

# TRANSMEDIA

Potret Transportasi Indonesia

## Bengkel Konversi

Dukung Transisi  
Transportasi

## Terminal Kijing:

Pelabuhan  
Hub Terbesar  
di Kalimantan

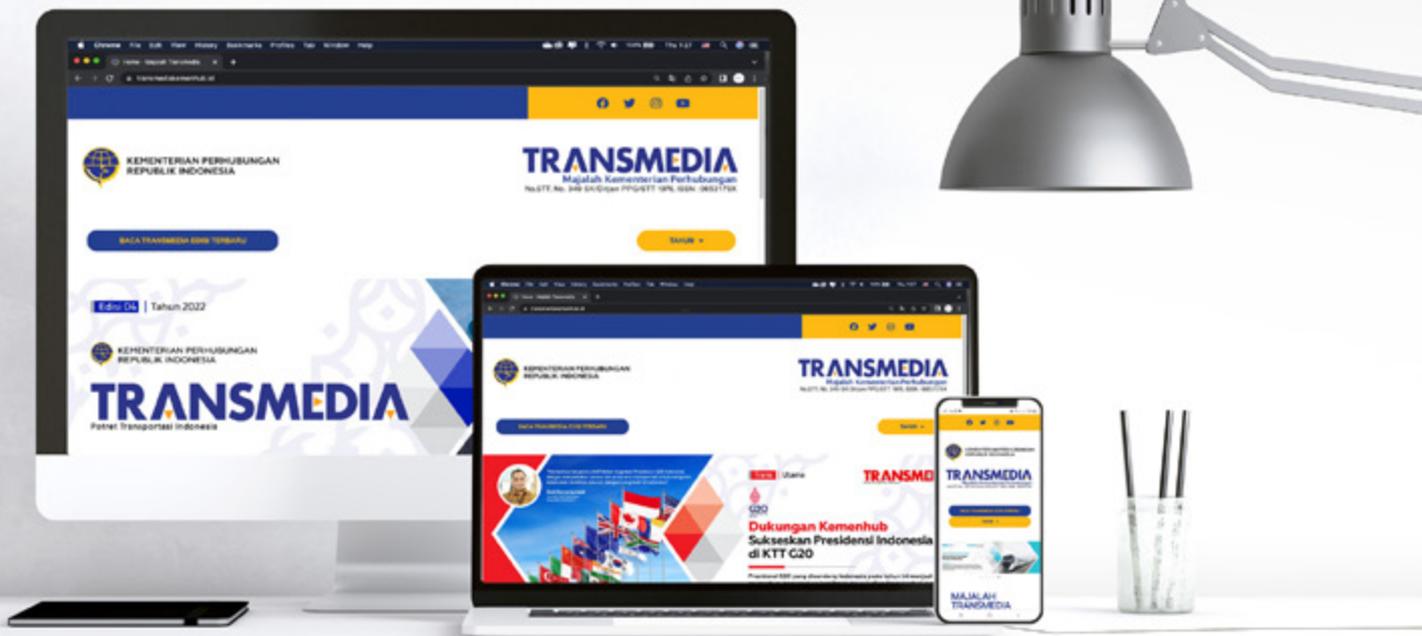
## Merajut Asa dengan Layanan Transportasi Lintas Negara



BICARA TRANSPORTASI?  
**BACA DULU**  
**TRANSMEDIA**

Referensi Andal Catatan Kinerja Transportasi Indonesia  
**PROFESIONAL, BERISI,  
BERIMBANG, DAN TEPERCAYA**

Silahkan pindai Kode QR berikut ini  
untuk mendapatkan informasi selengkapnya



# Bukti Negara Hadir di Perbatasan Melalui Layanan Transportasi Berkelanjutan

Pembaca Budiman!

**T**ransportasi memainkan peran penting sebagai fasilitator pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di suatu negara. Transportasi yang efisien dan terintegrasi memungkinkan pergerakan barang dan orang dengan mudah, meningkatkan aksesibilitas, dan konektivitas antarwilayah. Hal ini pada akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi, membuka peluang bisnis baru, dan mengurangi biaya distribusi barang.

Dalam memenuhi kebutuhan mobilitas manusia dan barang secara berkelanjutan, pengembangan transportasi harus menjangkau daerah 3T (tertinggal, terdepan dan terluar) dan perbatasan. Daerah ini memiliki kondisi geografis, sosial, ekonomi dan budaya yang kurang berkembang dibandingkan daerah-daerah lain dalam skala nasional.

Memiliki wilayah daratan dan lautan, beberapa daerah di Indonesia berbatasan langsung dengan negara-negara tetangga seperti Malaysia, Timor Leste, dan Papua Nugini. Sesuai dengan amanat pembangunan nasional, masyarakat di daerah perbatasan perlu mendapat perhatian khusus dari pemerintah, termasuk tersedianya infrastruktur dan sistem transportasi.

Sebagai bentuk komitmen terhadap masyarakat di perbatasan, pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) membuka sejumlah rute transportasi baik darat, laut, maupun udara dari dan ke negara-negara tetangga melintasi perbatasan. Pelaksanaan angkutan lintas batas negara (ALBN) di Kalimantan Barat menjadi contoh konkret bagaimana upaya pemerintah mengakomodir kebutuhan mobilitas orang maupun barang dan jasa.

Selain membahas peran negara dalam menghadirkan layanan transportasi di wilayah perbatasan, majalah Transmedia Edisi 2 kali ini juga mengulas fungsi Kemenhub dalam memastikan keselamatan kendaraan listrik melalui uji tipe dan bengkel konversi. Kemudian, bagaimana pemanfaatan Bandara Kertajati pada musim haji tahun ini.

Edisi kali ini juga menyajikan artikel khas liputan di Singkawang dan Pontianak yang terkenal akan akulturasi budayanya. Anda juga dapat memperoleh informasi ringan lainnya seputar dunia transportasi pada rubrik Transiklopedia.

Selamat membaca!



## TRANSMEDIA

Majalah Kementerian Perhubungan

No. STT. No. 349 SK/Ditjen PPG/STT 1976

ISSN: 0853179X

**Pembiua:** 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 Kebijakan Transportasi Perhubungan, Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, **Penanggung Jawab:** Hartanto, **Pemimpin Redaksi:** Mia Ermaya, **Redaktur Pelaksana:** Tinitah S. Amrantasi, Dyota Laksmi Tenerezza, **Redaksi:** Santi Rahmawati, Christanto Agung, Daniel Pietersz, Deni Hendra M, Destirirani, Tri Yoga Adibtya Tama, Aditya Dwi, Ahmad Fauzi, Wisnu Kuncoro, **Tim Redaksi:** Andesrianta Rakhmad, Andung Bayumurti, Prayogie, Syarifah Noor Hidayati, **Redaksi Foto:** Abdullah Baraja, Okto Berbudi, Rohani, Septian Fajar Saputra, 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 02 | 2023



## Pelaksanaan uji coba LRT tahap pertama pada tanggal 12-26 Juli 2023 di Stasiun Dukuh Atas Jakarta.

Dengan beroperasinya nanti LRT Jabodebek diharapkan berkontribusi langsung terhadap berkurangnya penumpukan kendaraan pribadi di jalanan yang menyebabkan kemacetan parah, dok.integrati.



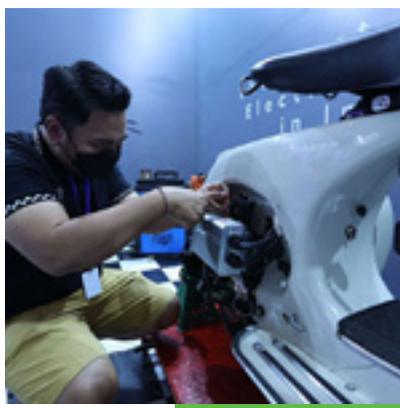
Ilustrasi Bus DAMRI Angkutan Lintas Batas Negara, dok.istimewa.

## 8

TRANS UTAMA

# Merajut Asa dengan Layanan Transportasi Lintas Negara

Pemerataan layanan transportasi hingga ke wilayah perbatasan merupakan bukti kerja nyata Kemenhub dalam mendukung kesejahteraan masyarakat di wilayah pinggiran.



**TRANS DARAT**  
**20** Bengkel Konversi Dukung  
Transisi Transportasi



**TRANS PERKERETAAPIAN**  
**32** LRT Jabodebek, Pilihan Moda  
Transportasi Baru Perkotaan



**LIPUTAN**  
**50** Sang Penjelajah Kapuas  
Bernama Bandung



**TRANS UDARA**  
**24** Operasional Penuh Bandara  
Kertajati, Perkuat Konektivitas  
Jawa Barat

**TRANS SDM**  
**36** BP2TD Mempawah, Kampus  
Transportasi Pertama di  
Kalimantan

**TRANS PERSPEKTIF**  
**52** Jaminan Keselamatan dan  
Aksesibilitas LRT Jabodetabek

**KILAS BERITA**  
**38** Bandar Udara Ewer, Buka  
Keterisolasian di Kabupaten  
Asmat

**TRANS INTERNASIONAL**  
**54** Negara dengan Konektivitas  
Transportasi Umum Terbaik

**39** Dukung Pariwisata NTB,  
Baketrans Perkuat  
Transportasi Berkeselamatan

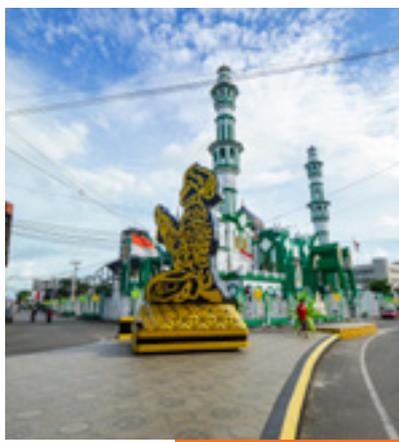
**TRANS HIJAU**  
**56** *Electric Scooter* sebagai  
Alternatif Transportasi Ramah  
Lingkungan



**TRANS LAUT**  
**28** Terminal Kijing: Pelabuhan  
Hub Terbesar di Kalimantan

**LIPUTAN**  
**40** Sinergi Dibalik Keberhasilan  
Angleb 2023 Provinsi Jateng

**48** Menikmati Akulturasi Budaya  
di Hongkong-nya Indonesia



**TRANS SEJARAH**  
**58** Nostalgia Angkutan Umum  
Legendaris

**TRANS SEHAT**  
**60** Bahaya Sinar Laser bagi  
Penerbangan

**TRANS TEKNOLOGI**  
**62** Segudang Manfaat  
Penerapan AI di Sektor  
Transportasi



### ▲ Angkutan Lintas Batas Negara

di Terminal Sei Ambawang Pontianak, dok.integriti.



### ▲ Aktivitas uji coba LRT DKI Jakarta

di Stasiun Dukuh Atas - Stasiun Jati Mulya - Stasiun Dukuh Atas, dok.integriti.



▲  
**Peningkatan jumlah penumpang**  
pasca pandemi Covid-19 di Bandara Supadio Pontianak, Kalimantan Barat, dok.integriti.



▲  
**Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak**  
yang diproyeksikan menjadi kawasan pelabuhan internasional terbesar di Kalimantan, dok.integriti.



# Merajut Asa dengan Layanan Transportasi Lintas Negara

Pemerataan layanan transportasi hingga ke wilayah perbatasan merupakan bukti kerja nyata Kemenhub dalam mendukung kesejahteraan masyarakat di wilayah pinggiran.

**P**embangunan di sebuah negara tak bisa lepas dari peran vital transportasi. Selain merajut kesatuan dan persatuan bangsa, transportasi juga berkontribusi

dalam mewujudkan sasaran pembangunan nasional di seluruh wilayah baik di perkotaan, perdesaan, sampai daerah perbatasan.

Dalam proses pengembangan wilayah, transportasi merupakan elemen penting sekaligus kunci mobilitas kegiatan perekonomian,

karena transportasi merupakan salah satu unsur pembentuk struktur ruang wilayah. Melihat fungsinya, transportasi yang ideal berorientasi pada aksesibilitas kegiatan sosial masyarakat baik dalam wilayah maupun keluar wilayah.

PLBN Entikong, Kalimantan Barat sebagai jalur transportasi darat antara Indonesia dan Malaysia, dok.istimewa.

Selain itu, transportasi juga berfungsi sebagai penunjang, pendorong, serta penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi namun belum dimaksimalkan. Tentunya, hal tersebut akan memunculkan permintaan akan kebutuhan transportasi untuk mobilitas orang maupun barang dan jasa.

Sedangkan fungsi strategis transportasi bagi kedaulatan negara adalah sebagai kerangka politik, sosial, budaya, serta pertahanan keamanan. Mengacu pada konsep *derived demand*, transportasi tidak mengenal batas

(*borderless*), sehingga tidak bisa dibatasi atas dasar suatu wilayah administratif tertentu.

Memiliki luas wilayah mencapai 1,9 juta km<sup>2</sup> Indonesia berbatasan dengan sejumlah negara di kawasan Asia Tenggara. Dengan karakteristik wilayah berupa perairan dan daratan, perbatasan Indonesia dengan negara-negara tetangga berada di laut dan darat. Di laut, Indonesia berbatasan dengan Singapura, sementara di darat Indonesia berbatasan langsung dengan Malaysia, Timor Leste, dan Papua Nugini.

Fakta tersebut menghadirkan dinamika sosial, budaya, dan ekonomi yang perlu mendapatkan perhatian serius dari pemangku kebijakan (*stakeholder*) dalam hal penyediaan transportasi. Transportasi di wilayah perbatasan memainkan peran yang sangat penting dalam menghubungkan daerah terpencil dengan pusat ekonomi, sosial, dan politik. Wilayah perbatasan





▲ PLBN Aruk menjadi pintu gerbang internasional yang terletak di Kabupaten Sambas, dok.integrati.

membutuhkan sistem transportasi yang baik untuk mendorong pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut dengan meningkatkan akses pasar, menyediakan lapangan kerja, dan meningkatkan investasi.

