perilaku tercela.



Sistem Informasi Audit (SIAu)

SIAu merupakan aplikasi berbasis web yang digunakan oleh auditor dalam melakukan pengawasan intern, dimulai sejak perencanaan, pelaksanaan, pelaporan sampai dengan pemantauan tindak lanjut rekomendasi hasil pengawasan intern.

"Yuk Selamat Bersama"

Keselamatan Tanggung Jawab Kita Bersama

"Kementerian Perhubungan (Kemenhub) bisa menjadi pelopor keselamatan bertransportasi dan menjadi contoh bagi masyarakat".



Keselamatan merupakan muara utama penyelenggaraan transportasi yang dalam perwujudannya dipengaruhi oleh banyak faktor, seperti alam, sarana, prasarana, dan sumber daya manusia. Oleh sebab itu, Kemenhub melakukan aksi kampanye kolaboratif dengan tajuk "Yuk Selamat Bersama" demi terwujudnya kemajuan dan peningkatan keselamatan transportasi.

Dari diadakannya kegiatan kampanye ini, merupakan bagian dari upaya Kemenhub untuk mengedukasi masyarakat tentang pentingnya menjaga aspek keselamatan dalam bertransportasi. Maka, diharapkan agar semua pemangku kepentingan siap berkomitmen untuk menjaga keselamatan diri sendiri serta orang lain.

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi menekankan, diperlukan langkah, komitmen, dan kolaborasi yang baik antar pemangku kepentingan. "Kami terus mendorong para pelaku di sektor transportasi untuk terus mengoptimalkan sumber daya yang ada dalam upaya meningkatkan keselamatan transportasi," ujar Menhub saat meluncurkan kampanye.

Lebih lanjut, Menhub juga menginstruksikan jajarannya untuk selalu konsisten mengedepankan keselamatan dalam setiap pelaksanaan tugas melayani masyarakat. Dengan begitu, Kemenhub bisa menjadi pelopor keselamatan bertransportasi dan menjadi contoh bagi masyarakat.

Dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan di sektor transportasi, Kampanye Kolaboratif Keselamatan Bertransportasi ini dilaksanakan Maret 2021-Mei 2021. Selain itu, guna mensosialisasikan kampanye "Yuk Selamat Bersama" di masyarakat, Kemenhub menyelenggarakan dialog publik.

Hadir sebagai narasumber meliputi: Sekretaris Jenderal Kemenhub, Djoko Sasino; Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Soerjanto Tjahjono; Sekretaris Jenderal Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Harya S. Dillon; dan *Influencer/Pesepeda*, Nirina Zubir.



Harya Dillon
Sekretaris
Jenderal MTI

"Keselamatan transportasi harus dilaksanakan melalui 3 aspek utama, yakni *engineering*, *education*, dan *enforcement*. Betul tentu ada komponen edukasi dari pelaku transportasi tetapi juga dimulai dari *engineering*".

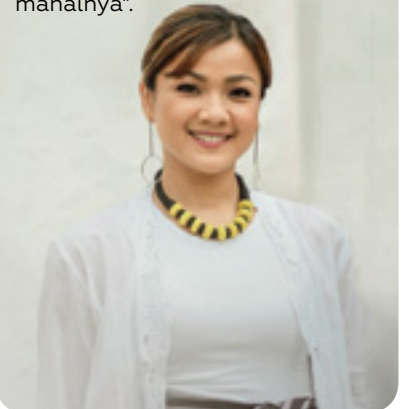


Soerjanto Tjahjono
Ketua KNKT

"Semua pihak memiliki peran penting untuk menjaga keselamatan. Misalnya, para pemilik hotel atau tempat wisata bisa menyediakan tempat yang layak bagi para pengemudi bus untuk beristirahat. Karena banyak kecelakaan yang disebabkan karena kelelahan pengemudi".

Nirina Zubir *Influencer/Pesepeda*

"Kesadaran akan keselamatan harus dimulai dari diri sendiri dan tentunya harus memahami aturan-aturan terkait keselamatan. Saya sebagai pesepeda harus tahu dan paham aturan-aturan dalam bersepeda. Kalau kita disiplin, *Insha Allah* bisa terhindar dari kecelakaan. Kalau ada yang mengatakan kesehatan itu mahal, maka keselamatan juga sama mahalnyanya".



Lintasan Penyeberangan Banyuwangi-NTB Resmi Dibuka

Untuk meningkatkan efektivitas angkutan penyeberangan Ro-Ro, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) meresmikan lintasan kapal Ro-Ro dari Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi menuju Pelabuhan Lembar dan Pelabuhan Gilimas Nusa Tenggara Barat (NTB).



Kegiatan penyeberangan di Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi, Jawa Timur #dok.istimewa



Kemenhub mengapresiasi pembukaan lintasan kapal Ro-Ro dari Pelabuhan Ketapang, Banyuwangi menuju Pelabuhan Lembar dan Pelabuhan Gilimas Nusa Tenggara Barat. Apresiasi disampaikan oleh Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi saat mengunjungi Pelabuhan Ketapang (24/4).

"Saya senang melihat ada suatu pergerakan dari Banyuwangi menuju Lembar atau sebaliknya, juga dari Banyuwangi menuju Gilimas. Kami akan terus kembangkan angkutan Ro-Ro (penyeberangan) menjadi lebih efektif," ujar Menhub Budi.

Menhub Budi menambahkan, dibukanya lintas Penyeberangan dari Banyuwangi menambah jumlah rute penyeberangan ke NTB yang semula hanya bisa diakses dari Surabaya. Selain itu, hadirnya lintas penyeberangan akan mengurangi kemacetan di Pulau Bali dan mengurai kepadatan pada lintas Ketapang-Gilimanuk dan Padangbai-Lembar.

Adapun dari sisi logistik, angkutan barang dari Banyuwangi pun dapat langsung didistribusikan menggunakan kapal penyeberangan menuju daerah NTB. Tentu saja biaya angkutan logistik pun akan lebih efisien, karena distribusi tanpa harus melalui Bali.

"Lintas penyeberangan ini harus di rawat dengan baik dan profesional. Dengan adanya lintasan baru ini, berarti kegiatan perdagangan antara Banyuwangi dengan Lombok dan sekitarnya akan semakin baik," jelas Menhub Budi.

Kemudian, efisiensi biaya pun dapat dirasakan pada sektor pariwisata. Bagi para turis dari Banyuwangi menuju NTB, dapat menggunakan angkutan penyeberangan langsung ke Pelabuhan Lembar. Sehingga perjalanan menjadi lebih efektif dan efisien biaya karena tidak harus menempuh perjalanan darat menyusuri Bali terlebih dahulu.

Hadirnya layanan lintas Penyeberangan Ketapang-Pelabuhan Lembar sebanyak enam unit kapal Ro-Ro ini diharapkan dapat meningkatkan konektivitas penumpang maupun kendaraan antar Pulau Jawa dan Pulau NTB.

NMT, Pilihan untuk Sehat

"Pola dan kebiasaan hidup bertransportasi menggunakan kendaraan pribadi ternyata berkorelasi langsung dengan permasalahan kesehatan dan kualitas hidup. Untuk itu, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) mengajak masyarakat mengubahnya demi kualitas hidup sehat."

Kepala BPTJ, Polana B Pramesti mengatakan, kebiasaan masyarakat menggunakan kendaraan pribadi baik mobil maupun sepeda motor untuk bekerja dan beraktivitas sehari-hari membuat masyarakat cenderung kurang bergerak. Akibatnya, masyarakat urban mudah dihindangi penyakit noninfeksi misalnya diabetes, stroke, dan jantung. Dampak lain dominannya penggunaan kendaraan pribadi adalah semakin memburuknya kualitas udara.

Dengan beralih menggunakan angkutan umum massal, berjalan kaki serta bersepeda, selain akan berdampak positif terhadap kesehatan pribadi juga akan membuat kondisi udara yang lebih bersih dan ramah lingkungan.

Transportasi umum sebagai budaya baru

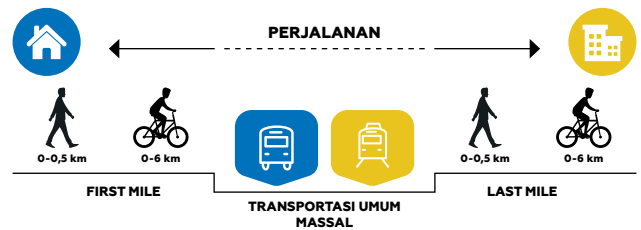
Polana menyebutkan, seandainya masyarakat mau mengubah pola transportasinya, yaitu dari naik kendaraan pribadi beralih menggunakan angkutan umum massal dan berjalan kaki serta bersepeda/*Non-Motorized Transportation* (NMT), maka kehidupannya akan jauh lebih sehat. "Gerakan Jalan Hijau" ini bukan hanya akan membuat ancaman berbagai penyakit noninfeksi bisa diminimalisir, tetapi juga menciptakan kondisi ramah lingkungan. Hal ini, menurut Polana, secara langsung akan berdampak pada peningkatan kualitas hidup masyarakat urban di Jabodetabek.

Menurutnya, penggunaan angkutan umum massal bukan hanya sekedar sudah naik KRL, MRT, LRT atau BRT seperti Transjakarta akan tetapi di dalamnya terdapat pula NMT, baik tahapan *first mile* yaitu dari titik awal berangkat menuju angkutan umum massal maupun *last mile* yaitu perpindahan dari angkutan umum massal menuju titik terakhir tujuan dengan berjalan kaki atau bersepeda.

Dengan demikian, lanjut dia, tujuan dari penggunaan angkutan umum massal yaitu *sustainable transport* dapat terpenuhi termasuk dampak kesehatan dan lingkungannya. "Jika ini terwujud akan menjadi kontribusi yang luar biasa untuk peningkatan kualitas hidup masyarakat perkotaan," imbuhnya.

Polana menambahkan, pemanfaatan NMT secara langsung mendorong masyarakat untuk aktif secara fisik dan meninggalkan kendaraan bermotor. Aktivitas fisik akan menyehatkan jasmani sehingga dapat terhindar dari

Yuk, Kita budayakan masyarakat BERJALAN KAKI dan BERSEPEDA



penyakit noninfeksi yang saat ini di Indonesia jumlah penderitanya terus bertambah akibat masyarakat kurang bergerak.

"Selain itu secara empirik terbukti bahwa tingkat polusi di Jabodetabek yang bersumber dari transportasi cukup parah dan kondisi ini membahayakan kita semua. Untuk itu, salah satu jalan keluarnya adalah semaksimal mungkin menggunakan angkutan umum massal dan NMT serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi," tegasnya.

Dalam Rencana Induk Transportasi Jabodetabek (RITJ) 2029, BPTJ menargetkan sebanyak 60 persen pergerakan warga di Jabodetabek sudah harus menggunakan angkutan umum massal pada 2029. "Oleh karena itulah sasaran utama kampanye naik angkutan umum dan NMT menasar kaum millennial dan generasi di bawahnya -Generasi Z dan Alpha- karena mereka lah nanti yang akan mendominasi aktivitas kehidupan metropolitan Jabodetabek ini pada 2029," kata Polana.

Adapun guna merealisasikan penggunaan angkutan umum massal di Jabodetabek, BPTJ memperluas penerapan program *Buy The Service* (BTS) di Jabodetabek, dengan Kota Bogor sebagai kota percontohan. "Pemilihan Kota Bogor sebagai percontohan didasarkan pada komitmen Pemerintah Daerah dan kesiapan koordinasi untuk pelaksanaan serta penetapan koridor," terang Polana.