**“Kawasan perbatasan adalah beranda depan Indonesia yang mewakili wajah bangsa yang harus terus kita bangun agar bisa menjadi representasi kemajuan Indonesia yang membanggakan seluruh warga.”**

Presiden Republik Indonesia  
**Joko Widodo**

Berada di tepi perbatasan antarnegara, wilayah perbatasan seringkali termarjinalkan. Dengan hadirnya infrastruktur yang baik, diharapkan investasi dan pengembangan dapat dilakukan dengan lebih mudah. Pada akhirnya, pertumbuhan wilayah akan berdampak pada peningkatan kualitas hidup masyarakatnya.

Aksesibilitas yang memadai dapat mendukung upaya menciptakan keamanan dan pertahanan nasional. Kehadiran sistem transportasi memungkinkan penempatan personel militer dan distribusi logistik ke wilayah perbatasan, ini sekaligus langkah konkrit dalam menjaga kedaulatan negara.

Menilik urgensi transportasi pada wilayah perbatasan, Presiden Joko Widodo pada 13 April 2021 menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) No. 27 tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Kewajiban Pelayanan Publik Untuk Angkutan Barang Dari Dan ke Daerah Tertinggal,

Terpencil, Terluar Dan Perbatasan. Peraturan ini menggantikan Perpres Nomor 70 tahun 2017.

“Kawasan perbatasan adalah beranda depan Indonesia yang mewakili wajah bangsa yang harus terus kita bangun agar bisa menjadi representasi kemajuan Indonesia yang membanggakan seluruh warga,” ucap Presiden Joko Widodo.

Dalam implementasinya, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terus berupaya menyelenggarakan layanan transportasi lintas negara di wilayah perbatasan dalam berbagai jenis moda, mulai dari moda darat, laut, dan udara.

Di wilayah daratan, Indonesia bersinggungan langsung dengan Malaysia di Pulau Kalimantan, lalu Timor Leste di Nusa Tenggara Timur, serta Papua Nugini di Pulau Papua. Dari tiga lokasi tersebut, perbatasan di Kalimantan dan Nusa Tenggara yang sudah dilayani oleh moda transportasi jalan.

### Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN) di Kalimantan

Kalimantan Barat menjadi provinsi yang bersebelahan langsung dengan negara bagian Serawak, Malaysia. Sepanjang perbatasan, berdiri tiga Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Republik Indonesia yakni PLBN Entikong, PLBN Nanga Badau, dan PLBN Aruk.

Pos ini menjadi gerbang perlintasan bagi warga negara Indonesia (WNI) yang bertujuan untuk bekerja, berbelanja kebutuhan sehari-hari, berwisata, berobat, maupun kunjungan kekerabatan. Sementara, warga negara Malaysia yang melewati pos lintas batas kebanyakan bertujuan untuk keperluan wisata ke Singkawang dan bertemu dengan saudara. (Infografis 1)

Dalam memfasilitasi keperluan mobilitas WNI dari dan menuju PLBN, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum

dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah membangun infrastruktur jalan aspal yang sudah mulus dari Pontianak sampai ke Entikong, serta Pontianak ke Aruk. Untuk transportasi, Kemenhub

“Ini bukti bahwa pemerintah hadir hingga wilayah ujung atau perbatasan Indonesia,” ujar Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi.

**“Ini bukti bahwa pemerintah hadir hingga wilayah ujung atau perbatasan Indonesia.”**

Menteri Perhubungan  
Budi Karya Sumadi

Saat ini, Terminal Sei Ambawang melayani keberangkatan penumpang tujuan Pontianak-Kuching Sentral Complex & Bus Terminal di Malaysia, maupun sebaliknya. Adapun operator bus yang melayani trayek ini adalah DAMRI dan Biaramas, perusahaan otobus (PO) asal Malaysia.

melalui Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XIV Provinsi Kalimantan mengoperasikan Terminal Antar Negara Sei Ambawang, terminal tipe A di Kalimantan Barat. Pada 2020 lalu, terminal ini sempat ditutup akibat dampak pandemi Covid-19 yang melanda dunia, termasuk Indonesia dan Malaysia. Namun, operasional terminal kembali dibuka pada Juli 2022.

Layanan transportasi darat rute tersebut beroperasi dengan skema transit atau *back to back*. Penumpang dari Terminal Sei Ambawang akan dibawa sampai PLBN Entikong menggunakan bus DAMRI, selanjutnya dari PLBN Entikong mereka akan melanjutkan perjalanan menuju Kuching dengan bus Biaramas yang telah bekerja sama dengan DAMRI.

Infografis 1

## Jumlah Pelaku Perjalanan Internasional di PLBN di Kalimantan Barat

### PLBN Entikong

(per 16 Juli 2023)

Total : 3.264 orang  
WNI : 2.990 orang  
WNA : 221 orang

### PLBN Aruk

Per hari : 1.000 pelintas  
WNI : 600 orang  
WNA : 400 orang



\*sumber BNPP



▲ Terminal ALBN Sei Ambawang melayani perjalanan penumpang lintas batas 3 negara, Indonesia, Malaysia, dan Brunei Darussalam, dok.integrity.

**“Alhamdulillah dengan dukungan semua pihak, KJRI Kuching terus mendorong dan melakukan upaya perbaikan kondisi ekonomi, salah satunya dibukanya transportasi darat dari Kalbar ke Kuching, Malaysia, dan sebaliknya.”**

Konsul Jenderal RI,  
Kuching, Malaysia  
**Raden Sigit Witjaksono**



▲  
DAMRI melayani rute Pontianak - Malaysia hingga Brunei Darussalam, dok.integrity.

“Alhamdulillah dengan dukungan semua pihak, KJRI Kuching terus mendorong dan melakukan upaya perbaikan kondisi ekonomi, salah satunya dibukanya transportasi darat, dari Kalbar ke Kuching, Malaysia, dan sebaliknya,” kata Konsul Jenderal RI di Kuching, Malaysia, Raden Sigit Witjaksono. (Infografis 2)

Keberangkatan bus ALBN dari Pontianak menuju Kuching, Malaysia, untuk sekarang hanya tersedia sekali sehari yaitu di pagi hari. Jadwal tersebut disesuaikan dengan waktu buka-tutup perbatasan pada pukul 07.00 - 16.00 WIB. Untuk reservasi tiket, calon penumpang dapat menghubungi +6281254206001

(DAMRI) atau +685245266789 (PO Biaramas).

Selain ke Malaysia, DAMRI juga kembali mengoperasikan bus ALBN dengan rute Pontianak menuju Bandar Sri Begawan, Brunei Darussalam, mulai 1 Maret 2023. Perjalanan bus ALBN ini akan melewati rute Pontianak - Entikong – Emplanjau (Malaysia) – Tebedu (Malaysia) – Sri Aman (Malaysia) – Miri (Malaysia) – Bandar Seri Begawan (Brunei Darussalam).

Bagi calon penumpang dapat memulai perjalanan ALBN ini dari Terminal Sei Ambawang di kota Pontianak, sedangkan calon penumpang dari Brunei bisa menaiki bus pemberangkatan awal di McArthur Street, Bandar Seri Begawan.

Perjalanan Pontianak – Bandar Sri Begawan ditempuh kurang lebih selama sembilan jam. Adapun fasilitas *on board* pada

Infografis 2

## Jadwal dan Harga Tiket Bus Pontianak – Kuching

Nama PO	Jadwal Keberangkatan	Harga Tiket Pontianak-Khucing	Harga Tiket Khucing-Pontianak
DAMRI	Senin, Rabu, Jum'at, dan Minggu	Eksekutif Class Rp270.000	Eksekutif Class RM80
		Super Seksekutif Class Rp350.000	Super Seksekutif Class RM105
BIARA MAS	Selasa, Kamis, Sabtu, dan Minggu	Rp270	RM80

\*sumber: DAMRI

**“Kalau sekarang angkutan orang nanti kedepan angkutan barang karena potensi ekonomi perbatasan NTT-Timor Leste sangat luar biasa. Pelayanan ALBN memberikan dampak positif dalam memperkuat daya saing dan pertumbuhan di daerah perbatasan.”**

Direktur Jenderal  
Perhubungan Darat  
**Hendro Sugiatno**

Infografis 3

## Tarif ALBN Pontianak – Brunei Darussalam

- Kelas Eksekutif Pontianak – Bandar Seri Begawan : Rp1.100.000
- Kelas Eksekutif Bandar Seri Begawan – Pontianak : Rp1.100.000

## Jadwal Keberangkatan ALBN Pontianak – Brunei Darussalam

- Terminal Sei Ambawang (Pontianak) – Bandar Seri Begawan: Senin, Rabu, dan Jumat Pukul 07.00 WIB
- Bandar Seri Begawan – Terminal Sei Ambawang (Pontianak): Selasa, Kamis, dan Sabtu Pukul 08.00 WIT

\*sumber: DAMRI



▲ Bus DAMRI rute Kupang (NTT) – Dili (Timor Leste) merupakan wujud kerja sama Indonesia dan Timor Leste, dok.integriti.

bus rute Pontianak – Brunei Darussalam diantaranya adalah akses wifi, penyejuk udara (AC), *reclining seat*, audio-video, *safety equipment*, bagasi, *charging plug*, toilet, CCTV, GPS, dan selimut. (Infografis 3)

### Merajut Konektivitas Antarnegara di Nusa Tenggara

Merealisasikan visi Presiden Jokowi dalam pemerataan pembangunan yang berkeadilan di wilayah 3T (tertinggal, terdepan, dan terluar) dan perbatasan, Kemenhub melalui Direktur Jenderal Perhubungan Darat (DJPD) menekan kerja sama dengan Direktur Jenderal Transportasi dan Komunikasi Timor Leste dalam menyelenggarakan angkutan lintas batas negara (ALBN) rute Kupang–Dili.

Dalam implementasi kerja sama bertajuk SOP MoU on *Cross Border Movement by Commercial Buses and Coaches*, Kemenhub menyiapkan sumber daya

manusia (SDM) dan membangun sarana dan prasarana termasuk moda transportasi di kawasan pos lintas batas negara terpadu dan kawasan sekitarnya, termasuk perbatasan Indonesia – Timor Leste. Salah satu wujud kerja sama tersebut adalah peluncuran (*flag off*) bus rute Kupang (NTT) – Dili (Timor Leste) pada 30 Maret 2023.

“Kalau sekarang angkutan orang nanti kedepan angkutan barang karena potensi ekonomi perbatasan NTT-Timor Leste sangat luar biasa. Pelayanan ALBN memberikan dampak positif dalam memperkuat daya saing dan pertumbuhan di daerah perbatasan,” ucap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Hendro Sugiatno.

Adapun operator transportasi yang melayani rute ini adalah Perum DAMRI dan perusahaan otobus (PO) Bagong Transport dari Indonesia, sementara operator bus dari Timor Leste yakni Hamutuk Babadok Translog,

**“Berdasarkan hal-hal di atas, kami menyarankan pembuatan jalur khusus atau *dedicated lane* bagi kendaraan kargo yang akan masuk dan keluar TBI Motaain dengan mengintegrasikan jalur tersebut dengan jalur masuk dan keluar PLBN di akhir jalur sebelum melintas ke wilayah RDTL agar tetap tersedia akses untuk koordinasi pemeriksaan dan pelayanan antara petugas di TBI dan petugas di PLBN.”**

Deputi Bidang Pengelolaan Batas Wilayah Negara BNPP  
**Robert Simbolon**

Infografis 4

## Armada Bus

- 5 unit bus dengan kapasitas 34 orang dari operator Indonesia
- 5 unit bus dengan kapasitas 34 orang dari operator Timor Leste

## Rute Bus Kupang – Dili

- Terminal Bimoku (Kota Kupang) - Soe – Kefamenanu – Atambua – PLBN Motaain – Dili (Timor Leste).

## Tarif

- Operator bus Indonesia
  - Fasilitas AC : Rp350.000
  - Fasilitas AC dan toilet : Rp375.000
- Operator bus Timor Leste
  - Fasilitas AC, toilet, WiFi, *mobile charger* dan TV: \$40-\$60

\*sumber: DAMRI



LDA. Fasilitas yang tersedia dalam armada bus terbagi menjadi tiga antara lain AC dan toilet, AC dan nontoilet serta AC, toilet dan WiFi. (Infografis 4)

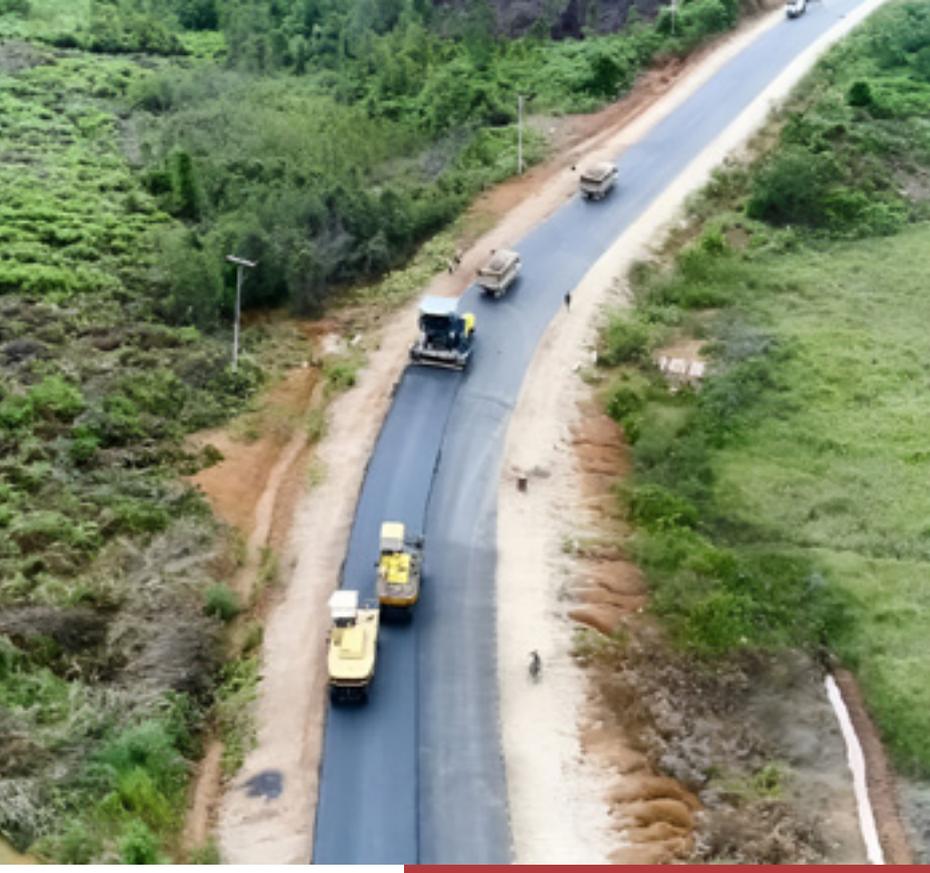
Selain angkutan orang lintas negara, Kemenhub tengah membangun terminal barang internasional (TBI) di Motaain, Kabupaten Belu, perbatasan Indonesia – Timor Leste. Untuk proyek tersebut, Kemenhub telah berkoordinasi dengan Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP).