Karena itu, agar Gerakan Kampanye Jalan Hijau yang telah diusung BPTJ sejak 2019 lebih mudah diterima publik, BPTJ memandang perlu untuk menyinergikannya dengan isu-isu publik lainnya seperti isu kesehatan yang erat kaitannya dengan permasalahan transportasi perkotaan.

BPTJ memberikan apresiasi dan penghargaan kepada para *stakeholder* yang telah berperan aktif memfasilitasi dan mendorong masyarakat untuk melakukan aktivitas bersepeda dan berjalan kaki sebagai realisasi NMT.

1. Penerima Penghargaan Operator Transportasi Publik Berbasis Jalan dan Berbasis Rel
 - PT Kereta Commuter Indonesia (PT KCI)
 - PT Mass Rapid Transit (PT MRT Jakarta)
 - PT Transportasi Jakarta (TransJakarta)
 - PT Light Rail Transit (PT LRT Jakarta)
2. Penerima Penghargaan Operator Jabodetabek Residence Connexion (JRC)
 - PT Perum PPD
 - PT Eka Sari Lorena Transport, Tbk.
 - PT Sinar Jaya Megah Langgeng
 - PT Wifend Darma Persada
 - PT Royal Wisata Nusantara
3. Penerima Penghargaan Lembaga Swadaya Masyarakat dan Komunitas
 - *Bike To Work* Indonesia
 - Koalisi Pejalan Kaki
 - Komite Penghapusan Bensin Bertimbel (KPPB)



Kegiatan Padat Karya Sektor Perkeretaapian #dok.istimewa

Program Padat Karya Sektor Perkeretaapian di Jawa Barat

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi meninjau program padat karya pada sektor perkeretaapian di Jawa Barat. Salah satunya, kegiatan padat karya yang dilaksanakan di Stasiun Kereta Api (KA) Bandung pada proyek penggantian sistem persinyalan Bandung - Ciroyom yang melibatkan sekitar 100 orang tenaga kerja.

Kementerian Perhubungan menargetkan dapat menyerap 646 tenaga kerja (140.871 orang hari) pada program padat karya sektor perkeretaapian di wilayah Jawa Barat tahun 2021 dengan total biaya upah sebesar Rp 13,8 Miliar.

Berikut beberapa kegiatan padat karya yang dilakukan pada sektor perkeretaapian di wilayah Jawa Barat pada 2021:

- Penggantian Sistem Persinyalan Bandung – Ciroyom. Target tenaga kerja sebanyak 55 orang dan total biaya upah sebesar Rp1,4 Miliar. Waktu pelaksanaan pekerjaan: Januari - Desember 2021.
- Penanganan Perlintasan Sebidang koridor Bandung – Banjar. Target tenaga kerja sebanyak 98 orang dan total biaya upah sebesar Rp 1,2 Miliar. Waktu pelaksanaan pekerjaan: Januari - Mei 2021.
- Pembangunan Jalur Ganda KA antara Bogor - Sukabumi *multiyears* 2019 – 2021. Target pekerja sebanyak 211 orang dan total biaya upah sebesar Rp2,8 Milyar. Waktu pelaksanaan pekerjaan: Januari - Desember 2021.
- Pembangunan Jalur Ganda KA antara Kiaracondong - Cicalengka *multiyears* 2020 - 2021 (segmen Gedebage - Haurpugur). Target pekerja sebanyak 282 orang dan total biaya upah sebesar Rp8,2 Miliar. 2021.



KA Bandara YIA, Yogyakarta #dok.istimewa

Progres Pembangunan KA Bandara YIA

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal (Ditjen) tengah membangun jalur kereta api bandara sepanjang 5,3 km dari Stasiun Kedundang ke Stasiun Bandara Internasional Yogyakarta (Yogyakarta Internasional Airport/YIA) yang dibangun secara *elevated* (layang). Per Maret 2021, progres pembangunannya telah mencapai 83,6%. Pembangunan jalur kereta ini menelan investasi sebesar Rp1,1 Triliun Rupiah dengan skema *multi years*. Untuk pembangunannya telah dimulai sejak Desember 2019 dan ditargetkan selesai pada pertengahan tahun atau sekitar bulan Juli 2021. Selanjutnya pada bulan Juli akan dilakukan serangkaian uji coba dan ditargetkan sudah bisa dioperasikan pada bulan Agustus 2021.

Pembangunan kereta bandara merupakan bagian tidak terpisahkan dari YIA. Bandara ini nantinya akan didarati pesawat berbadan besar dan menjadi pusat pergerakan orang baik dari dalam negeri maupun luar negeri. Oleh karenanya YIA harus memiliki konektivitas dan integrasi antar moda yang baik.

Direncanakan, jumlah perjalanan kereta bandara dari Stasiun Tugu Yogyakarta - YIA sepanjang 40,23 km ini adalah sebanyak 24 trip/hari dengan menggunakan 4 *train set* kereta rel diesel listrik (KRDE) dan berkapasitas angkut mencapai 4.800 penumpang/hari. Waktu tunggu antar kedatangan kereta (*headway*) sekitar 30 menit. Dari Stasiun Tugu Yogyakarta, perjalanan kereta bandara akan berhenti di dua stasiun yaitu Stasiun Wates dan Stasiun YIA.

Kecepatan kereta maksimal dapat mencapai 80 km/jam dengan waktu tempuh hanya sekitar 45 menit atau lebih cepat dibandingkan melewati jalan raya yang bisa memakan waktu 1-2 jam. Sementara itu tarif yang berlaku diperkirakan sebesar Rp25.000.

Bandara Ngloram Blora Siap Beroperasi di 2021

Di 2021 ini, Bandara Ngloram yang berlokasi di Cepu, Kabupaten Blora, Jawa Tengah (Jateng), ditargetkan siap beroperasi dan melayani penumpang. Dalam lawatannya meninjau lokasi bandara tersebut pada Minggu (3/1), Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi berharap bandara ini dapat melayani penerbangan reguler dan penerbangan charter.

Landasan pacu atau *runway* yang telah dibangun sepanjang 1.500 meter (m) x 30 m, Bandara Ngloram



Bandara Ngloram, Blora, Jawa Tengah #dok.istimewa

sudah mampu didarati pesawat jenis ATR-72. Pada 30 Desember 2020 lalu, Bandara Ngloram telah dilakukan *proving flight* oleh Pesawat NAM AIR ATR-72 untuk memastikan aspek keselamatan, dan pendaratan dapat dilakukan dengan selamat dan lancar.

Rencananya, Bandara Ngloram akan menjadi bandara *Spoke* (pengumpan) yang melayani penerbangan untuk tujuan Semarang, Balikpapan, Jakarta (Halim), Malang, dan Banyuwangi. Menhub Budi mengapresiasi komitmen dan dukungan dari Pemerintah Daerah (Pemda), baik Pemerintah Provinsi (Pemprov) Jateng dan Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Blora, untuk membaskan lahan seluas 3,2 hektar pada tahun 2019 silam.

Selanjutnya, di tahun ini juga akan dilakukan pembebasan lahan seluas 3,6 hektar untuk perluasan. Kementerian PUPR telah memberikan dukungan penuh dalam pembangunan dan pengembangan akses jalan dari dan ke Bandara Ngloram. Kedepannya, aksesibilitas dari dan menuju Bandara Ngloram tidak hanya dapat diakses melalui jalan, tetapi juga terintegrasi dengan moda kereta api. Rencananya akan dibangun moda transportasi kereta api menuju bandara melalui Stasiun Kapuan, Cepu.

Mengoptimalkan Fungsi Bandara Kertajati

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) akan mengoptimalkan fungsi Bandar Udara (Bandara) Kertajati di Majalengka, Jawa Barat melalui beberapa perencanaan. Direktur Jenderal Perhubungan Udara (Dirjen Hubud) Novie Riyanto menyebutkan agar Bandara Kertajati dapat berfungsi lebih optimal dan efisien.

Rencananya, langkah pertama yang dilakukan adalah mengembalikan sebagian penerbangan dari Bandara Husein Sastranegara di Bandung, Jawa Barat ke Bandara Kertajati dengan tujuan untuk menata kembali rute penerbangan di kedua bandara tersebut, dan dapat mengurangi kepadatan di Bandara Husein Sastranegara. Dirjen Hubud Novie telah meminta kepada *stakeholder* terkait untuk mempersiapkan sarana dan prasarana bandara, penyesuaian izin bagi Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal, penataan rute, dan koordinasi perubahan slot penerbangan.

Kedua, infrastruktur transportasi ini diharapkan akan menstimulir arus barang jasa dan logistik di kawasan industri yang ada di Jawa Barat dan sebagian Jawa Tengah. Konektivitas tersebut dapat lebih lancar apabila jalur akses Tol Cisumdawu, yaitu jalan tol dari Bandung ke bandara rampung dikerjakan. Ketiga, Pemerintah merancang strategi lain untuk mengoptimalkan



Bandara Kertajati, Jawa Barat #dok.istimewa

fungsi Bandara Kertajati yang nantinya akan memberangkatkan calon jamaah haji dan umroh asal Jawa Barat, dan juga jamaah dari Jawa Tengah bagian selatan dan barat. Terakhir, Kemenhub akan menjadikan Bandara Kertajati sebagai pusat pemeliharaan pesawat atau *Maintenance Repair Overhaul* (MRO) dalam rangka mengembangkan bisnis non penumpang di bandara tersebut. Kemenhub telah berdiskusi dengan TNI AU agar bisa melakukan perawatan pesawat milik TNI di Bandara Kertajati.

Yuk, Bertransportasi Publik di Sumatera Utara!

Tercipta sistem transportasi publik yang baik, yang mampu mendorong masyarakat untuk bertransportasi publik.



Bus Trans Metro Deli, Sumatera Utara #dok.integriti

Sumatra Utara tengah meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas melalui pembangunan sektor transportasi. Selain memperlancar distribusi barang dan mobilitas penumpang, pembangunan juga untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi. Pembangunan dilaksanakan terhadap seluruh aspek transportasi, baik sarana prasarana, sistem, maupun SDM, guna mendukung pengembangan destinasi wisata prioritas, yaitu KSPN Danau Toba. Hingga pada akhirnya, sektor transportasi akan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi di Sumatera Utara.

Bertransportasi publik di Kota Medan, kini semakin nyaman dan mudah. Bus-bus hijau siap mengantarkan masyarakat ke berbagai tujuan di penjuru Kota Medan. Itulah Trans Metro Deli. Dengan ketepatan waktu dan rute, Trans Metro Deli siap menjadi transportasi publik andalan masyarakat Medan dan sekitarnya.

Trans Metro Deli merupakan realisasi Program *Buy The Service* (BTS) yang digulirkan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) di 5 kota pada 2020 lalu. Medan adalah satu dari lima kota yang menjadi *pilot project* dalam penerapan sistem BTS pada layanan angkutan perkotaan.

BTS merupakan langkah nyata Kemenhub dalam menyediakan layanan angkutan massal perkotaan yang prima dan andal. Dalam hal ini, layanan angkutan massal yang memenuhi standar pelayanan, yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Dengan begitu, tercipta sistem transportasi publik yang baik, yang mampu mendorong masyarakat untuk bertransportasi publik. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan transportasi publik, tentunya dapat mengurangi populasi kendaraan di jalanan.

Seiring berkurangnya volume kendaraan di jalan, kemacetan pun akan berkurang. Selain itu, kapasitas penumpang bus—seperti Trans Metro Deli—yang besar memungkinkan mengangkut lebih banyak penumpang dalam satu waktu.

Hingga saat ini, Trans Metro Deli telah melayani masyarakat Kota Medan di 5 koridor. Setiap koridor menghubungkan pusat Kota Medan dengan wilayah-wilayah di sekitarnya. Dari titik keberangkatan di Lapangan Merdeka, Trans Metro Deli siap mengantarkan masyarakat ke berbagai tempat, seperti Pelabuhan Belawan dan Terminal Amplas, melalui titik-titik pemberhentian bus.

Layanan angkutan Trans Metro Deli telah meningkatkan aksesibilitas dan memudahkan mobilitas masyarakat yang akan beraktivitas. Masyarakat Medan dan sekitarnya pun menyambut baik kehadiran Trans Metro Deli.

TRANS METRO DELI¹⁾

¹⁾ Data per 6 Juni 2021



72 Bus

- 11 Besar
- 50 Sedang



5 Koridor

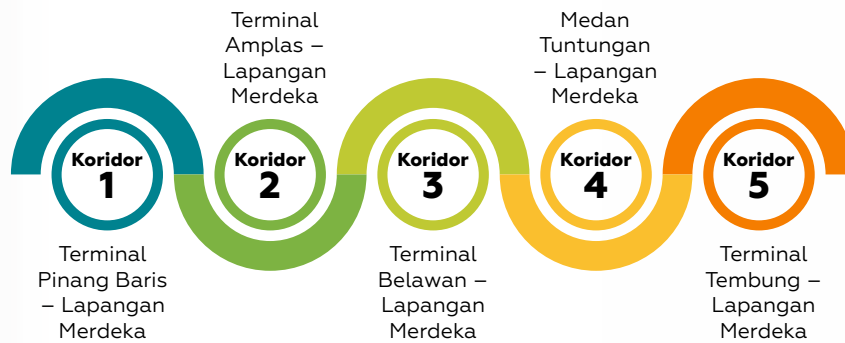
- *direct services* routes



345 Bus Stop

- halte fisik
- halte virtual di aplikasi

5 KORIDOR TRANS METRO DELI



Hal ini terlihat dari respon masyarakat pengguna Trans Metro Deli. Terutama, pada Koridor 3 jurusan Belawan – Lapangan Merdeka yang memiliki ritase tertinggi, yaitu mencapai 1.503 ritase. Bahkan, tak sedikit masyarakat yang sekadar ingin mencoba Trans Metro Deli, yang digadang sebagai angkutan modern dan nyaman, hanya untuk berkeliling Kota Medan.

Seperti halnya tiga gadis yang ditemui Tim Transmedia saat menumpang Trans Metro Deli, menuju Terminal Amplas. Ketiganya mengaku hanya ingin mencoba Trans Metro Deli dari pusat kota (Lapangan Merdeka) ke Terminal Amplas.

Sedangkan seorang di antara mereka mengaku, sejak ada Trans Metro Deli, lebih sering menggunakan Trans Metro Deli dibandingkan angkutan kota lainnya. "Busnya nyaman, bersih, dan *nggak* panas. Jadi, ke mana-mana sekarang saya naik ini (baca: Trans Metro deli). Apalagi, sekarang masih gratis," akunya.

Memang, sejak resmi beroperasi di akhir 2020 lalu, Trans Metro Deli masih melayani secara cuma-cuma alias gratis. Meski tetap harus *tapping* saat naik, penumpang belum dikenakan biaya. Selain untuk lebih mengenalkan layanan Trans Metro Deli kepada masyarakat, cara ini sekaligus mendorong minat masyarakat untuk menggunakan transportasi publik.

Integrasi Simpul Transportasi

Selain Trans Metro Deli, kesediaan angkutan pemadu moda juga semakin memudahkan akses masyarakat ke Bandara Internasional Kualanamu atau KINA (Kualanamu International Airport). Perum DAMRI

menyediakan layanan bus pemadu moda dengan tiga rute, yaitu KINA – Terminal Amplas, KINA – Stabat, dan KINA – Carrefour.

Bus pemadu moda DAMRI melengkapi layanan transportasi dari dan menuju bandara. Selain bus DAMRI, tersedia pula bus bandara yang dikelola swasta serta kereta bandara dengan rute Stasiun Bandara – Stasiun Medan (pp).

DAMRI juga menyediakan layanan angkutan antarkota yang termasuk dalam wilayah aglomerasi Medan – Binjai – Deli Serdang – Karo (Mebidangro). Angkutan kota bernama Trans Mebidang ini melayani 2 trayek dengan rute Terminal Lubuk Pakam – Pusat Pasar dan Terminal Kota Binjai – Pusat Pasar.

Masing-masing rute dilayani 12 unit bus berkapasitas 42 penumpang dengan headway 60 menit untuk rute Terminal Lubuk Pakam dan 90 menit untuk Terminal Kota Binjai. Kedua trayek beroperasi mulai jam 6 pagi hingga 17.30.

Seluruh layanan angkutan perkotaan tersebut tak hanya memudahkan akses masyarakat untuk menjangkau berbagai wilayah di penjuru Kota Medan dan sekitarnya. Namun, juga telah menghubungkan simpul-simpul layanan transportasi di Kota Medan dan sekitarnya sehingga terwujud sistem transportasi kota yang terpadu dan terintegrasi.

Bertumpu pada Perintis

Tak hanya angkutan perkotaan, angkutan di daerah perdesaan ataupun pedalaman dan terpencil di Provinsi Sumatera Utara juga menjadi perhatian Kemenhub. Melalui penugasan kepada Perum

DAMRI, Kemenhub menyediakan 7 rute angkutan perintis yang dilayani 2 armada di setiap rutenya.

Angkutan perintis bersubsidi ini pun menjadi tumpuan masyarakat. Seperti halnya masyarakat di wilayah Gunung Sitoli dan Teluk Dalam, Pulau Nias. Layanan angkutan perintis membantu dan memudahkan mobilitas masyarakat Nias yang hendak berjualan ke pasar, bekerja, maupun berkegiatan lainnya.

Manfaat serupa dirasakan masyarakat Siosar. Siosar merupakan daerah tertinggi di Kabupaten Karo, dengan ketinggian mencapai 1.491 m dpl sehingga kerap disebut Negeri di Atas Awan. Adanya angkutan perintis DAMRI rute Kabanjahe – Siosar telah membuka akses bagi masyarakat Siosar.

"Rute ini dilayani angkutan perintis 2 kali dalam sehari. Dengan tarif hanya Rp3.000, angkutan ini menjadi andalan sekaligus tumpuan masyarakat Siosar. Bahkan, di antara 7 rute perintis, rute inilah yang paling ramai, terutama di hari Sabtu," ujar GM DAMRI Cabang Medan Hendra.

Di balik manfaat yang dirasakan masyarakat, tak dipungkiri jika operasional angkutan perintis DAMRI, dihadapkan pada sejumlah tantangan. Di antaranya, kondisi jalan yang masih membutuhkan perbaikan dan faktor cuaca yang cukup berpengaruh terhadap operasional angkutan.

Senada dengan GM DAMRI, Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah II Sumatera Utara Batara Pardede menambahkan, jauhnya akses dari Kota Medan ke Kabupaten Nias juga menjadi tantangan bagi pengelolaan angkutan perintis rute Gunung Sitoli – Teluk Dalam. "Jauhnya jarak Medan – Nias menyebabkan waktu perbaikan tidak efektif, apabila terjadi kerusakan armada," jelasnya.

Maka, sinergi dan koordinasi dengan pemerintah setempat maupun tokoh masyarakat perlu dilakukan untuk mengoptimalkan layanan angkutan perintis. Upaya optimalisasi lainnya adalah dengan mengaplikasikan teknologi pada layanan angkutan perintis, seperti pemasangan GPS untuk memantau secara *live* dan *real monitoring*.



Klik untuk lihat video

“Kami juga memaksimalkan armada yang tersedia untuk dapat melayani masyarakat dan memberikan kepastian jadwal keberangkatan kepada masyarakat,” imbuh GM DAMRI.

Disamping penugasan angkutan perkotaan dan perintis, Perum DAMRI cabang Medan juga mendapat penugasan untuk penyelenggaraan angkutan KSPN Danau Toba. Terdapat 5 trayek angkutan DAMRI di KSPN Danau Toba, yaitu Loop Samosir, Ajibata – Pematang Siantar, Bandara Silangit – Ajibata, Bandara Silangit – Tarutung, dan Bandara Silangit – Dolok Sanggul.

Ketersediaan angkutan KSPN di Danau Toba, tentunya akan mendukung KSPN Super Prioritas Danau Toba hingga mampu membangkitkan geliat pariwisata kawasan Danau Toba yang sempat terdampak pandemi Covid-19. Hingga akhirnya, mendorong pertumbuhan ekonomi kawasan Danau Toba dan sekitarnya.

Angkutan Penyeberangan

Selain angkutan perkotaan, lintas danau dan sungai juga menjadi perhatian BPTD Wilayah II Sumatra Utara selaku pengelola sistem transportasi darat di Sumatra Utara. Sederet upaya dilakukan untuk meningkatkan keselamatan dan

keamanan angkutan air sekaligus meningkatkan layanan transportasi yang terfokus pada angkutan danau dan sungai.

Terutamanya, pengembangan dan peningkatan layanan serta sarana prasarana angkutan penyeberangan di Danau Toba. Upaya tersebut juga untuk mendukung Danau Toba sebagai KSPN Super Prioritas. Hingga 2022 mendatang, akan dibangun 13 pelabuhan di kawasan Danau Toba.

Sebelum dilakukan pengembangan, lintas Danau Toba hanya mengandalkan kapal-kapal tradisional maupun angkutan penyeberangan feri melalui dua lintasan utama, yaitu Ajibata – Tomok dan Tigaras – Simanindo. Begitu pun dengan kondisi dermaga di pelabuhan yang belum memadai karena tidak memiliki terminal/ ruang tunggu. Akses lanjutan dari pelabuhan ke bandara atau sebaliknya maupun menuju Kota Medan pun belum tersedia.

Kini, KSPN Danau Toba telah memiliki 5 lintas kapal motor penyeberangan. Salah satunya merupakan lintas penyeberangan bersubsidi, yaitu Lintas Balige – Onanrunggu yang dilayani KMP Pora-Pora.

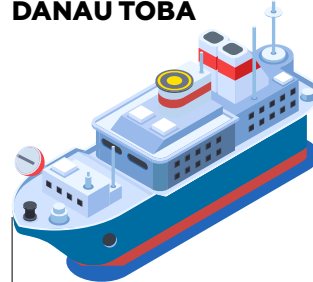
Disamping penambahan lintasan dan armada kapal penyeberangan, gedung terminal yang memadai dan nyaman pun telah tersedia di pelabuhan di setiap lintasan. Bangunan terminal didukung fasilitas modern yang mendukung keamanan dan keselamatan penumpang. Pelabuhan beserta fasilitas tersebut bisa dimanfaatkan

oleh seluruh penumpang kapal yang bersandar di dermaga, termasuk penumpang dari kapal-kapal tradisional.

Bagi kapal-kapal tradisional, BPTD secara konsisten melakukan beragam upaya untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan pelayaran. Di antaranya, melakukan sertifikasi kapal-kapal tradisional, memberi dukungan dan bantuan teknis alat keselamatan pelayaran, serta menciptakan inovasi desain rancang bangun tradisional kapal Danau Toba yang menampilkan kekhasan tanpa mengabaikan kelaiklautan kapal.