Kemenhub melalui DJPD mengajukan permintaan kepada BNPP berupa penyediaan akses keluar masuk kendaraan kargo ke TBI Motaain, dan penggunaan jalan di dalam Zona Inti PLBN Motaain sebagai jalan perlintasan kendaraan kargo menuju dan dari Republik Demokratik Timor Leste (RDTL).

“Berdasarkan hal-hal di atas, kami menyarankan pembuatan jalur khusus atau *dedicated lane* bagi kendaraan kargo yang akan masuk dan keluar TBI Motaain dengan mengintegrasikan jalur tersebut dengan jalur masuk dan keluar PLBN di akhir jalur sebelum melintas ke wilayah RDTL agar tetap tersedia akses untuk koordinasi pemeriksaan dan pelayanan antara petugas di TBI dan petugas di PLBN,” jelas Deputi Bidang Pengelolaan Batas Wilayah Negara BNPP, Robert Simbolon.

Di sektor perhubungan laut, pemerintah membangun Pelabuhan Atapupu di Kabupaten Belu. Untuk proyek ini, pemerintah mengalokasikan Rp80 miliar dari APBN. Sedangkan di sektor udara, Kemenhub tengah mengevaluasi keberadaan bandara-bandara yang ada di NTT, khususnya yang berada di perbatasan seperti Bandara A.A. Bere Tallo di Atambua.

Hal tersebut ditujukan agar konektivitas lebih maksimal. Selain itu, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara (DJPU) juga telah mengusulkan pembukaan penerbangan dari beberapa daerah di Indonesia ke Dili, Timor Leste.



▲ Konektivitas dan aksesibilitas wilayah perbatasan juga didukung infrastruktur jalan baik dan layak, dok.istimewa.

### Menjajaki Transportasi Lintas Negara di Papua

Indonesia berbatasan langsung dengan Papua Nugini di timur, tepatnya di Pulau Papua. Saat ini, terdapat setidaknya 7.500 WNI di Papua Nugini yang bekerja di sektor pertambangan, perdagangan, dan sektor nonformal lain.

Oleh karena itu, pengelolaan wilayah perbatasan menjadi perhatian besar kedua negara mengingat potensi yang bisa dikembangkan dalam meratakan pembangunan. Sejak 2021 lalu, pemerintah Indonesia intens mengadakan pertemuan dengan sejumlah pemangku kebijakan (*stakeholder*) Papua Nugini di berbagai sektor, termasuk transportasi.

Menhub Budi Karya Sumadi telah bertemu dengan Duta Besar RI untuk Papua Nugini dan Kepulauan Solomon, Andriana Supandi, membahas peluang kerja sama sektor transportasi antara Indonesia dan Papua Nugini. Melihat kondisi geografis kedua negara di wilayah perbatasan, pengadaan moda transportasi yang paling memungkinkan adalah darat dan udara.

Di bidang perhubungan darat, Kemenhub menjajaki pembukaan rute lintas batas negara yang akan dioperasikan oleh DAMRI. Untuk rencana tersebut Kemenhub telah meminta kepada Ditjen Perhubungan Darat menyusun draf *Memorandum of Understanding (MoU)* sebagai dasar hukum kerja sama lintas batas negara.

Sejalan dengan rencana tersebut, pemerintah Indonesia melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melanjutkan pembangunan proyek strategis yakni jalan perbatasan Republik Indonesia dengan Papua Nugini. (Infografis 5)

Di bidang perhubungan udara, Kemenhub tengah menjajaki pembukaan rute penerbangan langsung dari Indonesia ke Papua Nugini. Sebelumnya, kedua negara telah menandatangani perjanjian penerbangan lintas perbatasan pada Juni 2013. Dalam perjanjian disebutkan kedua negara dapat melakukan penerbangan menuju kota Jakarta dan Denpasar untuk Indonesia, serta Port Moresby dan Lae untuk Papua Nugini.

Penjajakan layanan transportasi lintas batas negara dengan Papua Nugini mendapat dukungan

Infografis 5

## Pembangunan Jalan Perbatasan Indonesia – Papua Nugini

- Segmen 1  
Jayapura – Arso – Waris – Yeti  
127,56 km
- Segmen 2  
Yeti – Urub – Oksibil  
302,36 km
- Segmen 3  
Oksibil – Tanah Merah – Muting -  
Merauke  
668,41 km

\*sumber: KemenPUPR



dari DPR RI. Pada Februari 2023, Wakil Ketua DPR, Rachmat Gobel melakukan kunjungan kerja ke Papua Nugini. Dalam kunker tersebut, Rachmat Gobel membahas kerja sama di bidang transportasi udara dengan Kementerian Perhubungan dan parlemen Papua Nugini.

Pembukaan penerbangan langsung dari Indonesia ke Papua Nugini akan memudahkan mobilisasi barang, jasa dan orang khususnya bagi masyarakat yang berada di perbatasan. Saat ini, jalur penerbangan Indonesia ke Papua Nugini maupun sebaliknya harus transit melalui Filipina dan Singapura, atau alternatif lainnya menggunakan pesawat *charter*.

Sedangkan, pada subsektor perhubungan laut, pemerintah Indonesia melalui Kemenhub menjajaki peluang bagi para pelaku usaha angkutan logistik dan perkapalan nasional untuk mengembangkan rute pelayaran dari wilayah timur Indonesia menuju Papua Nugini.



▲ Kawasan perbatasan menjadi wajah negeri di mata dunia internasional, dok.istimewa.

### Transportasi Laut Masyarakat di Pulau Terluar

Berbeda dengan di Kalimantan Barat (Kalbar) yang wilayahnya berbatasan langsung dengan negara bagian Serawak, Kalimantan Utara (Kaltara) bersebelahan dengan negara bagian Sabah, Malaysia. Selain daratan, teritori Provinsi Kaltara juga mencakup perairan dan pulau-pulau terluar, termasuk Pulau Sebatik.

Di Pulau Sebatik terdapat satu Pos Lintas Batas Negara (PLBN) yang terletak di Desa Sei Pancang. PLBN yang resmi dibangun pada 2021 ini menjadi pintu masuk bagi masyarakat Kaltara yang ingin menyeberang ke negara tetangga, maupun sebaliknya.

Geliat perekonomian di Provinsi Kaltara bergantung pada sektor perdagangan barang dan jasa melalui transportasi laut. Untuk memfasilitasi pergerakan logistik, bahan pangan, maupun manusia, pemerintah melalui Kemenhub membuka rute Tol Laut ke Pelabuhan Nunukan.

Selain sebagai pelabuhan Tol Laut, pelabuhan yang disebut juga Pelabuhan Tunon Taka (Pelabuhan Kita) digunakan

untuk bongkar muat barang, peti kemas, dan terminal penumpang domestik lintas negara dengan kota Tawau, Malaysia.

Dalam memastikan aspek keamanan dan keselamatan pelayaran di pelabuhan, telah dilakukan survey *hidro-oseanografi* oleh tim Distrik Navigasi Kelas III Tarakan. Hasilnya, tidak terdapat titik-titik bahaya navigasi sehingga dari segi kedalaman aman dan selamat untuk dilayari serta dilakukan pemasangan Sarana Bantu Navigasi Pelayaran (SBNP) sejumlah delapan unit.

Sempat ditutup akibat dampak pandemi Covid-19, jalur pelayaran Pelabuhan Nunukan – Pelabuhan Tawau sudah kembali dibuka pada April 2022. Di awal pembukaan kembali, operasional kapal angkutan dibatasi tiga kapal setiap hari. Jadwal akan diberlakukan jika situasi dan kebutuhannya memungkinkan.

Kebanyakan masyarakat yang menggunakan transportasi laut dari Pelabuhan Nunukan adalah mereka yang bekerja di sektor nonformal di Malaysia, serta tidak sedikit yang memiliki sanak famili untuk dikunjungi.

### Gerbang Udara Penghubung Antarnegara di Kalbar

Menjadi bandar udara terbesar di Provinsi Kalimantan Barat (Kalbar), Bandara Internasional Supadio terus dikembangkan untuk mendukung peningkatan ekonomi, serta mengakomodir pergerakan orang antarnegara di Pulau Kalimantan.

Pada awal pembangunannya di tahun 1940-an, bandara yang terletak di Kabupaten Kubu Raya ini bernama Bandara Sungai Durian. Pada tahun 1980-an, nama bandara diubah menjadi Bandara Supadio yang masih dipakai hingga sekarang.

Tahun 2017, Presiden Republik Indonesia Joko Widodo meresmikan wajah baru Bandara Internasional Supadio. Dengan luas 528 hektar, Bandara Supadio memiliki landas pacu dengan dimensi 2.250 meter x 45 meter, terminal penumpang dengan interior mengadopsi ornamen Dayak seluas 32.00 meter persegi. Terminal baru ini mampu menampung hingga 4 juta penumpang per tahun.

Untuk mengakomodir peningkatan penumpang setiap tahun, operator bandara menambah sarana sisi darat yakni tiga unit garbarata. Dengan demikian, sampai tahun ini sudah ada tujuh garbarata di Bandara Internasional Supadio.

**“Sedangkan rute internasionalnya menuju ke Kuala Lumpur dan Kuching. Rute internasional dari bandara ini pertama kali dibuka pada tahun 1989.”**

General Manager (EGM) PT Angkasa Pura II Bandara Supadio Pontianak, **Muhamad Iwan Sutisna.**



▲ Dengan pengembangan bandara yang dilakukan secara berkelanjutan, Bandara Supadio siap melayani penerbangan pesawat berbadan lebar, dok.istimewa

“Secara *basic* ini adalah komitmen Indonesian sentris dari pemerintah. Karena kita lihat bahwasanya Pulau Kalimantan, khususnya Kalimantan Barat adalah satu preferensi yang juga potensial untuk dikembangkan untuk kegiatan ekonomi dan juga pariwisata,” sebut Menhub Budi Karya Sumadi.

Pengembangan bandara kebanggaan warga Kalbar terus berlanjut di tahun ini, yakni perpanjangan *runway* dari 2.250 meter menjadi 2.600 meter. Dengan dimensi panjang terbaru, Bandara Supadio nantinya siap

melayani penerbangan pesawat berbadan lebar.

“Saat ini sedang proses verifikasi yang rencananya sudah bisa digunakan pada Oktober 2023 nanti,” jelas Executive General Manager (EGM) PT Angkasa Pura II Bandara Supadio Pontianak, Muhamad Iwan Sutisna.

Layanan Bandara Supadio pernah jadi yang terbaik di level internasional untuk kategori bandara berkapasitas 2-5 juta orang per tahun. Berdasarkan survei *Airport Service Quality* (ASQ) *Quarter II/2017*, Bandara

Supadio berada di urutan pertama dari 80 bandara. Survei ASQ diadakan oleh *Airport Council International* (ACI) sebagai tolok ukur dalam industri penerbangan global. (Infografis 6)

“Sedangkan rute internasionalnya menuju ke Kuala Lumpur dan Kuching. Rute internasional dari bandara ini pertama kali dibuka pada tahun 1989,” tambahnya.

Selain menjadi ibu kota Kalimantan Barat (Kalbar), Pontianak merupakan daya tarik pariwisata. Kota yang dihuni oleh campuran etnis Tionghoa, Melayu, dan Dayak menawarkan berbagai wisata *heritage*, mulai dari bangunan, perayaan keagamaan, kesenian, sampai kuliner.

Warga keturunan Tionghoa setiap tahun menggelar perayaan Tahun Baru Cina atau umum dikenal sebagai Imlek, lengkap dengan pesta kembang api, pementasan tarian, dan barongsai. Selain itu, upacara Sembahyang Kubur warga Tionghoa juga menarik banyak wisatawan.

Perayaan lain yang tak kalah menarik adalah Gawai Dayak. Akulturasi budaya di Pontianak semakin terasa saat perayaan hari-hari besar keagamaan seperti Idul Fitri, Idul Adha, maupun Natal.

Tak bisa dipungkiri, kekayaan budaya tersebut menjadi magnet pariwisata Pontianak sebagai *melting point* di Provinsi Kalimantan Barat. Sejak pandemi Covid-19 melandai, Bandara Supadio mengalami peningkatan jumlah penumpang 60-70% dibandingkan tahun 2022.

“Adanya berbagai jenis perayaan tersebut justru dapat mendongkrak peningkatan jumlah penumpang pesawat secara signifikan. Kami akan melihat seberapa besar *demand* yang ada saat ini, sehingga infrastruktur dan fasilitas yang kami siapkan sekarang maupun nantinya apakah masih memungkinkan atau tidak,” terang Iwan.

#### Infografis 6

### Rute Domestik dari Bandara Supadio

- Jakarta
- Bandung
- Semarang
- Ketapang
- Yogyakarta
- Surabaya
- Banjarmasin
- Palangkaraya
- Putussibau
- Balikpapan
- Makassar
- Batam

### Maskapai Beroperasi Dari dan Ke Bandara Supadio

- Garuda Indonesia
- Lion Air
- Sriwijaya Air
- Citilink
- Batik Air
- NAM Air
- Express Air
- Wings Air
- AirAsia

Namun demikian, keberadaan Bandara Supadio sebagai pintu gerbang wisatawan ke Pontianak perlu dukungan sarana dan prasarana transportasi menuju lokasi wisata. Hal tersebut sesuai dengan empat aspek yang perlu diperhatikan dalam mengembangkan pariwisata yakni aksesibilitas, *attraction*, *manifest*, dan operator.

Oleh karena itu, sinergi antar *stakeholder* terkait baik pemerintah kota, pemerintah daerah, Dinas Perhubungan (Dishub) Kota, Dishub Provinsi, walikota, bupati, gubernur, operator penerbangan, dan para pebisnis di kota Pontianak sangat penting dalam memenuhi aspek-aspek tersebut, terutama transportasi.

Sebagai bandara internasional, Bandara Supadio juga mengakomodir penerbangan kargo dan lintas negara. Sejalan dengan rencana pemerintah memindahkan ibu kota ke Penajam Paser Utara, dampaknya akan dirasakan kota-kota besar lain di pulau Kalimantan tidak terkecuali Pontianak. Pergerakan logistik baik bahan pokok maupun industri harus direspon

dengan menyiapkan infrastruktur transportasi yang memadai.

“Nantinya *runway ultimate* di *masterplan* kami panjangnya akan menjadi 3.000 meter, termasuk perluasan kargo maupun pengadaan bisnis *center*,” ungkapnya.

Saat ini, Bandara Supadio tercatat sebagai bandara penyedia layanan kargo terbesar nomor empat di Indonesia. Dalam sehari, layanan kargo di bandara ini rata-rata 60 – 80 ton kargo untuk yang datang. Sedangkan untuk yang berangkat sekitar 2 – 6 ton, dan paling banyak hingga 15 ton kargo yang bersifat konsumtif.

Penambahan *runway* Bandara Supadio pada tahun ini ditujukan agar dapat melayani penerbangan internasional yang menggunakan pesawat *wide body* Airbus A330.

“Diharapkan nantinya para jamaah haji Kalimantan Barat bisa langsung berangkat dari Bandara Supadio ini,” Iwan melanjutkan.

Geografis Kalbar yang berbatasan langsung dengan negara Malaysia menjadikan Bandara Supadio sebagai bandara *hub*

bagi para penumpang dari bandara-bandara perintis seperti di Tebelian dan Sintang yang ingin melanjutkan perjalanan ke Kuching (Malaysia) maupun kota besar lain.

Sebelum pandemi Covid-19, penerbangan internasional melalui Bandara Supadio didominasi para pekerja migran maupun mereka yang ingin berobat ke negara tetangga. Namun, sejak pandemi melanda, penerbangan lintas negara melalui Bandara Supadio ditiadakan hingga saat ini.

Mengatasi hal tersebut, pekerja migran dari penjur Indonesia turun di Bandara Supadio kemudian melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi darat menuju ke lima Pos Lintas Batas Negara (PLBN) di Kalimantan Barat.

“Selanjutnya, di PLBN para pekerja migran sudah ada semacam agen yang mengurus untuk lanjut ke angkutan travel khusus menuju tempat tujuan,” ujar Iwan.

Dalam memastikan aspek keselamatan dan keamanan penerbangan di Bandara Supadio,

Dengan area yang luas, Bandara Internasional Supadio, Pontianak, Kalimantan Barat ramah akan para penumpang, dok.integrity.





▲ Keselamatan dan keamanan penerbangan diterapkan sesuai *Service Level Agreement (SLA)* dan *Level of Service (LOS)*, dok.integrati.

operator menerapkan standar keamanan dan keselamatan penerbangan 3S + 1C yakni *safety* (keselamatan), *security* (keamanan) dan *services* (pelayanan), serta *compliance* (pemenuhan) terhadap aturan yang berlaku.

Standar keamanan dan keselamatan penerbangan yang diterapkan selalu mengarah pada *SLA (Service Level Agreement)* dan *LOS (Level of Service)*. Keduanya menjadi jaminan

baik kepada eksternal maupun internal.

“Caranya dengan memastikan semua jenis fasilitas, infrastruktur maupun SDM yang harus dijalankan sesuai dengan *SOP (Standar Operasional Prosedur)* yang baik dan benar,” jelasnya.

Beradaptasi dengan perkembangan digitalisasi layanan, operator Bandara Supadio menerapkan layanan *electronic-Tourist Information*

▲ Dukungan sarana dan prasarana transportasi dari Bandara Supadio menuju berbagai wilayah Kota Pontianak masih perlu ditingkatkan, dok.integrati.

*Center (e-TIC)* dan *TIC*. Layanan yang mengacu pada konsep *cleanliness, health, safety and environment (CHSE)* ini ditempatkan di *public hall* terminal kedatangan.

*eTIC* dan *TIC* dilengkapi fitur *virtual tour* yang berfungsi memberikan gambaran digital mengenai informasi pariwisata di wilayah Kalimantan Barat. Dua layanan tersebut merupakan hasil kerja sama antara PT Angkasa Pura II Kantor Cabang Bandara Internasional Supadio Pontianak dengan Dinas Kepemudaan, Olahraga dan Pariwisata (Disporapar) Provinsi Kalimantan Barat.

Kepala Dinas Kepemudaan, Olahraga, dan Pariwisata, Windy Prihastari mengatakan keberadaan *TIC* untuk mempromosikan produk-produk wisata dan ekonomi kreatif yang ada di Kalimantan Barat.

“Ini adalah salah satu kebangkitan pariwisata, khususnya di Kalimantan Barat, di mana kita tentunya menginginkan kunjungan wisatawan, baik di dalam negeri maupun wisatawan yang di luar negeri,” jelasnya.(\*)



▲ Motor listrik wujud transisi transportasi, dok.istimewa.



## Bengkel Konversi Dukung Transisi Transportasi

Hadirnya bengkel konversi diharapkan mampu mendukung percepatan peralihan kendaraan konvensional menjadi kendaraan listrik berbasis baterai menuju Indonesia Bebas Emisi Karbon 2060.

**T**ransportasi bak dua sisi koin, di satu sisi memiliki peran penting dalam pemenuhan kebutuhan manusia namun di lain sisi berdampak pada kerusakan lingkungan. Kendaraan-kendaraan bermesin dengan bahan bakar fosil setiap harinya menghasilkan emisi karbon dioksida (CO<sub>2</sub>) yang sangat tinggi.

Polusi udara yang dihasilkan dari kendaraan bermotor roda dua (motor) maupun roda empat (mobil/truk/bus) berbahan bakar fosil berkontribusi sebesar >80% dalam pembentukan gas rumah kaca yang mengakibatkan meningkatnya suhu atmosfer bumi.

Isu perubahan iklim yang dipicu oleh emisi bahan bakar fosil dari kendaraan bermesin menjadi perhatian utama negara-negara maju dan berkembang. Pemerintah Indonesia, dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah merumuskan sejumlah langkah menuju Indonesia Bebas Emisi Karbon 2060.

Berdasarkan data Badan Kebijakan Transportasi (Baketran) Kemenhub, kendaraan di Indonesia masih didominasi kendaraan berbahan bakar minyak diantaranya sepeda motor sebanyak 126 juta unit, mobil 19 juta unit, dan mobil angkutan barang sebanyak 7 juta unit. Dalam upaya mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi pada sektor transportasi darat, Kemenhub melakukan tiga pendekatan. (infografis 1)

Infografis 1

## Upaya Pengendalian Sektor Transportasi Darat

1. Pencegahan (*Avoid*) : Melakukan pengembangan kawasan *Transit Oriented Development* (TOD)
2. Pergeseran (*Shift*) : Memberikan subsidi transportasi massal perkotaan melalui skema *Buy The Service* (BTS)
3. Peningkatan (*Improve*) : Memanfaatkan transportasi berbahan bakar non-fosil salah satunya kendaraan listrik

Sumber: dephub.go.id

Setelah berhasil mengembangkan kawasan TOD dan menyediakan layanan BTS di wilayah perkotaan dan kabupaten, saat ini Kemenhub tengah gencar menyediakan sarana prasarana bengkel konversi untuk mendukung peralihan penggunaan kendaraan listrik yang aman, nyaman, dan selamat.

Penggunaan kendaraan berbasis baterai pada angkutan umum maupun pribadi ditargetkan mampu berkontribusi menurunkan emisi gas rumah kaca sebesar 29% pada 2030. Kendaraan roda dua (motor) dipilih kemenhub untuk mengawali rencana percepatan peralihan penggunaan kendaraan listrik.

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (DJPD), tercatat jumlah pengguna sepeda motor di Indonesia sekitar 133 juta lebih. Pada 2030 mendatang, Kemenhub memproyeksikan ada 26 juta motor listrik di seluruh Indonesia.

"Jadi pasarnya banyak sekali dan ini bisa menjadi *game changer* yang bisa mempercepat transisi ini," ujar Menhub Budi Karya Sumadi.

Selain mengurangi efek karbon dioksida pada lingkungan, penggunaan sepeda motor listrik dapat mengurangi subsidi energi BBM yang mencapai Rp. 502 triliun. Nantinya, dana tersebut dapat dialokasikan untuk pembangunan sektor esensial lainnya.

Untuk memperkuat program kendaraan bermotor listrik, pemerintah mengeluarkan kebijakan yang tertuang dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan dan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 7 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai sebagai Kendaraan Dinas Operasional dan/atau Kendaraan Perorangan Dinas Instansi Pemerintah Pusat dan Pemerintahan Daerah.

### Implementasi KBLBB

Berkenaan dengan hal ini, DJPD pun telah menyusun Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Konversi Kendaraan Bermotor Dengan Penggerak Motor Bakar menjadi Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB). Peraturan tersebut mengatur penyelenggaraan konversi, bengkel konversi, pemeriksaan kelaikan komponen konversi, pengujian fisik kendaraan konversi, serta sertifikasi, dan dokumen konversi.

"Dalam rangka mewujudkan kualitas udara bersih, ramah lingkungan, serta komitmen Indonesia dalam menurunkan emisi gas rumah kaca maka itu perlu dorongan percepatan program kendaraan bermotor listrik berbasis baterai untuk transportasi jalan melalui sebuah peraturan perundang-undangan," kata Kepala Bagian Hukum dan Humas DJPD, Endy Irawan.

Sebagai upaya percepatan penggunaan KBLBB secara massal di Indonesia, Kemenhub memberikan subsidi terhadap biaya konversi kendaraan bermotor berbahan bakar minyak (BBM) ke KBLBB. Kemenhub juga menetapkan biaya uji tipe yang lebih murah untuk kendaraan listrik dibandingkan kendaraan konvensional. (Infografis 2)

Infografis 2

## TARIF SERTIFIKAT UJI TIPE (Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.02/2021)

Tarif PNBP		
JENIS	KBMB yaitu Kendaraan Bermotor Motor Bakar	KBLBB yaitu Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai
SEPEDA MOTOR	25 Juta	1 Juta
MOBIL DAN LANDASAN	30 Juta	5 Juta

Sumber: Paparan DJPD



Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub, Hendro Sugiatno, menjelaskan keberadaan bengkel konversi mempermudah keinginan masyarakat mengubah kendaraan konvensional ke baterai.

Adapun bengkel konversi yang diperbolehkan beroperasi adalah bengkel yang telah memenuhi beberapa persyaratan. Diantaranya memiliki teknisi dengan kompetensi kendaraan bermotor, memiliki peralatan khusus untuk pemasangan peralatan instalasi, memiliki peralatan tangan dan peralatan bertenaga, memiliki peralatan uji perlindungan

sentuh listrik, memiliki peralatan uji hambatan isolasi, memiliki mesin pabrikan komponen pendukung instalasi, dan memiliki fasilitas keamanan dan keselamatan kerja. (infografis 3)

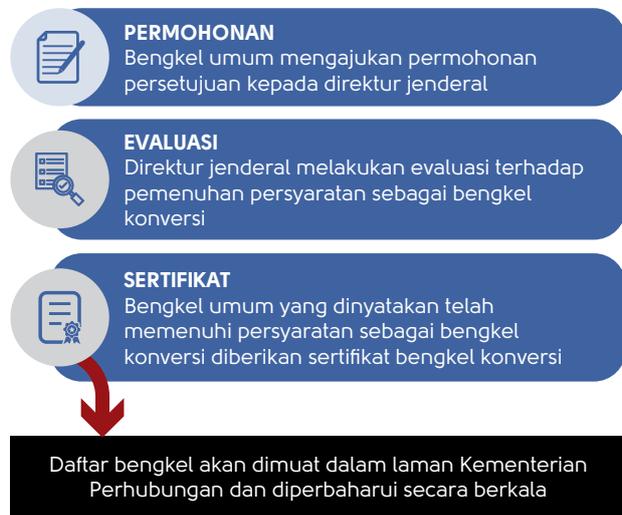
Sedangkan bagi sepeda motor baik yang akan dikonversi maupun telah dilakukan konversi, bengkel konversi berwenang mengeluarkan kartu monitor, kartu induk, memberikan tanda konversi, memberikan tanda pengenal, memberikan tanda penunjuk pengisian ulang. (infografis 4)

Infografis 3

### LOKASI PENGUJIAN TIPE KENDARAAN KONVERSI



### SERTIFIKASI BENGKEL KONVERSI



Infografis 4

### ALUR PENGAJUAN KONVERSI



Sumber: Paparan DJPD

Berdasarkan data bengkel konversi, tercatat jumlah kendaraan bermotor listrik berbasis baterai yang lulus sertifikat registrasi uji tipe per Mei 2023 telah mencapai total 65.253 unit. Kendaraan tersebut meliputi: (Infografis 5)

Direktur Sarana Transportasi Jalan DJPD, Sapril, menyampaikan Kemenhub berencana memperbanyak jumlah bengkel motor listrik konversi sebelum akhir 2023. Melalui upaya

tersebut, diharapkan transportasi listrik semakin masif digunakan masyarakat dalam bermobilitas. Sehingga secara biaya lebih hemat, lebih ramah lingkungan, dan mengurangi ketergantungan BBM yang harganya terus meningkat.