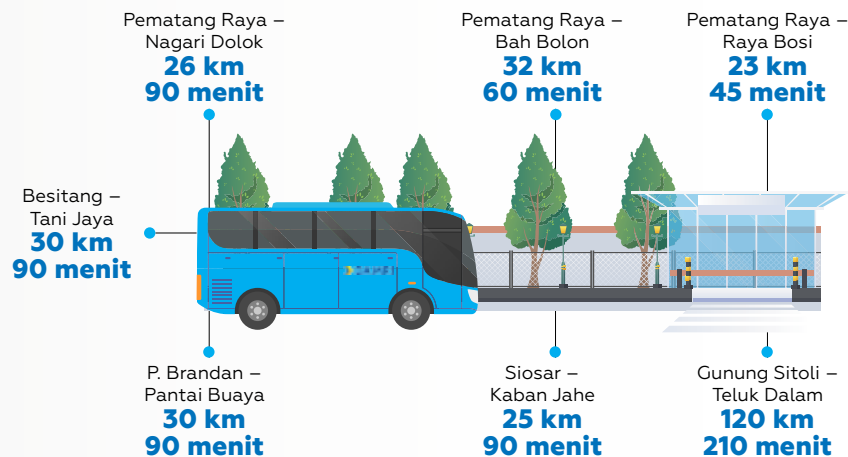
“Kami juga mengedukasi dan melakukan pembinaan tentang pentingnya keselamatan pelayaran kepada pihak pabrikasi, operator kapal tradisional, sampai pengguna jasa angkutan penyeberangan. Kemudian, membuat pemahaman bersama bahwa keselamatan pelayaran adalah tanggung jawab bersama antara Pemerintah pusat, pmda, operator kapal, sampai pengguna jasa angkutan,” pungkas Kepala BPTD Wilayah II Sumut Batara Pardede.

LINTAS KAPAL MOTOR PENYEBERANGAN DI KSPN DANAU TOBA



1. **Lintas Ajibata – Tomok**
 - 12 trip/1 kapal/lintasan
 - KMP Tao Toba I dan KMP Tao Toba II
2. **Lintas Tigaras – Simanindo**
 - 28 trip/2 kapal/lintasan
 - KMP Sumut I dan KMP Sumut II
3. **Lintas Ajibata – Ambarita** (Belum dilayani)
 - 10 trip/1 kapal/lintasan
 - KMP Ihan Batak
4. **Lintas Balige – Onanrunggu**
 - 2 trip/1 kapal/lintasan
 - KMP Pora-Pora (subsidi)
5. **Lintas Muara – Sippinggan**
 - 6 trip/1 kapal/lintasan
 - KMP Muara Putih

TRAYEK BUS DAMRI PERINTIS



Konektivitas Jalur Besi, Percepatan Distribusi Logistik

Pembangunan jalur KA Bandar Tinggi – Kuala Tanjung bertujuan untuk memberi kemudahan, mendukung kecepatan arus logistik, serta efisiensi biaya logistik.

Jaringan Kereta Api (KA) di wilayah Sumatra bagian Utara (Sumbagut) merupakan bagian dari KA Trans Sumatra. Jaringan KA Sumbagut yang menjahit wilayah utara hingga tengah Pulau Sumatra, mulai dari Provinsi NAD, Sumut, hingga Riau, ini akan menjadi angkutan penumpang sekaligus angkutan logistik andalan, terutama di wilayah Sumut.

Pandemi Covid-19 memang telah berdampak terhadap angkutan penumpang KA. Namun, di sisi lain, pandemi justru mendorong pengembangan potensi angkutan logistik via jalur besi atau KA Logistik (Kalog). Adapun potensi komoditi logistik utama di Sumbagut adalah CPO, BBM, lateks, dan peti kemas.

Di Sumut, sejumlah Proyek Strategis Nasional (PSN) subsektor perkeretaapian tengah dilaksanakan untuk mendukung distribusi logistik. Salah satu PSN yang telah selesai dilaksanakan adalah pembangunan jalur KA Bandar Tinggi – Kuala

Tanjung. Jalur sepanjang 21,5 km ini mulai dibangun secara bertahap sejak 2011 dan terselesaikan pada 2019.

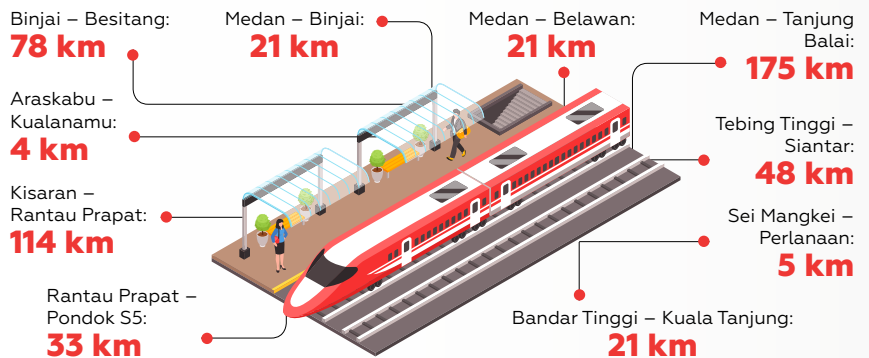
Pembangunan jalur KA Bandar Tinggi – Kuala Tanjung bertujuan untuk memberi kemudahan, mendukung kecepatan arus logistik, serta efisiensi biaya logistik. Kehadiran jalur ini akan mendukung Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei serta Kawasan Pelabuhan dan

Industri Kuala Tanjung. Di sisi lain, menyediakan moda transportasi yang cepat, aman, selamat, dan ramah lingkungan.

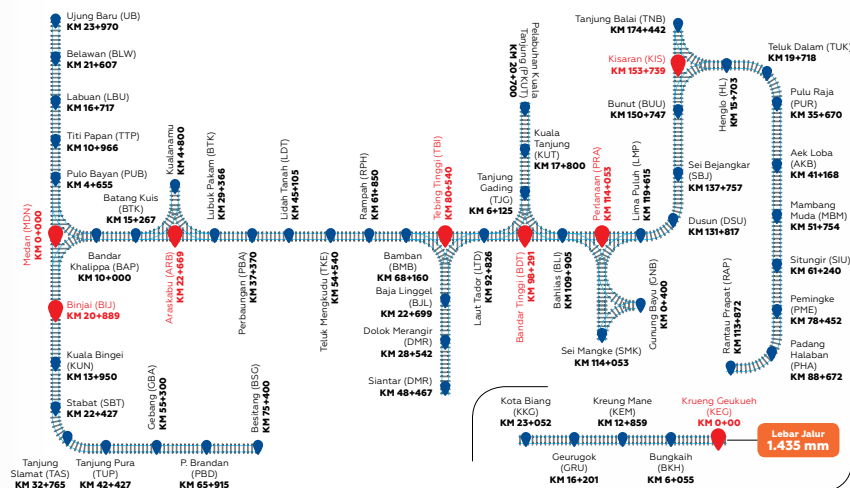
Jalur Kalog yang juga akan dikembangkan adalah jalur Kalog Belawan – KIM (Kawasan Industri Medan). Jalur eksisting sepanjang 4 km akan ditingkatkan melalui pembangunan jalur baru. Nantinya, jalur baru akan menghubungkan Belawan dengan Depo Peti Kemas KIM. Potensi angkutan peti kemas dari KIM menuju Belawan adalah sekitar 300 TEUs per hari.

Hingga saat ini, Kemenhub melalui Balai Teknik Perkeretaapian (BTP) Kelas II Wilayah Sumbagut telah merampungkan pembangunan jaringan KA di Sumatra Utara sepanjang 520 km. Jaringan KA terbangun mampu merangkai konektivitas melalui jalur besi yang akan mempercepat distribusi barang maupun penumpang di wilayah Sumbagut, khususnya Sumut.

JARINGAN KA TERBANGUN SEPANJANG 520 KM



PETA JARINGAN KERETA API EKSTING DI SUMATRA UTARA



KEUNGGULAN ANGKUTAN KA LOGISTIK



- Lebih efektif dan efisien
- Ketepatan waktu
- Tingkat keselamatan lebih tinggi
- Kapasitas angkut lebih besar dibanding angkutan darat
- Biaya operasional lebih rendah dibanding angkutan laut

Wildlife, Culture, & Religious Sisi Lain Wisata Sumut

Presiden Joko Widodo (Jokowi) sedang fokus mengembangkan pariwisata dan ekonomi kreatif di lima wisata terpadu super prioritas di Indonesia, dan sebagian besar masyarakat mungkin sudah mengenal tempat-tempat yang memiliki keindahan alam yang benar-benar menakjubkan. Salah satunya adalah Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba, Sumatra Utara.



Rahmat Internasional Wildlife Museum & Gallery, Sumatra Utara #dok.integriti

Saat ini, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) tengah gencar mengembangkan sejumlah infrastruktur transportasi guna mendukung KSPN di Danau Toba bersamaan dengan pengembangan empat KSPN di daerah lainnya.

Penetapan kawasan Danau Toba sebagai salah satu destinasi pariwisata super prioritas adalah hal yang dinilai wajar mengingat keindahan alam Danau Toba yang terbentang di 7 kabupaten. Alamnya yang menakjubkan juga menyebabkan Danau Toba memiliki potensi besar sebagai wisata kelas dunia hingga ditetapkan UNESCO sebagai Toba Caldera.

Meskipun sudah identik dengan wisata alam Danau Toba, bukan berarti lokasi wisata lain di Sumatra Utara tidak wajib untuk kita kunjungi. Tema wisata beragam bisa Anda pilih untuk dijadikan alternatif jika berkunjung ke Sumatra Utara.

Rahmat Internasional Wildlife Museum & Gallery

Berkendara sekitar 30 menit dari Bandara Internasional Kualanamu menuju pusat kota Medan, Rahmat Internasional Wildlife Museum & Gallery berada di Jl. S. Parman No. 309, Medan, Sumatra Utara. Hal itu yang kemudian gallery ini lebih dikenal sebagai Rahmat Gallery Medan.

Dengan menggunakan berbagai alat transportasi yang tersedia, tentu dengan sangat mudah untuk mengantarkan Anda menuju ke lokasi. Atau jika menggunakan kendaraan pribadi, dengan menggunakan fasilitas *Google Maps*, tempat ini sangat mudah ditemukan.

Tidak perlu takut, berada di dalam museum, Anda akan langsung melihat keunggulan Rahmat Gallery Medan. Rahmat Gallery Medan memiliki koleksi 2.000-an lebih satwa yang sudah diawetkan. Jadi, semua satwa yang menjadi koleksi Rahmat Gallery Medan merupakan satwa asli yang diburu dengan menggunakan izin. Sehingga tidak menyalahi aturan dan dipastikan



Tjong A Fie Mansion (1860-1921), Sumatra Utara #dok.integrity



Graha Maria Annai Velangkanni, Sumatra Utara #dok.integrity

tidak mengganggu habitat asli ataupun mengancam keberadaan populasinya.

Keindahan Rahmat Gallery Medan terletak pada penataan ruangannya yang artistik dan diatur sedemikian rupa sehingga menyerupai habitat asalnya, ada tata cahaya yang menambah nilai eksotis alam liar, dan juga diberikan efek suara yang akan membuat Anda seolah-olah berada di alam liar Benua Afrika.

Selain ribuan koleksi satwa liar, nilai tambah keunikan Rahmat Gallery Medan adalah pada 'Legend International Hall'. Di ruangan ini terdapat koleksi barang pribadi para legendaris di bidangnya dan koleksi tersebut lengkap dengan tanda tangan. Seperti misalnya kaos pesepakbola Ronaldo dan Zinedine Zidane, sarung tinju Muhammad Ali dan Mike Tyson, dan juga artis-artis Hollywood lainnya.

Tjong A Fie Mansion

Medan mempunyai segudang bangunan tua yang kental dengan nilai sejarah. Salah satu yang menjadi *landmark* di Ibu Kota Sumatra Utara ini adalah rumah yang di masa lalu ditinggali saudagar kenamaan Tjong A Fie (1860-1921), Tjong A Fie Mansion. Bangunan berlantai dua itu terletak di Jalan Ahmad Yani no 105 atau hanya 10 menit letaknya dari Rahmat Gallery Medan.