"Sejauh ini ada 15 bengkel listrik yang sudah tersertifikasi. Kami harap angkanya bisa bertambah sebelum tahun 2024," jelas Sapril.

Infografis 5

## JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR LISTRIK BERBASIS BATERAI

Per 31 Mei 2023

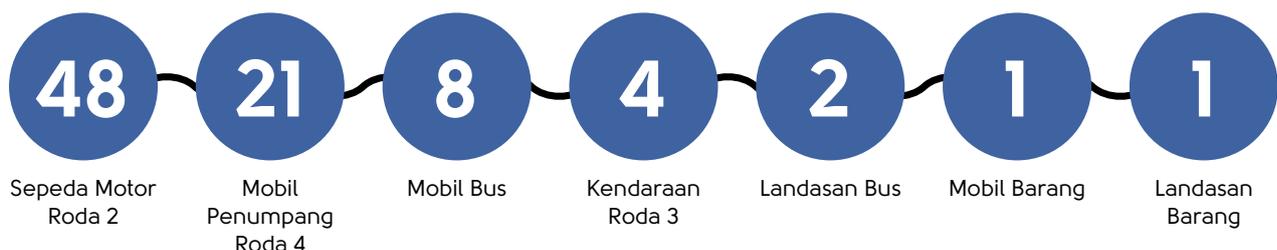
# Total: 65.253 unit

Per 31 Mei 2023

Sumber : *Vehicle Type Approval Online*



## JUMLAH PERUSAHAAN KBLBB MENURUT JENIS KENDARAAN



Sumber: Paparan DJPD



# Operasional Penuh Bandara Kertajati, Perkuat Konektivitas Jawa Barat

Operasional penuh Bandara Kertajati mencuatkan optimisme perkembangan ekonomi di wilayah utara/timur laut Jawa Barat.

**S**empat mati suri saat pandemi Covid-19 melanda Indonesia, Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB)

atau yang dikenal juga dengan nama Bandara Kertajati kembali menunjukkan geliat operasional. Tahun ini, bandara yang terletak di Kabupaten Majalengka untuk pertama kalinya melayani penerbangan jemaah Haji 2023.

Pengoperasian Bandara Kertajati pada musim Haji 2023 untuk mengakomodir Jemaah haji asal wilayah III yang berasal dari

Cirebon, Indramayu, Majalengka, Kuningan, Subang, dan Sumedang. Penerbangan kloter pertama bertolak dari Bandara Kertajati menuju Arab Saudi pada tanggal 28 Mei 2023, sedangkan keberangkatan terakhir pada 23 Juni 2023.

"Dengan begitu, harapannya penerbangan di Bandara Kertajati akan semakin meningkat," ucap Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi.

Dengan dioperasikannya Bandara Kertajati sebagai bandara penerbangan haji, maka jemaah haji asal wilayah III tidak perlu menempuh perjalanan darat selama 3-4 jam menuju Bandara Soekarno-Hatta di Tangerang, Banten.

"Mulai saat ini, haji bisa berangkat dari Bandara Kertajati, dimana waktu tempuh ke bandara bisa dipangkas dan lebih singkat," ucap Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU), M. Kristi Endah Murni.

Memiliki dimensi landas pacu (*runway*) sepanjang 3.000 meter Bandara Kertajati sudah layak didarati pesawat *wide body* yang umumnya dipakai untuk mengangkut jemaah haji, seperti

jenis Airbus A330-300 milik Saudi Arabian Airlines. Total ada 8.848 jemaah haji dari 24 kloter berangkat dari bandara yang rampung pada 2019 ini.

Dalam memastikan pelayanan haji berjalan baik, mulai dari *boarding* sampai keberangkatan, DJPU berkoordinasi dengan

PT Angkasa Pura II selaku operator bandara, AirNav, serta pengelola haji dari Kementerian Agama (Kemenag). Pelayanan yang tersedia bagi jemaah haji di terminal sampai apron termasuk ketersediaan kursi roda, penggunaan *golf car* dan penambahan petugas pendamping.

**"Mulai saat ini, haji bisa berangkat dari Bandara Kertajati, dimana waktu tempuh ke bandara bisa dipangkas dan lebih singkat."**

Direktur Jenderal Perhubungan Udara (DJPU),  
M. Kristi Endah Murni

◀ Bandara Kertajati beroperasi sebagai bandara penerbangan haji di musim haji 2023, dok.istimewa.



▲ Bandara Kertajati merupakan PSN yang diproyeksikan sebagai infrastruktur pendukung kawasan industri dan perkotaan baru di Jawa Barat, dok.istimewa.

Standar pelayanan tersebut disesuaikan dengan tema haji ramah lansia yang digariskan oleh pelaksana ibadah haji. Tahun ini, terdapat jemaah haji tertua berusia 93 tahun yang berangkat dari Bandara Kertajati.

Selain penerbangan haji, Bandara Kertajati dapat digunakan untuk penerbangan umroh dengan frekuensi penerbangan sebanyak empat kali seminggu. Bandara ini pun mulai melayani penerbangan reguler internasional menuju Kuala Lumpur, Malaysia, pada 17 Mei 2023. Rute ini dilayani oleh maskapai Air Asia dengan jadwal penerbangan dua kali seminggu.

“Terselenggaranya penerbangan haji perdana dan reguler internasional dapat menjadi stimulus pertumbuhan ekonomi Jawa Barat,” lanjut Kristi. (Infografis 1)

Infografis 1

## Rute Internasional Bandara Kertajati-Kuala Lumpur (Malaysia)

Jadwal: Rabu dan Minggu

	Departure	Arrival
Bandara Kertajati	10.50 WIB	14.05 (waktu setempat)
Bandara Kuala Lumpur	09.05 (waktu setempat)	10.20 WIB

### Penerbangan Kargo

Kehadiran Bandara Kertajati yang merupakan salah satu program strategis nasional (PSN) diproyeksikan sebagai infrastruktur pendukung kawasan industri dan perkotaan baru di Jawa Barat bernama Rebana Metropolitan.

Bersama Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Bandara Kertajati memainkan peran

sebagai pusat konektivitas dan logistik wilayah utara/timur laut Jawa Barat yang meliputi Kabupaten Sumedang, Majalengka, Cirebon, Subang, Indramayu, Kuningan dan Kota Cirebon.

Sejak Desember 2021, aktivitas penerbangan kargo di bandara ini dilakukan oleh dua maskapai yakni Avia Cargo dan Trigana Air. Untuk mendukung layanan

**“Nanti jika sudah beroperasi normal, perjalanan dari Bandung via Cisumdawu hanya sekitar satu jam sampai Bandara Kertajati lancar tidak terkendala kemacetan berarti.”**

VP Corporate Secretary & General Administration PT BIJB,  
**Dian Nurrahma**

angkutan barang, operator bandara juga mengembangkan *e-commerce hub* (cargo village) serta pusat pemeliharaan pesawat.

Infrastruktur layanan kargo di Bandara Kertajati telah teruji mampu mengakomodir pesawat berbadan lebar. Pada 23 Maret 2023, pesawat kargo terbesar di dunia yakni Antonov AN-124-100

mendarat di Bandara Kertajati. Adapun tujuan utama pendaratan Antonov AN-124-100 di Bandara Kertajati untuk mengangkut mesin-mesin berukuran besar. Sebagai informasi, Antonov AN-124-100 merupakan pesawat pengangkut berbadan besar yang mampu membawa muatan sampai 150 ton. Pesawat ini memiliki dimensi panjang 69,10 meter, tinggi 21,08 meter, rentang sayap sepanjang 73,30 meter dan 26,28 meter untuk area sayap.

#### **Operasional Penuh**

Bandara Kertajati dijadwalkan akan beroperasi penuh pada 29 Oktober 2023. Bersamaan dengan itu, semua penerbangan komersial dari Bandara Husein Sastranegara, Bandung, seluruhnya dipindah ke Bandara Kertajati. Sedangkan Bandara Husein Sastranegara hanya akan melayani pesawat tertentu seperti *propeller* (baling-baling), jet pribadi, pesawat militer, hingga pesawat VIP.

“Nanti jika sudah beroperasi normal, perjalanan dari Bandung via Cisumdawu hanya sekitar

satu jam sampai Bandara Kertajati lancar tidak terkendala kemacetan berarti,” jelas VP Corporate Secretary & General Administration PT BIJB, Dian Nurrahma.

Tol Cisumdawu resmi beroperasi sejak 11 Juli 2023. Jalan bebas hambatan sepanjang 61,6 kilometer ini menghubungkan tol Cikampek – Purwakarta – Padalarang (Cipularang) dan tol Cikopo – Palimanan (Cipali).

Keberadaan Tol Cisumdawu akan mempersingkat perjalanan warga Bandung dan sekitarnya menuju Bandara Kertajati kurang lebih 1,5 jam. “Dengan begitu, harapannya penerbangan di Bandara Kertajati akan semakin meningkat,” kata Menhub.

Saat beroperasi penuh nanti, konektivitas Tol Cisumdawu dapat berkontribusi meningkatkan *traffic* penerbangan dari Bandara Kertajati. Perpaduan ini diyakini akan menarik banyak investor untuk mengoperasikan bandara di masa mendatang.\*



▲ Kehadiran Tol Cisumdawu meningkatkan akses menuju Bandara Kertajati, dok.istimewa.



# Terminal Kijing: Pelabuhan *Hub* Terbesar di Kalimantan

Terminal Kijing hadir sebagai kawasan pelabuhan terbesar di Kalimantan yang akan memperkuat daya saing Provinsi Kalimantan Barat.

**P**elabuhan Dwikora yang berada di hilir Sungai Kapuas memiliki peran strategis sebagai urat nadi perekonomian wilayah Kalimantan Barat. Pelabuhan yang berada di pusat Kota Pontianak ini juga berperan penting sebagai penghubung

berbagai wilayah Kalimantan Barat, seperti Sintete, Sambas, Sintang, Sanggau, Kapuas Hulu, Ketapang, dan Singkawang. Berdasarkan data yang dilansir situs resmi PT Pelindo, utilisasi Pelabuhan Dwikora pada 2021 tercatat telah mencapai 86% dari kapasitas pelabuhan, yaitu

sebesar 257 ribu TEUS. Namun, dalam operasionalnya pelabuhan sungai ini dihadapkan pada masalah laju sedimentasi yang tinggi sehingga mengakibatkan pendangkalan dasar Sungai Kapuas. Sedimentasi menyebabkan tingginya biaya operasional untuk pengerukan.



**“Pengerukan alur pelayaran di Pelabuhan Pontianak terakhir kali dilakukan pada 2019 lalu. Selain pendangkalan, pasang surut air juga sangat mempengaruhi aktivitas pelabuhan.”**

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Pontianak.  
**Capt. Mozes Imanuel Karaeng**

Selain pendangkalan, alur pelayaran Sungai Kapuas juga mengalami penyempitan. Dalam lima tahun terakhir, terjadi penyempitan alur dari 60 meter menjadi 40 meter. Di sisi lain, tidak memungkinkan lagi dilakukan pengembangan kawasan Terminal Dwikora lantaran keterbatasan lahan di tengah Kota Pontianak.

“Pengerukan alur pelayaran di Pelabuhan Pontianak terakhir kali dilakukan pada 2019 lalu. Selain pendangkalan, pasang surut air juga sangat mempengaruhi aktivitas pelabuhan. Saat air surut, kapal tidak bisa masuk maupun keluar dari pelabuhan sehingga harus menunggu. Maka, perlu pengaturan yang baik, termasuk dalam pemanduan kapal, untuk memastikan keselamatan dan kelancaran pelayaran di alur Sungai Kapuas,” jelas Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Pontianak Capt. Mozes Imanuel Karaeng.

Kondisi inilah yang melatarbelakangi pembangunan Terminal Kijing di Kabupaten Mempawah—sekitar 90 km di utara Kota Pontianak—sebagai pengembangan Pelabuhan Dwikora di Kota Pontianak.

Berdasarkan Perpres Nomor 43 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak di Kalimantan Barat, terminal baru ini masuk dalam jajaran Proyek Strategis Nasional (PSN) yang mulai dibangun pada 2016 dan rampung pada Mei 2022.

#### **Pengembangan Bertahap**

Pada 9 Agustus 2022, Presiden Joko Widodo meresmikan Terminal Kijing tahap 1 inisial. Di tahap ini, telah terbangun dermaga sepanjang 1.000 meter, *port management area*, *trestle* sepanjang 3,45 km, serta terminal peti kemas dan *multipurpose*. Pembangunan terus berlanjut di tahap 1 lanjutan yang ditargetkan rampung pada 2026 dan tahap 2 pada 2030.

Kawasan pelabuhan yang berada di atas lahan seluas 200 hektar ini memiliki empat zona. Pertama, zona peti kemas dengan kapasitas 500 ribu TEUS di tahap awal. Di tahap akhir pembangunan, kapasitasnya menjadi 1,95 juta TEUS per tahun.

Secara bertahap, mulai 2024 aktivitas bongkar muat peti kemas di Terminal Dwikora Pelabuhan Pontianak juga akan dialihkan ke Terminal Kijing. Nantinya, Terminal Dwikora akan difungsikan sebagai pelabuhan kapal Ro-Ro yang melayani penumpang.

Zona kedua adalah zona curah kering dengan kapasitas tahap awal sebesar 7 juta ton dan menjadi 15 juta ton di tahap akhir. Ketiga, zona curah cair berkapasitas 5 juta ton dan mencapai kapasitas tahap akhir sebesar 12,18 juta ton. Keempat, zona *multipurpose* dengan kapasitas awal sebesar 500 ribu ton akan mencapai 1 juta ton di tahap akhir pembangunan.