Pintu gerbang rumah yang dilengkapi atap kecil khas Tionghoa, terbuka untuk kunjungan turis antara pukul 09.00-17.00 WIB dengan tiket

masuk seharga 35 ribu rupiah. Selain arsitekturnya yang terlihat begitu mewah, rumah berukuran besar ini juga melambangkan keberagaman masyarakat Medan yang sudah muncul sejak tahun 1800-an.

Mengusung konsep arsitektur gaya Eropa, Tionghoa, dan Melayu ini baru dibuka untuk umum sejak 2009 lalu. Dulunya, rumah ini dibangun untuk istri tercintanya, yaitu Nyonya Kiem Koi Yap. Namun, kini rumah ini telah ditetapkan sebagai Cagar Budaya Medan yang selalu ramai dikunjungi para wisatawan, baik lokal maupun mancanegara.

Di dalam rumah ini menyimpan begitu banyak koleksi lukisan, foto-foto, dan barang peninggalan Tjong A Fie. Keseluruhan struktur bangunan seperti dinding, lantai, jendela, dan lampu juga disini masih 100% asli.

Rumah ini dapat menjadi destinasi wisata yang tepat untuk mempelajari sejarah orang yang sangat berjasa pada perkembangan Medan zaman dulu. Karena masih tersimpan dengan rapi dan begitu lengkap sejarah Tjong A Fie semasa hidupnya.

Graha Maria Annai Velangkanni

Kota Medan terkenal dengan keanekaragaman kepercayaan yang diyakini oleh masing-masing pemeluknya. Hal itulah yang membuat Medan juga terkenal dengan beragam situs wisata religi spiritual *antimainstream* dari beragam 'style' kepercayaan.

Destinasi wisata religi di Medan memang sangat beragam serta seperti tak ada habisnya saja untuk dikupas. Salah satu situs religi yang tak kalah menarik yakni gereja yang tepatnya terletak di sekitar area Jalan Sakura III, Tanjung Selamat.

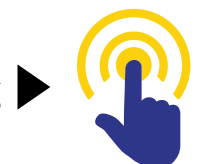
Gereja menakjubkan ini dibangun sekitar tahun 2001 lalu. Situs wisata religi ini memiliki model bangunan unik serta dihiasi beragam ornamen warna yang semarak. Bangunannya sendiri mengusung tema Indo-Mogul.

Jadi jangan heran jika gereja ini memiliki gaya *antimainstream* perpaduan epik antara sentuhan candi kuil dengan atap bertingkat maupun juga ornamen serupa kubah masjid yang sangat menarik.

Belum lagi ditambah juga dengan adanya patung raksasa setinggi kisaran 2 meter berbentuk Annai Velangkanni atau Maria dari Velangkanni beserta sang putra. Menariknya patung tersebut dibawa secara langsung dari negeri India.

Selain itu wisata religi lainnya yang juga dapat dikunjungi antara lain, Masjid Raya Medan, Masjid Raya Al Mashun, Vihara Gunung Timur, Kuil Sri Mariamman, dan masih banyak lagi.

Klik untuk
lihat video



Mencicipi Kuliner Medan yang Menggugah Selera

“ Medan adalah salah satu kota yang terkenal dengan makanan dengan cita rasa khasnya. ”

Tiap daerah pastilah memiliki cita rasa kuliner yang khas. Begitu pula halnya dengan Medan. Singgah ke kota ini pastinya kurang lengkap rasanya jika tidak mencicipi kuliner yang ada. Seperti diketahui Medan adalah salah satu kota yang terkenal dengan makanan dengan cita rasa khasnya. Untuk mencarinya pun tidak terlalu sulit, penjaja makanan khas Medan banyak tersebar di pusat kota Medan. Ayo kita menjelajah kota Medan untuk mencicipi kuliner khas kota ini.

Menikmati Kopi di Kedai Kopi Apek

Salah satu tempat yang direkomendasikan untuk menikmati kopi di Kota Medan yaitu di Kedai kopi Apek. Terletak di Jalan Hindu Nomor 110, Kesawan, setiap hari kedai kopi Apek buka pukul 06.00 – 14.00 ini selalu dipenuhi oleh para pelanggannya. Kedai Kopi Apek yang berdiri sejak tahun 1923 ini tetap eksis di tengah menjamurnya kopi kekiniaan di Kota Medan. Ornamen kedai masih bernuansa tradisional China dengan hadirnya tirai bambu di pintu gerbang. Di dalam ruangan, tampak barisan kursi dan meja kayu bundar khas oriental kuno. Sejumlah gelas dan piring pun masih menggunakan keramik bercorak tradisional.

Di kedai kopi ini Anda harus mencoba salah satu menu andalan

yaitu, kopi susu. Minuman ini menggunakan salah satu kopi khas Sumatra Utara yaitu kopi Sidikalang. Menu ini disajikan dengan susu kental manis yang

diberikan secara terpisah, dan bila dicampur akan menciptakan rasa spesial. Anda bisa memesan dalam sajian hangat atau dingin. Minuman ini biasanya disajikan dengan roti bakar srikaya dan telur setengah matang. Jika Anda pencinta kopi, luangkan waktu untuk mampir ke Kedai Kopi Apek ini.

Mampir di Restoran Tip Top

Tidak lengkap rasanya jika ke kota Medan tidak singgah di tempat yang satu ini, Restoran Tip Top. Berlokasi di Jl. Jend. Ahmad Yani No.92 A-B, Medan, Tip Top jadi restoran legendaris paling populer di Medan. Restoran ini juga masih mempertahankan ruang interiornya yang bergaya klasik.

Untuk menu yang paling direkomendasikan adalah Bistik Lidah Sapi. Daging lidah yang diiris tipis dan disajikan dengan kentang goreng tradisional, sayuran dan acar, lalu disiram dengan saus berwarna coklat cerah akan bikin lidah Anda ketagihan.

Jangan lupa juga untuk mencicipi *ice cream* dan kue-kuenya. Sebab *ice cream* dan kue-kue yang disuguhkan di restoran ini semuanya *home made* yang dibuat menggunakan bahan-bahan pilihan. Beragam menu spesial yang ditawarkan, untuk *ice cream* bisa memilih Moorkop, Carmen, Ystaart,



Kopi khas Kedai Kopi Apek, #dok.istimewa & Integriti



Restoran Tip Top dan menu Bistik Lidah Sapi, #dok.integriti



dan Tip Top Sorbet, sedangkan untuk kuenya bisa mencoba taartjes mocca, moorkop, horen, soes, dan saucyse brood.

Mencoba Martabak Piring Murni

Kuliner khas Medan yang patut dicoba selanjutnya adalah Martabak Piring Murni. Martabak ini terbilang unik karena dibuat menggunakan cetakan piring. Selain itu di sini martabaknya dimasak dengan tungku yang berisi arang, bukan kompor seperti biasanya. Martabak Piring Murni yang buka dari 17.30 hingga 23.30 ini menawarkan dua jenis menu yaitu martabak dengan bentuk tebal dan tipis. Kalau martabak kering cenderung terasa lebih garing, sedangkan yang tebal terasa lebih *moist*. Dua menu tersebut bisa dipadukan dengan varian rasa *topping*, seperti rasa cokelat, keju dan kacang. Namun jika tak suka pakai *topping*, Anda juga bisa memilih rasa original. Dengan kisaran harga 4 ribu rupiah sampai dengan 8 ribu rupiah, tidak heran jika martabak yang berada di Jalan Tjong Yong Hian, Medan ini selalu ramai dikunjungi pembeli setiap harinya.

Menyantap Sate Memeng

Bagi Anda pencinta kuliner sate bisa merapat disini, warung sate Memeng. Warung yang buka mulai pukul 18.00 – 01.00 WIB ini berlokasi di Jalan Irian Barat No. 2, Gang Buntu, Kota Medan. Disini Anda bisa memilih varian sate, mulai dari sate sapi, sate kambing, dan sate ayam dengan tekstur daging yang lembut. Sementara itu untuk bumbu atau kuah satenya juga bisa dipilih antara sambel kacang, sambel kecap, atau kuah sate Padang. Sate Memeng memiliki ciri khas dengan potongan dagingnya



Sate Memeng, #dok.istimewa

yang besar-besar, tebal, dan bumbunya yang meresap. Menu lainnya yang harus dicoba adalah mie rebusnya. Mie rebus yang nikmat ini tampilannya mirip mie kocok Bandung yang berisi tauge, kentang rebus dan topping kerupuk kanji. Sedap!



Martabak Piring Murni, #dok.integriti

Geliat Pembangunan Transportasi di Sumatra Bagian Utara

Transportasi umum yang dikembangkan di Sumatra Utara adalah angkutan jalan perintis dan angkutan umum perkotaan.



Akademisi Prodi Teknik Sipil Unika Soegijapranata dan Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan MTI Pusat
Djoko Setijowarno

Pembangunan infrastruktur transportasi di Sumatra Utara tidak hanya jaringan jalan tol. Namun transportasi umum dan infrastruktur jalan rel juga ikut dibangun. Sejumlah infrastruktur jaringan jalan rel yang terbangun, seperti reaktivasi jalur KA Lintas Binjai Besitang, Jalan KA Lintas Rantau Prapat – Kota Pinang, Jalan KA Lintas Bandar Tinggi – Kuala Tanjung (terhubungan dengan KEK Sei Mangkei), Jalur KA Layang Medan – Araskabu – Kualanamu dan Jalur KA Besitang – Langsa (masuk Provinsi Aceh).

Transportasi Umum

Transportasi umum yang dikembangkan di Sumatra Utara adalah angkutan jalan perintis dan angkutan umum perkotaan. Ada **7 trayek angkutan Bus Perintis** dengan layanan sepanjang 286 km dengan kondisi jalan rusak sepanjang 74 km (25,87 persen). Adapun 7 trayek bus perintis tersebut adalah Pematang Raya – Nagari Dolok (26 km), Pematang Raya – Bah Bolon (32 km), Pematang Raya – Raya Bosi (23 km), Besitang – Tani Raya (30 km), Pangkalan Brandan – Pantai Buaya (30 km), Siosar – Kabanjahe (25 km) dan Gunung Sitoli – Teluk Dalam (120 km).

Di sisi lain, mulai tahun 2020 diselenggarakan layanan angkutan umum perkotaan dengan skema pembelian layanan (*buy the service*) di Kota Medan. Transportasi umum perkotaan itu dinamakan **Trans Metro Deli** beroperasi di 5 koridor dari rencana 8 koridor. Operasional menggunakan 50 bus medium dan 11 bus besar yang kesemuanya *low entry*. Penumpang dapat naik turun di 345 titik lokasi halte bus. Adapun rute layanan adalah Belawan – Lapangan Merdeka, Medan Tuntungan – Lapangan Merdeka, Pinang Baris – Lapangan Merdeka, Tembung – Lapangan Merdeka, dan Terminal Amplas – Lapangan Merdeka. Kelima koridor itu berkumpul di Lapangan Merdeka sebagai pusat aktivitas warga yang berada di tengah kota.

Transportasi Jalan Rel

Reaktivasi Jalur KA Lintas Binjai – Besitang sepanjang 78,4 km menghubungkan jalur KA yang berada di Provinsi Sumatra Utara menuju Provinsi Aceh (bagian dari Program *Trans Sumatra Railways*). Konstruksi jalur ini mulai dibangun tahun 2017 dan selesai tahun 2019 dengan biaya Rp449.403.204.000.