Dalam keterangannya di media nasional, GM Pelindo Regional 2 Pontianak, Hambar Wiyadi, menyebutkan sepanjang semester 1—terhitung Januari sampai Juni 2023, Terminal Kijing telah melayani 266 kapal dengan total 857.445 GT. Jika dibandingkan tahun 2022, terjadi peningkatan sebesar 73% untuk unit kapalnya dan 54% untuk GT-nya.



▲ Kegiatan aktivitas bongkar muat pada salah satu armada kapal di Terminal Kijing, Pelabuhan Pontianak, Kalimantan Barat, dok.integrati.

“Sepanjang semester 1 2023 Terminal Kijing telah melayani 209 kapal atau tongkang domestik maupun luar negeri. Kapal-kapal tersebut bersandar dan melakukan aktivitas bongkar muat di Terminal Kijing.”

GM Pelindo Regional 2 Pontianak Hambar Wiyadi



▲ Ruang monitoring PELINDO di Pelabuhan Pontianak, Kalimantan Barat, dok.integrati.

Berdasarkan jenis angkutannya, tongkang curah cair mendominasi, yaitu sebanyak 85 unit kapal (49%). Disusul, 61 unit kapal curah cair (35%), 18 unit kapal general cargo (10%), dan 11 unit kapal curah kering (6%). Adapun rasio aktivitas kapal domestik dan internasional adalah 62,3% kapal domestik dan 37,7% kapal internasional. (Infografis 1)

**Infrastruktur Pendukung**

Untuk mendukung aktivitas di Terminal Kijing, akses jalan perlu ditingkatkan. Selain pelebaran jalan arteri antara Pontianak – Singkawang agar dapat dilalui kendaraan logistik, pemerintah juga akan membangun akses jalan tol Pontianak – Singkawang dengan *exit toll* di Kijing, Mempawah. Akses tol akan memangkas

waktu tempuh Pontianak – Kijing yang sebelumnya sekitar 2 jam perjalanan melalui jalan nasional.

Menurut Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian PUPR pada Juli 2022, rencana pembangunan jalan Tol Pontianak – Kijing dilaksanakan dalam dua seksi. Seksi 1 untuk ruas Pontianak (Batulayang) – Sei Pinyuh sepanjang 37,6 km dan

Infografis 1

**ARUS PELAYANAN BARANG**

TAHUN	JENIS (dalam Ton)		
	CURAH CAIR	CURAH KERING	GENERAL CARGO
2022	644.170	23.200	17.346
2023 (s.d. Juni)	742.730	47.721	68616

**TOTAL EKSPOR**  
(Periode Agustus 2020 s.d. Juni 2023)

- 1.310.079 ton**
- 2023 (s.d. Mei) : 396.170 ton
  - 2022 (6,5 bulan) : 387.786 ton
  - 2021 (6,5 bulan) : 378.175 ton
  - 2020 (4 bulan) : 147.948 ton

**NEGARA TUJUAN EKSPOR**

- Cina
- Korea Selatan
- India
- Vietnam
- Bangladesh
- Pakistan
- Thailand
- Filipina
- Malaysia
- Singapura





▲ Kehadiran Terminal Kijing akan meningkatkan nilai tambah terhadap hilirisasi dan industrialisasi, dok.integrati.

Seksi 2 untuk ruas Sei Pinyuh – Pelabuhan Kijing sepanjang 31,83 km. Pembangunan jalan tol akan dilaksanakan dengan skema Kerja Sama Badan Usaha dan Pemerintah (KPBU).

Disamping itu, peningkatan akses dan konektivitas juga akan dilakukan dengan pembangunan Jembatan Kapuas 3. Jembatan ini sekaligus sebagai upaya untuk mengurangi beban Jembatan Kapuas 1 dan 2 yang kian padat.

#### Kawasan Terpadu

Selain mempercepat proses logistik dan meningkatkan konektivitas, keberadaan Terminal Kijing akan memberikan sejumlah manfaat bagi daerah. Dalam hal ini, Terminal Kijing akan menguatkan daya saing Provinsi Kalimantan Barat sebagai daerah penghasil produk-produk unggulan, seperti CPO, alumina, dan bauksit.

Sebagai informasi, produksi CPO Kalimantan Barat tercatat sebesar 5 juta ton di 2021 dan diproyeksikan mencapai 7 juta ton pada 2030. Sementara, cadangan bauksit Kalimantan Barat jadi yang terbesar di Indonesia, yaitu 840 juta ton atau 67% dari total cadangan bauksit Indonesia. Kehadiran Terminal Kijing juga

merupakan salah satu upaya hilirisasi dan industrialisasi yang akan meningkatkan nilai tambah, baik berupa pendapatan negara maupun terciptanya lapangan kerja baru. Untuk mendukung hal tersebut, telah disiapkan lahan seluas 3.000 hektar yang berlokasi di belakang area Terminal Kijing guna dimanfaatkan sebagai kawasan industri.

“Kehadiran Terminal Kijing diharapkan dapat memberikan ruang bagi industri-industri untuk tumbuh di Kalimantan Barat,” ujar Budi Karya Sumadi.

Kawasan pelabuhan yang terintegrasi dengan kawasan industri akan menjadikan Terminal Kijing sebagai *one stop services*. Dengan demikian, keberadaan Terminal Kijing dipastikan memberi kemudahan berbisnis bagi para investor yang sekaligus menjadi daya tarik bagi para calon investor.

Untuk mewujudkannya, tentu diperlukan sinergi lintas kementerian/lembaga yang mencakup seluruh *stakeholder*. Mulai dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, pelaku usaha, dan pemangku kepentingan lainnya.

Infografis 2

## Fakta Menarik Terminal Kijing

1. Pelabuhan terbesar di Kalimantan.
2. Kedalaman dermaga 16 meter, lebih dalam dari Pelabuhan Tanjung Priok dan Belawan.
3. Berada dekat dengan destinasi wisata unggulan, seperti Pulau Temajo dan Pantai Kijing.
4. Memiliki trestle terpanjang, yaitu 3,45 km, dan terdiri dari 4 lajur dengan 2 jalur. Trestle adalah jembatan penghubung antara dermaga dan area darat.
5. Polemik nama pelabuhan. Adanya penolakan masyarakat atas nama Pelabuhan Samudra Tanjungpura. Lantaran, lokasi pelabuhan berada di wilayah Kijing, Kabupaten Mempawah. Sedangkan, nama Tanjungpura diambil dari nama kerajaan tertua di Kalimantan Barat yang berlokasi di Kabupaten Ketapang.



Hal tersebut ditegaskan Menhub Budi Karya, bahwa sinergi lintas kementerian/lembaga diperlukan untuk optimalisasi pengoperasian maupun pemanfaatan Terminal Kijing. Dengan demikian, tujuan mulia pembangunan Terminal Kijing dapat terwujud, yakni mendorong pertumbuhan ekonomi nasional di Kalimantan Barat. (\*)



▲ LRT Jabodebek menjadi solusi kemacetan Ibu Kota Jakarta, dok.integrati.



# LRT Jabodebek, *Pilihan Moda Transportasi Baru Perkotaan*

Operasional LRT Jabodebek diharapkan mampu mengurangi kemacetan di kota Jakarta maupun jalur-jalur arteri daerah penyangga.

**T**ransportasi publik merupakan salah satu pilar penting di wilayah perkotaan. Keberadaan layanan transportasi publik yang menghubungkan antarwilayah penyangga sangat dibutuhkan dalam memfasilitasi mobilitas masyarakat.

Layanan transportasi publik dapat menjadi solusi permasalahan kronis perkotaan yakni kemacetan. Dengan adanya transportasi publik yang terintegrasi serta memberikan kemudahan dan kenyamanan, perihal memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke transportasi

umum bukan hal yang sulit diwujudkan.

Sebagai kota metropolitan, Jakarta serta wilayah penyangganya seperti Bogor, Tangerang, Depok dan Bekasi kerap jadi sorotan dalam urusan mengatasi kemacetan. Data

**“Rencana besarnya pembangunan LRT ini memang untuk mengatasi kemacetan di Tol Jakarta Cikampek dan Tol Jagorawi.”**

Menteri Perhubungan  
Budi Karya Sumadi



▲ Saat beroperasi resmi nanti, LRT Jabodebek diproyeksikan akan melayani 560 perjalanan per hari., dok.integrity

Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya menunjukkan indeks kemacetan di Jakarta pada 2022 naik mencapai 48% dibanding tahun 2021. Sebagai informasi, indeks kemacetan diatas angka 40% masuk dalam kategori tidak nyaman berkendara.

Untuk menekan angka kemacetan, pemerintah daerah di aglomerasi Jabodetabek bersama pemangku kebijakan transportasi dalam hal ini Kementerian

Perhubungan (Kemenhub) melalui subdirektorat sudah berusaha menghadirkan layanan transportasi umum, mulai dari TransJakarta, bus BRT, kereta rel listrik (KRL) *Commuter*, dan *Mass Rapid Transportation* (MRT).

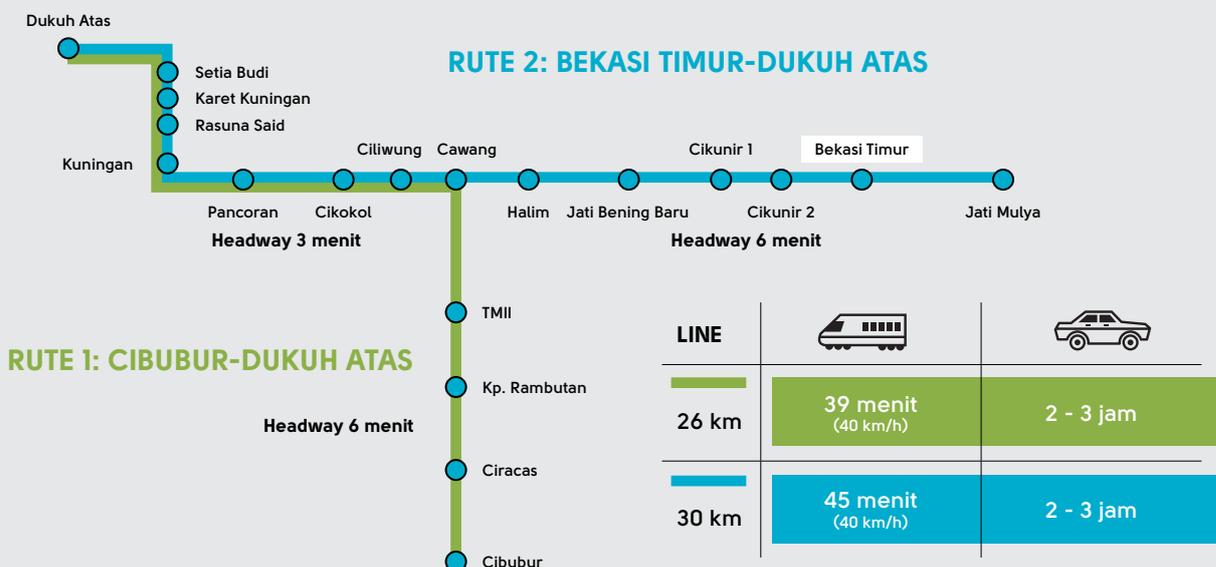
Tidak lama lagi, moda transportasi umum berbasis rel terbaru yakni *Light Rapid Transportation* (LRT) akan hadir melengkapi konektivitas wilayah Jakarta, Bogor, Depok dan Bekasi

(Jabodebek). Moda terbaru ini akan menjangkau wilayah yang tidak dilewati jalur KRL maupun MRT.

Saat beroperasi resmi nanti, LRT Jabodebek akan melayani penumpang dengan 560 perjalanan per hari. Adapun rute perjalanan LRT dibagi dalam dua rute yakni Jakarta-Cibubur dan Jakarta-Bekasi. (Infografis 1)

Infografis 1

### Peta Rute *Light Rail Transit* (LRT)





▲ LRT Jabodebek menyediakan alternatif transportasi yang cepat, selamat, aman, dan nyaman, dok.integrity.



▲ Uji coba LRT dilaksanakan mulai 12 Juli sampai 15 Agustus 2023, dok.integrity.

**“Pada umumnya uji coba berjalan lancar. Ada beberapa hal yang mesti dilakukan untuk perbaikan termasuk penyempurnaan pada sistem *software*.”**

Direktur Jenderal  
Perkeretaapian Kemenhub  
Risal Wasal

Jumlah rangkaian yang akan dioperasikan sebanyak 29 rangkaian dari total 31 rangkaian, yaitu 27 rangkaian untuk perjalanan dan 2 rangkaian untuk cadangan. Waktu operasional LRT Jabodebek mulai pukul 05.30 sampai 23.30 WIB setiap harinya.

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi optimistis operasional LRT Jabodebek mampu mengurangi kemacetan di kota Jakarta maupun jalur-jalur arteri daerah penyangga.

Pasalnya, jika diakumulasikan dua moda transportasi rel (LRT dan MRT) dapat mengangkut 1,7 juta orang per hari.

“Rencana besarnya pembangunan LRT ini memang untuk mengatasi kemacetan di Tol Jakarta Cikampek dan Tol Jagorawi,” ujar Menhub Budi.

Setelah pembangunan sarana dan prasarana rampung pada awal 2023, LRT masih perlu menjalani serangkaian uji coba untuk memastikan aspek keselamatan moda telah terpenuhi serta sistem komputerisasi otomatisasi berfungsi normal sebelum akhirnya dibuka untuk umum.

**Uji Coba LRT Jabodebek**  
Kementerian Perhubungan (Kemenhub) secara intensif melakukan serangkaian pengujian LRT Jabodebek, baik dari sisi kesiapan sarana, prasarana maupun sumber daya manusia (SDM).

Pengujian yang dilakukan terkait SDM mencakup *train attendant*, penyelia, pengawas stasiun, pengendali operasi terpusat kereta otomatis, petugas

pemeriksaan, dan petugas perawatan sarana dan prasarana. Kemudian, pengujian prasarana meliputi stasiun, rel, persinyalan, dan lain-lain, serta pengujian sarana yaitu rangkaian kereta api.