Selain itu untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang dari Kabupaten Langkat menuju Kota Binjai atau sebaliknya, meningkatkan aksesibilitas dan mobilisasi masyarakat Kabupaten Langkat dan Kota Binjai dan mengurangi beban jalan raya lintas Binjai – Besitang.

Jalur ini melewati 8 stasiun, yaitu Stasiun Binjai, Stasiun Kuala Bingei, Stasiun Stabat, Stasiun Tanjung Selamat, Stasiun Tanjung Pura, Stasiun Gebang, Stasiun Pangkalan Brandan, dan Stasiun Besitang. Operasionalnya menggunakan skema angkutan KA Perintis, perjalanan sehari 4 KA.

Jalan KA Lintas Rantau Prapat – Kota Pinang dibangun selama tiga tahun (2017- 2020). Jalur kereta ini menghubungkan jalur KA dari



Jalur KA Lintas Bandar Tinggi – Kuala Tanjung, Sumatra Utara #dok.istimewa

Provinsi Sumatra Utara menuju Provinsi Riau (bagian dari Program *Trans Sumatra Railways*). Dibangun untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang dari kabupaten Labuhan Batu Selatan menuju kota Medan atau sebaliknya, meningkatkan aksesibilitas dan mobilisasi masyarakat Kabupaten Labuhan Batu Selatan khususnya dan masyarakat Sumatra Utara pada umumnya dan mengurangi beban jalan raya lintas Timur Sumatra.

Jalur ini dibangun sepanjang 33 km yang melewati Stasiun Rantau Prapat Baru, Stasiun Urung Kompas, Stasiun Aek Nabara dan Stasiun Pondok S5. Biaya pembangunan sebesar Rp1,77 triliun. Potensi angkutan logistik yang akan diangkut adalah angkutan CPO 42.000 ton per tahun, angkutan minyak goreng 3.000 teus per tahun dan angkutan batubara 24.000 ton per tahun.

Jalur KA Lintas Bandar Tinggi – Kuala Tanjung dibangun selama dua tahun (2017-2019) dengan biaya 577 miliar. Jalur ini menghubungkan Jalur KA dari Kawasan Industri Sei Mangkei ke Pelabuhan Kuala Tanjung. Harapannya dapat memudahkan aksesibilitas dan mobilisasi angkutan barang dari

Kawasan Industri Sei Mangkei menuju Pelabuhan Kuala Tanjung atau sebaliknya.

Jalur sepanjang 41,76 km melewati 7 stasiun, yaitu Stasiun Sei Mangkei, Stasiun Perlanaan, Stasiun Bahlias, Stasiun Bandar Tinggi, Stasiun Tanjung Gading, Stasiun Kuala Tanjung, Stasiun Pelabuhan Kuala Tanjung. Potensi angkutan diperkirakan angkutan CPO 600.000 ton per tahun dan ada *dry port* untuk kegiatan ekspor – impor 5.300 teus per tahun.

Jalur KA Layang Medan – Araskabu – Kualanamu dibangun rel ganda (*double track*) dengan anggaran tahun jamak (*multiyear*) sebesar Rp 2,86 triliun selama 4 tahun (2015 – 2019). Total panjang jalur ini adalah 32,8 km terbagi jalur layang (*elevated*) sepanjang 10,8 km dan di permukaan tanah (*at grade*) sepanjang 22 km.

Tujuan dibangunnya jalur ini adalah untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Medan dan mempercepat waktu tempuh menuju Bandara Internasional Kualanamu. Di samping itu manfaatnya untuk meningkatkan pilihan sarana transportasi untuk konektivitas antara Kota Medan – Bandara Internasional Kualanamu,

meningkatkan aksesibilitas dan mobilisasi masyarakat Kota Medan menuju Bandara Internasional Kualanamu dan mengurangi perlintasan sebidang di Kota Medan.

Jalur KA Besitang – Langsa dibangun sepanjang 35 km mulai tahun 2017 hingga 2021. Jalur ini melewati 3 stasiun, yaitu Stasiun Sei Sirah, Stasiun Halaban, dan Stasiun Sungai Liput.

Potensi yang akan diangkut untuk angkutan penumpang sebanyak 255.000 orang per tahun dan angkutan CPO 65.000 ton per tahun. Tujuannya dibangun jalur ini adalah untuk menghubungkan jalur KA dari Provinsi Sumatra Utara menuju Provinsi Aceh (bagian dari Program *Trans Sumatra Railways*) dan dapat meningkatkan pelayanan angkutan penumpang dari Kabupaten Langkat menuju Kabupaten Aceh Tamiang Provinsi Aceh atau sebaliknya.

Manfaat dari adanya jalur ini untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilisasi masyarakat Kabupaten Langkat (Provinsi Sumatra Utara) dan Kabupaten Aceh Tamiang (Provinsi Aceh) khususnya dan masyarakat Provinsi Sumatra Utara dan Provinsi Aceh pada umumnya dan mengurangi beban jalan raya lintas utara Sumatra dengan Aceh.



Jalur KA Lintas Bandar Tinggi – Kuala Tanjung dibangun **selama dua tahun (2017-2019) dengan biaya 577 miliar.**



Landasan Pacu Tak Biasa di **BANDARA BARRA**

Skotlandia memiliki bandara unik yang memiliki landasan pacu berupa hamparan pasir pantai dan hanya bisa mendarat jika air laut sedang surut. Bandara bernama Barra Airport tersebut melayani beberapa maskapai penerbangan perintis yang menggunakan pesawat terbang kecil.

Burung besi atau pesawat terbang di masa sekarang telah menjadi alat transportasi yang umum bagi seseorang yang ingin bepergian. Dengan pesawat terbang, segala urusan menjadi mudah dan cepat seakan tidak ada jarak yang memisahkan.

Bandara besar dunia seakan tidak pernah tidur dalam menanti akan aktivitas pesawat terbang yang hilir mudik lepas landas. Selain itu, bandara sebagai simpul jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan.

Nah, jika pada umumnya pesawat mendarat dan lepas landas pada landasan pacu yang beraspal, maka tidak di wilayah Skotlandia. Di sini terdapat satu-satunya bandara di dunia dengan landasan pacu berupa pantai yang berpasir putih, Bandara Barra.

Bandara yang berada tepat di garis Teluk Traigh Mhor, Skotlandia ini melayani

beberapa maskapai penerbangan perintis yang menggunakan pesawat kecil Twin Otter. Walau ukuran transportasinya tidak begitu besar, Bandara Barra cukup sibuk dalam melayani penerbangan antar pulau. Tercatat, ada sekitar 10 ribu penumpang setiap tahunnya yang bepergian dari atau ke Bandara Barra.

Dibutuhkan kepiawaian seorang penerbang dalam mendaratkan pesawatnya di bandara ini. Karena dari atas pesawat hanya terlihat landasan pacu berupa hamparan pasir pantai putih dan hanya diberi tanda dengan tiang-tiang kayu di setiap ujung landasan.



Karena landasan pacu berada di pantai, maka penerbangan pesawat ke Barra sangat bergantung dengan pasang surut air laut. Pesawat bisa mendarat mulus jika air laut sedang surut. Namun sebaliknya, pesawat sama sekali tidak bisa mendarat ketika air laut sedang pasang karena landasan pacu akan tenggelam, sehingga mengharuskan jadwal penerbangan diubah saat air laut kembali surut.

Jangan dikira ini bandara baru, Bandara Barra telah beroperasi selama 80 tahun dari pertama kali diresmikan. Menurut catatan sejarah, sebuah pesawat pertama kali mendarat di Pantai Traigh Mhor, Skotlandia pada bulan Agustus 1936. Pendaratannya pun selamat dan lancar, sehingga Pantai Traigh Mhor langsung dijadikan sebagai landasan udara dan jadilah bernama Bandara Barra.

Pulau Barra sendiri memiliki 4 kota yakni Kota Castle Bay yang lokasinya paling dekat dari Bandara Barra, Borve, Northbay, dan Eooligarry. Penduduknya sekitar 1.200-an orang.

Karena keunikannya, bandara Barra menjadi destinasi wisata yang tidak boleh dilewatkan saat wisatawan mengunjungi Skotlandia. Situasinya menjadi fenomenal, sebab Pantai Barra juga terbuka untuk umum



Pulau Barra sendiri punya 4 kota yakni Kota Castle Bay yang lokasinya paling dekat dari Bandara Barra, Borve, Northbay dan Eooligarry. **Penduduknya sekitar 1.200-an orang.**

dan menjadi salah satu tempat populer bagi para pengunjung untuk mengambil kerang-kerang cantik yang tersebar di pantai.

Petugas bandara biasanya akan mengoordinasikan waktu yang tepat bagi para pengunjung memasuki pantai dan mereka tidak diperbolehkan berada di sekitar pantai apabila ada pesawat yang akan mendarat ataupun lepas landas.

Namun perlu diingat, penerbangan ke Bandara Barra hanya berlangsung 2 kali dalam sehari dan dilayani oleh maskapai Loganair. Jadwal penerbangannya hanya di siang hari, yakni keberangkatan dari Glasgow pada pukul 11.30 dan mendarat pukul 11.50. Lalu penerbangan dari Bandara ke Glasgow pada pukul 14.15 dan tiba pukul 14.35 waktu setempat.

Bandara Barra tidak melayani penerbangan di luar waktu tersebut, apalagi jika malam hari. Bahkan ketika cuaca sedang buruk, misal badai, sama seperti saat ketinggian air naik di bandaranya, maka penerbangan akan dibatalkan.



SANG PENYELAMAT

Bagi pengguna setia moda transportasi udara maupun laut, pastinya tidak asing lagi dengan salah satu instrumen keselamatan bernama jaket pelampung (*life jacket*). Jaket pelampung merupakan perangkat penyelamat yang paling penting saat terjadi kecelakaan di laut. Ditemukannya jaket pelampung menjadi sebuah kemajuan positif di bidang dunia keselamatan transportasi.

Perangkat Keselamatan

Jaket pelampung merupakan perangkat keselamatan yang dirancang untuk membantu pemakainya, baik secara sadar atau di bawah sadar, untuk tetap mengapung saat berada dalam air dengan mulut dan hidung berada di atas permukaan air. Perangkat ini dirancang dan disetujui oleh pihak yang berwenang, yaitu Biro Klasifikasi Indonesia, untuk digunakan oleh masyarakat sipil dalam rekreasi berlayar, pelaut, kayak, kano maupun bagi penumpang pesawat terbang disaat terjadi kondisi pendaratan darurat di perairan.

Ada jaket pelampung yang dirancang untuk digunakan oleh penumpang dan awak pesawat, dan kapal komersial seperti kapal tunda, kapal penumpang, feri, dan kapal laut. Selain itu, ada pula jaket pelampung yang dirancang dan digunakan oleh militer, yaitu angkatan udara, pasukan khusus, marinir, angkatan laut, dan penjaga pantai, serta kepolisian.

Jaket pelampung mulai dikembangkan sekitar tahun 1850. Tahun itu merupakan periode yang sama, ketika kapal-kapal berbahan dasar besi mulai menggantikan eksistensi dari kapal tradisional yang berbahan kayu. Seorang dokter, ilmuwan, dan penulis buku "*Designed for Life: Life Jackets Through the Ages*", dr. Christopher Brooks menyebutkan bahwa ketika sebuah kapal berbahan besi tenggelam, maka muatan bobotnya



yakni penumpangnya juga akan ikut tenggelam. Merujuk pada kondisi tersebut, maka dirancanglah jaket pelampung untuk mencegah penumpangnya ikut tenggelam. Secara resmi, jaket pelampung dikenal sebagai *Personal Flotation Device* (PFD), yaitu alat untuk mengapung sehingga kepala berada di atas permukaan air. Jaket pelampung ditemukan pertama kali oleh Kapten Ward, seorang Inspektur Institusi Kapal Penyelamat Nasional Kerajaan Inggris tahun 1854. Kapten Ward mencoba membuat jaket pelampung dengan menggunakan material berbahan ringan yang dapat mengapung di atas air.