Kemenhub menjadwalkan tahap uji coba LRT yakni pada 12-13 Juli 2023. Pada uji coba tahap pertama, perwakilan dari sejumlah kementerian/ lembaga, jurnalis, dan komunitas transportasi berkesempatan menjajal moda transportasi rel baru ini.

“Semoga nanti saat melibatkan masyarakat umum, sistem operasinya sudah semakin matang dan pelayanannya semakin meningkat,” lanjut Menhub saat menghadiri ujicoba operasional terbatas LRT Jabodebek di Stasiun Harjamukti, Cibubur.

Bersamaan dengan uji coba pertama, dilakukan juga penyempurnaan sistem pada perangkat lunak berupa instalasi *software* dari Siemens ke sistem LRT. Siemens merupakan pihak yang memberikan rekomendasi *safety assessment* untuk LRT Jabodebek sehingga moda



LRT Jabodebek memangkas waktu tempuh perjalanan dari Ibu Kota Jakarta ke kota-kota penyangga, dan sebaliknya, dok.integrati.

transportasi ini dapat memulai rangkaian uji coba operasional terbatas.

“Pada umumnya uji coba berjalan lancar. Ada beberapa hal yang mesti dilakukan untuk perbaikan termasuk penyempurnaan pada sistem *software*,” ujar Direktur Jenderal Perkeretaapian Kemenhub, Risal Wasal.

Beroperasinya LRT Jabodebek diharapkan berkontribusi langsung terhadap berkurangnya penumpukan kendaraan pribadi di jalanan yang menyebabkan kemacetan parah. Masyarakat diharapkan dapat memanfaatkan fasilitas moda transportasi yang modern, cepat, aman, nyaman, serta murah ini untuk bermobilitas di Jakarta dan kawasan sekitarnya.

“Kehadiran layanan LRT Jabodebek sudah sangat dinantikan masyarakat di Jakarta maupun di kota penyangga seperti Bogor, Depok, Bekasi, dan sekitarnya. LRT Jabodebek mampu mempersingkat waktu tempuh perjalanan dari Jakarta ke kota penyangga maupun sebaliknya,” pungkas Menhub. (\*)

### Spesifikasi LRT Jabodebek

Lebar Maksimal: 2.650 mm  
Tinggi Atap: 3.660 mm  
Lebar Rel: 1.435 mm

### Sistem Operasional LRT Jabodebek

- Signalling System
- Electrification System
- Telecommunication System
- Ticketing System

### Fakta LRT Jabodebek

- Beroperasi tanpa masinis
- Menggunakan sistem *communication-based train control* (CBTC) dengan *grade of automation* (GoA) level 3.
- Maksimal kecepatan 80 km/jam
- Memiliki *operation control center* (OCC) untuk memproyeksikan jadwal secara otomatis
- Dibuat PT INKA dengan tingkat komponen dalam negeri (TKDN) lebih dari 60%.



### Manfaat LRT bagi masyarakat dan pemerintah:

1. Tersedianya alternatif moda transportasi masal yang lebih efisien dan modern;
2. Perbaikan kinerja sistem jaringan transportasi;
3. Berkurangnya kemacetan, emisi, penggunaan BBM dan penghematan waktu perjalanan;
4. Tersedianya lapangan pekerjaan baik pada saat pembangunan proyek maupun saat pengoperasian;
5. Potensi pengembangan kawasan baru/pertumbuhan ekonomi di sekitar stasiun;
6. Menumbuhkan peluang usaha khususnya UMKM yang dapat menimbulkan *multiplier effect*;
7. Menambah image positif Indonesia sebagai salah satu negara di dunia yang mengoperasikan LRT berbasis teknologi *Grade Of Automation* (GOA) level 3;
8. Pemerataan pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitar DKI Jakarta dan Jawa Barat; dan
9. Potensi penerimaan negara baik langsung maupun tidak langsung.



# BP2TD Mempawah, Kampus Transportasi Pertama di Kalimantan

BP2TD Mempawah merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan kompetensi dan kualitas tenaga kerja di sektor transportasi darat di Pulau Kalimantan.

**P**ulau Kalimantan memiliki topografi yang didominasi perbukitan dan pegunungan. Meskipun sudah banyak proyek jalan umum yang dibangun pemerintah, transportasi sungai masih menjadi andalan masyarakat dalam mendukung mobilitas serta angkutan logistik.

Sebagai informasi, di Kalimantan terdapat tiga sungai besar yakni Sungai Kapuas (Kalimantan Barat) sepanjang 1.143 km, Sungai Barito (Kalimantan Tengah) sepanjang 880 km, dan Sungai Mahakam (Kaltim) sepanjang 562,5 km. Selain tiga sungai tersebut, masih banyak sungai lain yang dimanfaatkan masyarakat pedalaman untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Melihat potensi tersebut, sebagai bentuk kehadiran negara dalam menyediakan layanan transportasi yang aman dan selamat, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP) mendirikan Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Darat (BP2TD) Mempawah sebagai lembaga diklat pertama di Kalimantan.

BP2TD Mempawah dibangun sejak tahun 2012 dan pada 2017 telah beroperasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Darat Mempawah.

Balai diklat ini ditujukan untuk menghasilkan sumber daya manusia (SDM) yang ahli di bidang transportasi darat, terutama dalam angkutan sungai, danau, dan penyeberangan. Kehadiran SDM yang terampil dan terlatih memiliki peran krusial dalam memastikan operasional moda transportasi sungai, danau dan penyeberangan yang efisien, aman, dan andal.

#### Luas dan Jenis Diklat BP2TD

Dengan berdirinya BP2TD Mempawah, BPSDMP Kemenhub kini memiliki 27 UPT yang tersebar dari Aceh sampai Papua, terdiri dari 6 UPT matra darat, 12 UPT matra laut, 8 UPT matra udara, dan 1 UPT pembangunan karakter. Kampus BP2TD berdiri di atas



lahan seluas 20 hektar dan dilengkapi dengan sarana dan prasarana, seperti gedung rektorat, asrama dengan 4 blok barak dan 56 kamar, gedung *workshop*, gedung *briefing*, ruang makan, kolam BST, lintasan pelatihan pengemudi, garasi, rumah dinas, masjid, dan auditorium.

BP2TD Mempawah tahun 2023 menyelenggarakan 6 jenis Diklat Teknis Transportasi Darat sesuai dengan DIPA Anggaran Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Darat Mempawah. Jenis diklat tersebut meliputi Diklat Penilaian Andalatin, Diklat Petugas Pelayanan Terminal, Diklat Orientasi Perkeretaapian, Diklat Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, Diklat Pencatat Kedatangan, Keberangkatan, dan Faktor Muat, serta Diklat Manajemen Operasional Pelabuhan Penyeberangan.

Sebelumnya, pada tahun 2018 BP2TD Mempawah hanya menyelenggarakan Diklat Tenis sebanyak 480 lulusan. Saat ini, selain melaksanakan Diklat Teknis dan Diklat Pembentukan, BP2TD Mempawah juga diberikan tanggung jawab untuk menyelenggarakan Diklat Pemberdayaan Masyarakat (DPM) dengan target lulusan pada tahun 2023 sebesar 2250 orang.

Lulusan diklat transportasi darat di BP2TD Mempawah memiliki kompetensi yang mengacu pada ketentuan nasional dan *benchmarking* ke negara-negara maju.. BP2TD juga terus berupaya meningkatkan kualitas lulusan dengan memperbarui sarana dan prasarana diklat, serta meningkatkan kapasitas dosen dan instruktur agar selaras dengan perkembangan dunia kerja di sektor transportasi.

Untuk mendukung pelaksanaan sertifikasi profesi diklat teknis terakreditasi, BP2TD Mempawah saat ini berproses untuk membentuk LSP P-1 BP2TD Mempawah. Selain itu, dalam upaya peningkatan kualitas manajemen mutu

BP2TD Mempawah memiliki potensi meningkat statusnya sebagai politeknik, dok.integrity.

penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan yang bersertifikasi internasional, BP2TD Mempawah juga melakukan pengusulan Sertifikasi ISO 9001:2015.

Dalam hal tata kelola, BP2TD Mempawah memanfaatkan teknologi informasi dalam pelaksanaan diklat di sekolah-sekolah transportasi yg berada di bawah naungannya. Mulai dari perekrutan hingga pelaksanaan diklat, sistem informasi manajemen dan akademik diterapkan secara maksimal untuk memastikan efisiensi dan efektivitas dalam proses tersebut.

#### Wujud Keadilan Sosial

Kepala Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan (BPSDMP), Djoko Sasono, menyatakan bahwa kehadiran BP2TD Mempawah merupakan wujud keadilan sosial di Indonesia.

Djoko juga menjelaskan bahwa BPSDMP selalu berupaya mendekatkan pendidikan dan pelatihan kepada masyarakat di seluruh Indonesia. "Seperti BP2TD Mempawah ini, sekarang masyarakat Kalimantan tidak harus ke Jawa atau Sumatera untuk mengikuti diklat transportasi, karena sudah ada di sini," jelasnya.

Dengan kehadiran BP2TD Mempawah, potensi SDM di wilayah Kalimantan dan sekitarnya dapat digali dan dikembangkan untuk mendukung pemenuhan kebutuhan SDM yang kompeten di sektor transportasi, terutama dalam bidang angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.

#### Berpotensi menjadi Politeknik

BP2TD Mempawah memiliki potensi meningkat statusnya sebagai politeknik, mengingat



BP2TD Mempawah menyelenggarakan 6 jenis Diklat Teknis Transportasi Darat sesuai dengan DIPA Anggaran Balai Pendidikan dan Pelatihan Transportasi Darat Mempawah, dok.integrity.

taruna di BP2TD adalah taruna STTD yang ditempatkan di Mempawah. Hal tersebut sama seperti Politeknik Transportasi Darat Bali dan Politeknik Transportasi SDP Palembang saat dulu masih berstatus balai.

Untuk berkembang menjadi politeknik, jajaran BP2TD Mempawah harus membuat *road map* perencanaan transformasi menjadi Politeknik. Selain itu, jajaran BP2TD Mempawah harus berkolaborasi dengan Pusbang Darat dan Sekretariat BPSDMP untuk merencanakan tahun berapa akan menjadi politeknik.(\*)



# Bandar Udara Ewer, Buka Keterisolasian di Kabupaten Asmat



▲ Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mendampingi Presiden Republik Indonesia Joko Widodo meresmikan Bandar Udara Ewer di Kabupaten Asmat, Papua Selatan, Kamis (6/7), dok.istimewa.

**P**residen Republik Indonesia Joko Widodo didampingi Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi meresmikan Bandar Udara Ewer di Kabupaten Asmat, Papua Selatan, Kamis (6/7). Operasional bandara ini untuk melayani kebutuhan transportasi bagi masyarakat Kabupaten Asmat.

Dalam pidatonya, Presiden Jokowi menyebut Bandara Ewer sebagai bentuk komitmen pemerintah dalam menghadirkan sarana dan prasarana transportasi bagi masyarakat di provinsi yang baru. Bandara Ewer diharapkan menjadi gerbang udara penghubung antarwilayah bukan hanya pergerakan orang tetapi juga penggerak perekonomian.

"Konektivitas dapat mempercepat mobilitas masyarakat dan juga barang serta dapat membuka isolasi wilayah, sehingga mempercepat pengiriman logistik. Diharapkan kehadiran Bandar Udara Ewer yang

telah dikembangkan ini dapat meningkatkan ekonomi dan potensi wisata di Kabupaten Asmat dan Papua Selatan," ujar Presiden Jokowi.

Hal senada disampaikan Menhub Budi Karya. Ia mengatakan pembangunan dan pengembangan infrastruktur transportasi di Kabupaten Asmat ini merupakan komitmen pemerintah dalam pemerataan pembangunan di seluruh wilayah Indonesia, khususnya Papua Selatan.

"Bandar Udara Ewer akan menjadi titik sentral yang sangat strategis untuk melayani penerbangan penumpang maupun barang, dari dan ke bandara yang lebih besar seperti Timika dan Merauke maupun menuju bandara yang lebih kecil di wilayah pedalaman Papua," sebut Menhub Budi.

Bandar Udara Ewer merupakan bandara kelas III yang menempati wilayah seluas 49,83 hektar, di

Kecamatan Agats, Kabupaten Asmat, Provinsi Papua Selatan. Pembangunan Bandar Udara Ewer menggunakan sumber pembiayaan APBN dimulai sejak tahun 2018 hingga 2022 dengan total anggaran Rp287 miliar.

Memiliki landas pacu berdimensi 1.650 meter x 30 meter, Bandara Ewer dapat didarati pesawat jenis ATR 72-600. Sedangkan, terminal penumpang memiliki luas 488 m<sup>2</sup> yang didesain mengusung kearifan budaya lokal mampu menampung hingga 14.000 penumpang per tahun.

Saat ini, pelayanan transportasi udara di Bandara Ewer telah berjalan secara reguler. Bandar Udara Ewer melayani tiga rute penerbangan, yakni Kamur – Ewer PP, Timika – Ewer PP, dan Merauke – Ewer PP. Setiap minggunya, terdapat empat kali penerbangan Timika – Ewer, tiga kali penerbangan ke Timika – Kamur dan dua kali penerbangan Timika – Merauke. (\*)



Dengan potensi wisata bahari di Nusa Tenggara Barat transportasi penyeberangan menjadi solusi penting dalam meningkatkan aksesibilitas wisawatan, dok.integrity.



## Dukung Pariwisata NTB, Baketrans Perkuat Transportasi Berkeselamatan

**B**adan Kebijakan Transportasi (Baketrans) Kementerian Perhubungan (Kemenhub) bersama Komisi V DPR mengadakan kegiatan sosialisasi kebijakan keselamatan dan keamanan transportasi dengan tema "Transportasi yang Berkeselamatan dalam Rangka Mendukung Sektor Pariwisata di Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB)", Selasa (6/6).