Inovasi

Seiring perkembangan zaman, jaket pelampung pun mengalami perubahan pada bahan dasar yang digunakan dan modelnya. Di masa

awal pengembangannya, jaket pelampung menggunakan kulit binatang sebagai bahan dasarnya.

Kemudian, di awal abad 19, jaket pelampung dibuat dengan menggunakan material berupa lembaran atau blok gabus sebagai bahan dasarnya yang dibentuk menyerupai sebuah rompi. Material gabus menjadi pilihan tepat karena dapat membuat manusia mengapung, sehingga jaket pelampung berbahan dasar gabus terus dikembangkan. Perkembangan inovasi jaket pelampung pun terus berlanjut yang diiringi dengan serangkaian insiden yang terjadi di dalamnya. Justru, insiden-insiden itulah yang menjadi pemicu bagi para pengembang untuk berpikir lebih inovatif dalam merancang dan membuat jaket pelampung agar lebih *safety* dan lebih canggih.

Tahun 1928, Peter Markus mengembangkan jaket pelampung dengan teknologi *hybrid inflatable*. Teknologi ini membuat jaket baru akan mengembang ketika tali yang terletak di bagian dada ditarik atau peluit yang juga tersemat pada jaket tersebut ditiup.

Pada jaket pelampung *inflatable* terdapat tabung yang berisi CO2. Fungsi tabung ini yakni apabila tutupnya dilepaskan maka CO2 akan langsung mengisi dan memenuhi bagian dalam jaket pelampung sampai penuh, sehingga penggunaannya dapat mengapung di atas air.

Jaket pelampung *inflatable* ini umumnya berwarna kuning atau jingga, karena warna tersebut yang paling mencolok apabila dilihat dari jauh. Kulit luar dari jaket pelampung ini terbuat dari serat sintesis, seperti nilon atau *vinyl*.

Meskipun tampak sederhana, hadirnya jaket pelampung telah terbukti mampu menurunkan angka korban jiwa dikarenakan tenggelam dengan sangat signifikan. Semoga kedepannya, jaket pelampung bisa dikembangkan lebih lanjut lagi, sehingga hasilnya akan sangat berdampak baik pada keselamatan para penumpang serta kru yang bertugas.

RETROFIT,

Inovasi Ramah Lingkungan

Dengan melakukan sejumlah terobosan inovasi, maskapai penerbangan dapat meningkatkan perannya menciptakan moda transportasi udara ramah lingkungan. KLM telah membuktikannya melalui proyek Retrofit.



Perusahaan maskapai penerbangan asal Belanda, KLM, merupakan salah satu maskapai yang terus berinovasi. Salah satunya dengan melakukan retrofit (renovasi) armada Boeing 737-800. Satu pesawat dilaporkan telah rampung dan sudah beroperasi. Pesawat tersebut dioperasikan untuk melayani jalur penerbangan regional Eropa. Keseluruhan proyek retrofit 14 dari 31 armada Boeing 737-800 (rata-rata berusia 20 tahun) ini diharapkan selesai pada Maret 2022 mendatang.

Ada hal positif dengan melakukan retrofit, seperti mengurangi berat total pesawat serta menghemat bahan bakar. Bahan bakar yang dapat dihemat sebesar 58 ton/pesawat/tahun atau 812 ton untuk total 14 pesawat. Hal tersebut tentu membuat pesawat yang telah di retrofit dapat berkontribusi dalam pengurangan emisi karbon.

"Ini menghemat 58 ton bahan bakar dan 184 ton emisi CO² per pesawat per tahun. Bila ditotal 14 armada pesawat, ini menunjukkan penghematan bahan bakar tahunan sebesar 812 ton dan pengurangan

2.576 ton emisi CO²," kata KLM dalam siaran persnya, seperti dikutip dari *Simple Flying*.

Retrofit pesawat Boeing 737-800 KLM juga menawarkan kenyamanan lebih bagi para penumpangnya, seperti kursi ergonomis nyaman, *inflight* WiFi, gratis instan messaging selama 30 menit, port USB di setiap kursi, tempat sampah lebih besar, serta pencahayaan lampu LED terbaru. Untuk kursi yang digunakan mempunyai bobot yang lebih ringan dibandingkan sebelumnya. Hal ini membuat pesawat menjadi lebih ringan hingga 700 kg.

KLM

Maskapai KLM resmi berdiri pada Oktober 1919. Dengan mengusung tagline "*Journeys of Inspiration*", maskapai ini terbang pertama kali dari Bandara Croydon. Meski berdiri pada tahun 1919, namun maskapai asal Belanda ini baru melakukan penerbangan perdananya pada 1920 dengan rute Belanda menuju London. Penerbangan perdana ini menggunakan pesawat De Havilland DH.16 yang memiliki konfigurasi empat tempat duduk. Empat tahun kemudian, KLM menghadirkan layanan penerbangan dari Amsterdam ke Batavia atau Jakarta. Penerbangan perdana ini menjadi rute terpanjang maskapai tersebut pada saat itu.



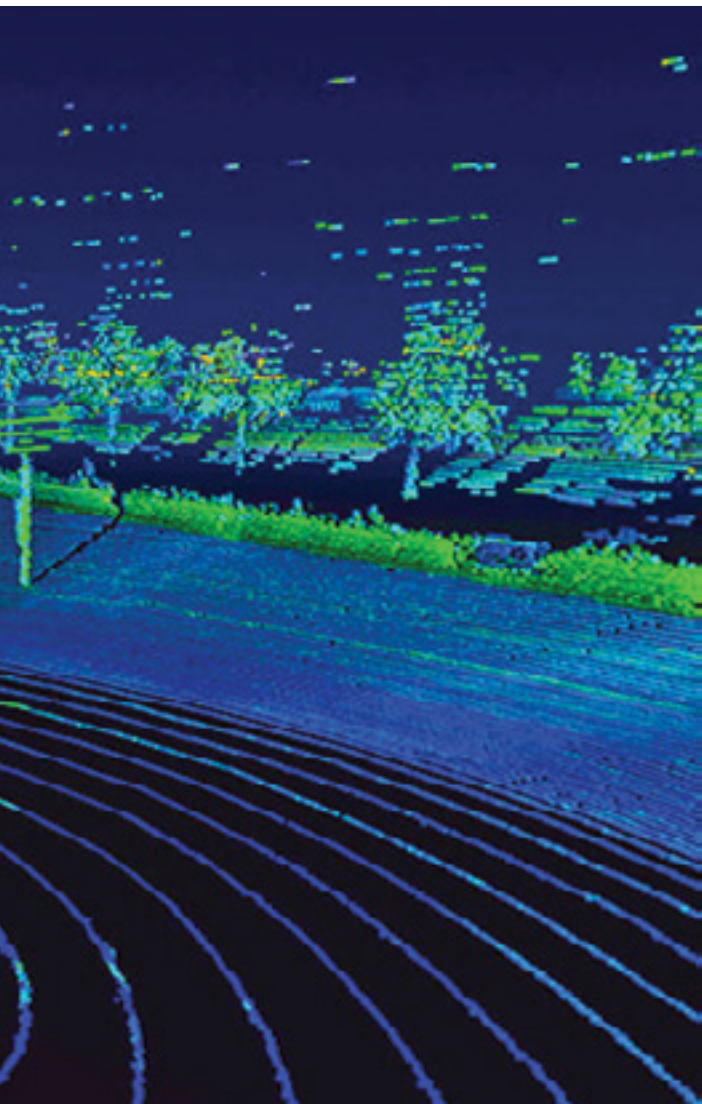
Deteksi Arus Pergerakan dengan LIDAR

Light Detection and Ranging (LIDAR) merupakan teknologi yang sering diaplikasikan pada sektor transportasi. Di Jerman, teknologi LIDAR dimanfaatkan untuk memprediksi arus pergerakan orang dan logistik di bandara.

LIDAR memiliki prinsip kerja yang sederhana, yaitu melakukan perhitungan jarak dengan cara mengeluarkan sinar dari *laser transmitter* ke suatu permukaan. Kemudian, menghitung berapa lama waktu yang dibutuhkan bagi sinar laser untuk kembali ke *receptor*.

Teknologi yang sudah digunakan sejak tahun 1960 ini, sudah digunakan di berbagai industri melalui berbagai aplikasi. Berkat pemindaian laser LIDAR yang akurat, teknologi ini sangat efektif sebagai metode pengumpulan data serta membuat reka ulang 3D secara digital dari ruang, objek, dan *landscape*.

Contohnya di pelabuhan, teknologi LIDAR berfungsi mengklasifikasi golongan kendaraan berdasarkan ukuran secara otomatis melalui sensor. Berkat teknologi tersebut, kebocoran aliran pendapatan dapat diminimalisir di pelabuhan.



Tidak hanya pelabuhan, teknologi LIDAR pun mulai diaplikasikan di beberapa bandara internasional guna memprediksi arus pergerakan penumpang. Salah satunya adalah Bandara Frankfurt, Jerman.

Fase Pertama

LIDAR hadir di Bandara Frankfurt untuk memprediksi arus pergerakan serta mengoptimalkan pengiriman logistik. Bekerja sama dengan perusahaan Jerman bernama Blickfeld, Bandara Frankfurt telah berhasil memasuki fase pertama pemasangan instalasi di area *check-in* A Terminal 1.

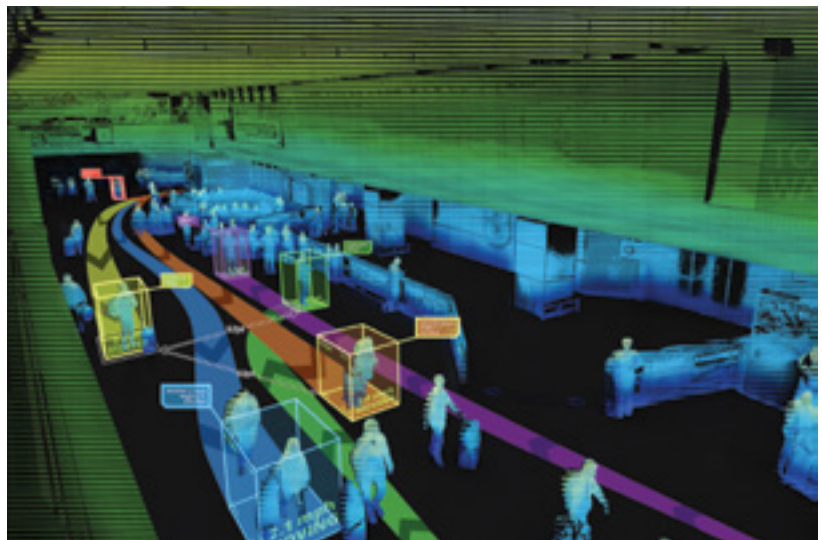
Sensor LIDAR dipasang di titik masuk dan keluar area *check-in* sebelum masuk ke pos pemeriksaan keamanan. Di area ini, sensor memindai area menjadi visual data dalam bentuk *pointcloud* 3D yang sangat detail. Artinya, setiap orang yang berada di area tersebut akan dipantau, dihitung, dan diawasi pergerakannya.

Penumpang tidak perlu merasa khawatir, meski pergerakannya diawasi, sensor tidak bisa merekam data pribadi penumpang. Sebab, sensor hanya berfungsi untuk mengawasi pergerakan. Apabila terjadi lonjakan penumpang berdasarkan data sensor, maka bandara akan menyiapkan dan memenuhi

Analisa LIDAR dapat diakses melalui perangkat lunak dimanapun dan kapanpun.



Di masa mendatang, LIDAR diklaim dapat mengoptimalkan logistik dan prediksi peningkatan volume penumpang, terutama di masa libur panjang dan tahun baru.



kebutuhan penumpang. Seperti menyiapkan staf *check-in* counter lebih banyak di waktu tersebut.

"LIDAR adalah teknologi serba guna yang memungkinkan tingkat keandalan tertinggi dalam berbagai aplikasi lain. Data LIDAR menawarkan dimensi baru dalam presisi dan privasi, karena data jarak 3D tidak hanya memungkinkan akurasi tertinggi, tetapi juga anonimitas absolut. Ini jelas merupakan keunggulan dibandingkan teknologi sensor lainnya, seperti kamera," terang pendiri Blickfeld, Dr. Florian Petit.

Analisa LIDAR dapat diakses melalui perangkat lunak dimanapun dan kapanpun. Di masa mendatang, LIDAR diklaim dapat mengoptimalkan logistik dan prediksi peningkatan volume penumpang, terutama di masa libur panjang dan tahun baru.



Bepergian Setelah Vaksin, **BOLEH?**

Vaksin diberikan untuk membangun kekebalan tubuh dan melindungi dari infeksi. Secara umum, vaksin merupakan zat yang terbuat dari virus yang sudah dilemahkan atau dimatikan.

Satu tahun lebih sudah pandemi Covid-19 melanda dunia. Selama itu juga, aktivitas dan kegiatan yang biasa boleh dilakukan di luar rumah kini dibatasi. Untuk mencegah penularan Covid-19, pemerintah di seluruh dunia memberikan arahan untuk tidak berkerumun dan menghindari bepergian ke luar rumah jika tidak perlu. Setelah semua pembatasan yang dilewati, vaksinasi Covid-19 seakan memberi angin segar dan harapan untuk bisa kembali beraktivitas di luar rumah.

Namun, apakah setelah divaksin artinya sudah bebas bepergian? Meski sudah mendapat vaksin Covid-19, nyatanya ada beberapa hal yang tetap harus diperhatikan. Vaksin Covid-19 memang diberikan untuk membangun kekebalan tubuh dan menurunkan risiko munculnya gejala saat terinfeksi virus. Namun, vaksin membutuhkan waktu untuk membangun kekebalan tersebut. Artinya, meski sudah divaksin, bukan berarti bisa bebas bepergian tanpa menerapkan protokol kesehatan.

Fakta Vaksin

Vaksin diberikan untuk membangun kekebalan tubuh dan melindungi dari infeksi. Secara umum, vaksin merupakan zat yang terbuat dari virus yang sudah dilemahkan atau dimatikan. Setelah mendapat vaksin, tubuh akan mengenalinya sebagai zat asing lantas membangun perlindungan. Sehingga, saat virus yang sebenarnya menyerang, tubuh sudah memiliki sistem pertahanan. Hal itu bisa membantu menurunkan risiko munculnya penyakit akibat infeksi virus.

Perlu diketahui, meski sudah divaksin, bukan berarti tubuh akan langsung membangun sistem pertahanan. Dibutuhkan waktu untuk mencapai hal tersebut. Untuk vaksin Covid-19, dibutuhkan waktu setidaknya dua minggu setelah dosis vaksin kedua disuntikkan. Dengan kata lain, sebelum dua minggu sistem kekebalan tubuh dari virus mungkin sudah terbentuk, tetapi belum bekerja dengan sempurna.

Apakah artinya setelah vaksin tetap tidak boleh bepergian?

Sebenarnya boleh-boleh saja, selama dilakukan dengan cara-cara yang tepat. Meski sudah divaksin, Anda tetap harus menerapkan protokol kesehatan, menjaga jarak, dan mengenakan masker saat berada di luar rumah atau di tempat ramai. Anda mungkin boleh mengunjungi atau bertemu tanpa masker dengan orang-orang yang juga sudah divaksin. Namun, hal ini sebaiknya dibatasi terlebih jika tidak terlalu penting.

Vaksinasi Covid-19 di seluruh dunia sudah berjalan dan masih terus dilakukan. Di Indonesia, beberapa kelompok orang sudah mendapat vaksin Covid-19, mulai dari tenaga kesehatan, pekerja publik, hingga lansia. Kendati begitu, aktivitas di luar ruangan, terutama yang sifatnya menciptakan kerumunan, sebaiknya dibatasi. Apalagi, Indonesia masih dalam proses untuk mencapai terwujudnya *herd immunity*.

Melansir laman Covid19.go.id, hingga 20 Mei 2021, ada sekitar 14 juta orang yang sudah menjalani vaksinasi Covid-19 tahap pertama. Serta ada total 9,3 juta orang yang sudah mendapat vaksin tahap kedua. Pemerintah Indonesia menargetkan vaksin Covid-19 bisa diberikan pada 181,5 juta orang Indonesia. Sambil menunggu giliran mendapatkan vaksin Covid-19, ada baiknya untuk selalu menjaga kesehatan dan menahan diri untuk melakukan perjalanan atau bepergian. Dengan begitu, mata rantai penularan Covid-19 bisa segera diputus.



Selain hasil tes Rapid Antibodi, Swab Antigen, dan Swab PCR yang lebih awam kita dengar, **Deteksi infeksi Covid-19 bisa dilakukan dengan GeNose C19.**

Syarat Perjalanan

Apabila Anda tetap harus melakukan perjalanan penting setelah vaksin Covid-19, melakukan skrining Covid-19 yang telah ditetapkan pemerintah tetap menjadi salah satu syarat. Pasalnya, penggunaan sertifikat vaksin yang diberikan kepada seseorang yang telah menuntaskan vaksin tahap kedua, masih menjadi wacana dan perlu dilakukan kajian lebih lanjut untuk digunakan sebagai salah satu syarat perjalanan.

Selain hasil tes Rapid Antibodi, Swab Antigen, dan Swab PCR yang lebih awam kita dengar, deteksi infeksi Covid-19 bisa dilakukan dengan GeNose C19. Dalam Surat Edaran Satgas Penanganan Covid-19 tertanggal 26 Maret 2021, hasil negatif tes GeNose C19 telah menjadi salah satu syarat bagi pelaku perjalanan dalam negeri.

GeNose C19 adalah alat yang dibuat khusus oleh para ahli dari Universitas Gajah Mada (UGM) untuk mendeteksi infeksi virus Corona melalui embusan napas. Penggunaan GeNose C19 untuk mendeteksi Covid-19 dijadikan salah satu alternatif skrining kesehatan pada berbagai moda transportasi umum selama pandemi Covid-19.

Fakta GeNose C19:

- GeNose C19 mampu mengidentifikasi virus Corona dengan cara mendeteksi senyawa organik yang mudah menguap atau *Volatile Organic Compound (VOC)*.
- VOC diketahui dapat terbentuk karena adanya infeksi virus Corona dan keluar bersama embusan napas.
- Penelitian menunjukkan bahwa para penderita Covid-19 menghasilkan VOC yang lebih tinggi daripada orang yang tidak terkena infeksi virus Corona.
- GeNose membutuhkan waktu sekitar 2–3 menit untuk mendeteksi ada tidaknya VOC yang bisa menandakan Covid-19.
- Satu unit alat GeNose C19 diperkirakan mampu melakukan sekitar 120 kali pemeriksaan per harinya.
- GeNose C19 telah melalui uji *profiling* pada 600 sampel di Rumah Sakit Bhayangkara dan Rumah Sakit Lapangan Khusus Covid-19 Bambanglipuro, Yogyakarta, dan menunjukkan tingkat akurasi hingga 97%.
- Hasil tes yang cepat dan tidak memerlukan reagen atau bahan kimia lainnya seperti pada pemeriksaan *rapid test*.
- Pengambilan sampel tes berupa embusan napas dinilai jauh lebih “nyaman” daripada pengambilan sampel dengan metode swab.
- Biaya tes deteksi virus Corona menggunakan GeNose C19 relatif lebih terjangkau.



KONSISTENSI MENJAGA KESEHATAN BERTRANSPORTASI

Di masa ini, masyarakat diimbau untuk berdamai dan hidup berdampingan dengan Covid-19 dengan disiplin menerapkan protokol kesehatan agar tetap produktif dan aman.

Protokol kesehatan harus dijalankan dalam setiap aktivitas yang dilakukan.

Khususnya, saat beraktivitas di luar rumah, termasuk saat berkendara dengan transportasi publik.

Mulai dari sekarang, yuk kita disiplin dengan sederet protokol kesehatan berikut ini saat bertransportasi umum agar selalu aman dan terhindar dari wabah Covid-19!



Berbicara Seperlunya

Mengingat virus Covid-19 dapat menular melalui percikan air liur, maka berbicaralah seperlunya selama berada di kendaraan umum.

Hal itu berlaku, baik berbicara ke sesama pengguna ataupun bicara melalui telepon seluler. Larangan tidak boleh berbicara ini sendiri memang telah diberlakukan pada beberapa moda transportasi di Ibu Kota, seperti KRL dan MRT.



Duduk di Belakang ketika Menggunakan Taksi Konvensional/Taksi Online

Saat menggunakan jasa taksi *online*/konvensional, protokol kesehatan tetap harus diterapkan. Alih-alih duduk di samping supir, duduklah di kursi belakang. Hal ini berguna untuk mengurangi risiko penyebaran virus yang mungkin saja terjadi di dalam mobil. Selain itu, dengan duduk di kursi belakang, berarti kita telah disiplin dan patuh pada aturan untuk *physical distancing*.



Gunakan Masker dan Tetap Jaga Jarak

Saat bepergian dan berkendara umum, diwajibkan untuk menggunakan masker. Hal ini untuk mencegah agar hidung dan mulut tidak terpapar virus Covid-19. Selain masker, protokol yang juga harus dilakukan adalah tetap menjaga jarak dan hindari berdesakan saat menggunakan moda transportasi umum.



Kurangi Menyentuh Fasilitas Umum

Virus Covid-19 dapat menular melalui benda yang disentuh banyak orang. Untuk itu, saat menggunakan transportasi umum, sebisa mungkin hindari menyentuh fasilitas umum. Bawa selalu *hand sanitizer* dalam tas atau saku. Dengan begitu, jika sewaktu-waktu terpaksa harus menyentuh fasilitas umum, segera bersihkan tangan dengan *hand sanitizer*.



Bawa Helm Sendiri ketika Menggunakan Ojek Online

Ojek *online* menjadi salah satu transportasi pilihan masyarakat untuk bepergian. Sebaiknya, gunakan helm milik sendiri saat menumpang ojek *online* ataupun ojek konvensional. Hal ini merupakan upaya untuk memastikan keamanan diri dengan mencegah dan menghindari penularan virus Covid-19.

Itulah beberapa tips menggunakan transportasi umum di masa adaptasi kebiasaan baru. Patuhilah protokol kesehatan yang sudah ditetapkan guna memutus rantai penyebaran Covid-19.

Stay Safe, Stay Healthy! (*)



Bentengi Diri Dari Yang **Membawa Rugi**

#WarOnDrugs
#SAY NO TO DRUGS FOR TRANSPORTATION SAFETY

Mochamad Rahadian Halim
Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

INF
K E M E N H U B



LAYANAN INFORMASI,
KELUHAN DAN PENGADUAN
JASA TRANSPORTASI



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
CONTACT CENTER

151



@kemenhub151



kemenhub151



@kemenhub151



Kementerian Perhubungan RI



telepon151



info151@dephub.go.id



SMS Center 151