Ada tiga ruang lingkup yang menjadi pembahasan dalam kegiatan sosialisasi ini yaitu aspek pelayanan penumpang, pelayanan pemuatan kendaraan dan pengoperasian kapal wisata.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk

Pembangunan Kepariwisata Nasional (Ripparnas), salah satu Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) di NTB adalah wisata Lombok-Gili Tramen dan sekitarnya. Adapun program pembangunan wisata bahari Lombok terbagi menjadi dua *key tourism area* (KTA) prioritas, yakni KTA Gili-Senggigi dan KTA Pantai Selatan.

Gede Pasek Suardika, Analis Kebijakan Utama Baketrans, mengatakan penyeberangan menjadi solusi penting dalam meningkatkan aksesibilitas wisawatan ke berbagai destinasi wisata bahari di NTB.

"Pemerintah sedang mempersiapkan transportasi laut dan penyeberangan yang aman, nyaman dan selamat untuk mendukung

perkembangan sektor pariwisata di Pulau Lombok," ujar Gede.

Hal senada diucapkan Suryadi Jaya Purnama, anggota Komisi V DPR RI. Ia mengatakan diperlukan kolaborasi yang berkesinambungan dari *stakeholder* dalam menguatkan kesadaran akan pentingnya aspek keselamatan dan keamanan dalam mengembangkan pariwisata.

"Keselamatan transportasi bukan hanya menjadi tanggung jawab pelaku atau operator transportasi, tetapi juga tanggung jawab penumpang. Oleh karena itu, kegiatan sosialisasi ini memiliki peran yang sangat penting dalam meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap keselamatan transportasi," ujar Suryadi.(\*)



# Negara Hadir hingga Tapal Batas Negeri: Rajut Konektivitas di Perbatasan Kalbar - Malaysia

Pembangunan Pos Lintas batas Negara (PLBN) di Kalimantan Barat merupakan wujud komitmen pemerintah hadir di wilayah perbatasan. Keberadaan PLBN amat vital bagi aktivitas sosial-ekonomi di wilayah tersebut.



**K**alimantan Barat (Kalbar) merupakan satu dari tiga provinsi di Pulau Kalimantan yang berbatasan darat langsung dengan negara bagian Sarawak, Malaysia. Perbatasan darat Indonesia – Malaysia terbentang sepanjang 2.019 km yang mencakup tiga provinsi di Kalimantan, yaitu Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Utara.

Panjang wilayah perbatasan darat Kalimantan Barat – Malaysia yang mencapai 966 km melintasi 98 desa dan 15 kecamatan di lima kabupaten, yaitu Kabupaten Sambas, Bengkayang, Sanggau, Sintang, dan Kapuas Hulu. Di sepanjang garis perbatasan terdapat 50 jalan setapak yang menghubungkan 55 desa di Kalimantan Barat dengan 32 kampung di Sarawak.

Wilayah perbatasan memegang peran strategis dalam menjaga dan mempertahankan kedaulatan negara. Tak hanya itu, wilayah ini juga mendukung keberhasilan pembangunan nasional lantaran menjadi titik perlintasan orang dan barang antar negara. Oleh karena itu, pembangunan PLBN tidak hanya menjadi kebanggaan masyarakat, tetapi sekaligus menjadi faktor pendorong kegiatan sosial ekonomi di wilayah perbatasan yang akan meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya.





▲ PLBN Aruk Singkawang, Kalimantan Barat menjadi pintu masuk bagi warga Malaysia dan Indonesia, dok.integrity.

**“Lokasi PLBN Aruk cukup dekat dengan Singkawang, sekitar dua jam perjalanan sehingga PLBN ini menjadi pintu masuk bagi warga Malaysia yang ingin berwisata ke Singkawang.”**

Kepala Administrator PLBN Aruk  
**Wendelinus Fanu**

Saat ini, terdapat lima PLBN di Kalimantan Barat yakni PLBN Aruk, Kabupaten Sambas; PLBN Entikong, Kabupaten Sanggau; PLBN Jagoi Babang, Kabupaten Bengkayang; PLBN Jasa Sei Kelik, Kabupaten Sintang; dan PLBN Badau, Kabupaten Kapuas Hulu. PLBN dikelola Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP) untuk melayani perlintasan orang dan barang yang dilengkapi dokumen perjalanan, seperti paspor dan pas lintas batas. “Pelayanan lintas batas di

PLBN berlangsung secara terpadu yang terdiri dari pemeriksaan dan pelayanan kepabeanan, keimigrasian, karantina, dan keamanan atau disebut dengan CIQS (*Custom, Immigration, Quarantine, and Security*). Kami (BNPP) sebagai administrator pengelola PLBN melakukan fasilitasi, koordinasi, serta mendorong agar prosedur layanan dilakukan secara terpadu,” jelas Kepala Administrator PLBN Aruk Wendelinus Fanu.

Selain itu, PLBN Aruk juga berkolaborasi dengan beberapa instansi, diantaranya BPTD wilayah XIV, bea cukai, imigrasi, kepolisian, Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM), dan Pengawasan Sumber Daya Kelautan dan Perikanan (PSDKP).

#### **Perjalanan Lintas Perbatasan**

Setiap harinya, lanjut Wendelinus, ada sekitar 1.000 pelintas batas melalui PLBN Aruk. Dengan komposisi 60% warga Indonesia yang melintas batas menuju Kuching, Malaysia dan 40% warga Malaysia yang masuk ke Indonesia.

Pelintas batas Indonesia didominasi para Pekerja Migran Indonesia (PMI) yang bekerja di Malaysia. Sedangkan, kebanyakan pelintas batas Malaysia adalah wisatawan yang hendak ke Singkawang.

“Lokasi PLBN Aruk cukup dekat dengan Singkawang, sekitar dua jam perjalanan sehingga PLBN ini

▶ PLBN terpadu membantu BNPP dalam melakukan koordinasi dan pengawasan arus keluar masuk dengan lebih efektif, dok.integrati.

menjadi pintu masuk bagi warga Malaysia yang ingin berwisata ke Singkawang. Inilah salah satu keunggulan PLBN Aruk sebagai jembatan yang menghubungkan Indonesia dan Malaysia. Tidak hanya sebagai jembatan sosial, ekonomi, dan budaya, tetapi juga pariwisata (*cross border tourism*)," papar Wendelinus.

Lain halnya dengan PLBN Entikong. Pos ini menjadi gerbang bagi pelintas batas yang hendak ke Kota Pontianak dengan jarak tempuh sekitar enam jam. Kebanyakan warga Malaysia yang melintasi PLBN Entikong untuk urusan bisnis, wisata, ataupun kunjungan kekerabatan.

Sementara, warga Indonesia yang menyeberang ke Malaysia via PLBN Entikong kebanyakan untuk tujuan bekerja, berobat, berwisata, dan kunjungan kekerabatan. Banyak pula warga yang tinggal di sekitar PLBN Entikong yang melintas batas untuk berbelanja kebutuhan sehari-hari, seperti sembako, di Tebedu – Malaysia.

Berdasarkan data Laporan Mingguan Pelintas Batas yang dilansir BNPP dalam situs resminya, jumlah pelaku perjalanan internasional yang melintasi PLBN Entikong per 16 Juli 2023 (Minggu ke-29)\* tercatat sebanyak 3.264 orang. Dengan komposisi, 2.990 orang pelintas WNI dan 221 orang pelintas WNA.

Dari data BNPP tersebut terlihat PLBN Aruk dan Entikong memiliki frekuensi pelintas batas tertinggi dibanding PLBN Badau dan PLBN Jagoi Babang.

"Pembangunan PLBN terpadu menarik pengunjung dari Malaysia cukup signifikan, terutama wisatawan Malaysia. Dibandingkan zaman dulu, ketika



▲ Aktivitas pemeriksaan dokumen bagi pelintas batas antarnegara di PLBN, dok.istimewa.

pos perbatasan belum dibangun, warga Malaysia cukup jarang yang melintas, masuk ke wilayah Indonesia," ujar Wendelinus yang sebelumnya bertugas sebagai Kepala Administrator PLBN Badau.

Manfaat lain dari pembangunan PLBN, lanjut Wendelinus, adalah masyarakat terbiasa untuk melakukan perjalanan lintas batas negara secara legal. Jika sebelumnya masyarakat terbiasa melintasi perbatasan melalui jalur tidak resmi. Upaya mengedukasi

masyarakat dinilai lebih efektif dan efisien ketimbang berusaha menutup perlintasan ilegal sepanjang perbatasan darat sejauh 2.019 km di Kalimantan.

"Adanya PLBN bisa mengedukasi masyarakat untuk memenuhi dokumen resmi dan melakukan perjalanan secara legal. Di sisi lain, PLBN terpadu membantu BNPP dalam melakukan koordinasi dan pengawasan arus keluar masuk dengan lebih efektif," lanjut Wendelinus.



◀ Masyarakat pelintas batas menunggu bus di Terminal ALBN Sei Ambawang, dok.integrati.

Pembangunan PLBN memang telah mengubah wajah perbatasan negara di Kalimantan Barat. Dengan bangunan megah serta kelengkapan dan keterpaduan fasilitasnya, PLBN tak lagi sekadar pos perbatasan. PLBN telah bertransformasi menjadi beranda negeri nan cantik sekaligus destinasi wisata baru bagi warga di kedua negara.

#### **Konektivitas hingga ke Perbatasan**

Geliat aktivitas sosial, budaya, ekonomi dan pariwisata di kawasan perbatasan tak lepas dari konektivitas dan aksesibilitas yang sudah baik. Diantaranya, infrastruktur jalan yang sudah beraspal mulus mulai dari Pontianak sampai ke Entikong. Begitu pun infrastruktur jalan dari Pontianak ke Aruk via Singkawang.

Dari sisi angkutan, melalui Terminal Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN) di Sei Ambawang Kota Pontianak, warga bisa menumpang bus menuju Entikong bahkan sampai ke Kuching (Malaysia) dan Brunei Darussalam. Dari terminal ALBN tersedia bus rute lintas negara, yaitu Pontianak – Kuching dan Pontianak – Brunei Darussalam, dengan keberangkatan pagi dan malam hari.

Armada bus dioperasikan oleh perusahaan otobus (PO) asal Indonesia—dalam hal ini DAMRI maupun PO bus asal Malaysia seperti SJS dan Eva Express. DAMRI menyediakan tujuh armada bus untuk melayani rute lintas negara dengan kisaran harga tiket Rp270 ribu sampai Rp350 ribu untuk tujuan Kuching dan Rp1,2 juta untuk tujuan Brunei Darussalam.



▲ Terminal ALBN Sei Ambawang menjadi titik keberangkatan bus ALBN tujuan Kuching (Malaysia) dan Brunei Darussalam, dok.integrati.



▲ Mayoritas pelintas batas menuju Kuching adalah wisatawan, masyarakat yang hendak berobat, dan para pekerja migran, dok.integrati.

General Manager DAMRI Kantor Cabang Pontianak, Sudiro, menjelaskan bus ALBN DAMRI sempat berhenti beroperasi pada 18 Maret 2020. Pemberhentian operasi bus terkait pengendalian pandemi Covid-19 yang melanda banyak negara di dunia termasuk Indonesia dan Malaysia.

Setelah dua tahun lebih berhenti beroperasi, barulah pada 22 Juli 2022 bus ALBN DAMRI kembali beroperasi dengan skema layanan transit bus atau *back to back*. Artinya, bus DAMRI hanya *drop off* penumpang sampai PLBN Entikong. Lalu, dari pos perbatasan Malaysia (*Border Tebedu*) sampai Kuching, perjalanan dilanjutkan dengan bus PO asal Malaysia yang bekerja sama dengan DAMRI.

Kemudian, per 1 September 2022 bus ALBN DAMRI kembali melayani *direct service* dari Pontianak langsung ke Kuching tanpa menggunakan bus transit di *border* Entikong – Tebedu.



▲ Suasana ruang tunggu Terminal ALBN Sei Ambawang, Pontianak, dok.integrati.

Sementara, rute Pontianak – Brunei Darussalam resmi beroperasi mulai 1 Maret 2023, juga dengan skema *direct service*.

“Pelayanan ini memicu tingginya antusiasme masyarakat karena aksesibilitas dan kemudahan perjalanan, konektivitas,

pertukaran budaya, peluang bisnis dan ekonomi, reunifikasi dengan keluarga dan teman, serta stimulus pariwisata,” jelas Sudiro.

Di sini, lanjut Sudiro, DAMRI berperan penting sebagai penyedia layanan transportasi bagi masyarakat yang

mengedepankan keandalan dan kepercayaan masyarakat. DAMRI juga berperan sebagai inisiator dalam mengakselerasi pengoperasian rute antarnegara.

“Dibukanya kembali rute antarnegara, membawa harapan akan potensi pertumbuhan signifikan bagi ketiga negara. Kehadiran kami (DAMRI) diharapkan bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat serta menghidupkan kembali hubungan antarnegara,” harap Sudiro.

Manfaat ini pun telah dirasakan Adam, warga Pontianak yang selama dua tahun terakhir rutin melakukan *check up* kesehatan di Normah Medical Specialist Centre, Kuching – Malaysia.

**“Dibukanya kembali rute antarnegara, membawa harapan akan potensi pertumbuhan signifikan bagi ketiga negara. Kehadiran kami (DAMRI) diharapkan bisa memberikan dampak positif bagi masyarakat serta menghidupkan kembali hubungan antarnegara,”**

General Manager DAMRI Kantor Cabang Pontianak Sudiro



▲ Rute Pontianak - Kuching dilayani PO Bus dalam negeri yaitu DAMRI maupun PO Bus Malaysia, dok.integrity.

“Selain kendaraannya nyaman dan selalu tepat waktu, sopirnya enggak ugal-ugalan dan sangat membantu,” kata Adam.

Dari sisi harga, perjalanan lintas negara ini terbilang ekonomis karena harga tiketnya sangat terjangkau. “Semoga DAMRI terus meningkatkan pelayanannya,” ungkap Adam.

Memang, keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penumpang adalah yang utama. Keselamatan ini pun menjadi perhatian para regulator, penyelenggara, dan pelaksana transportasi di wilayah Kalimantan Barat. Termasuk, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XIV Kalimantan Barat.

Dalam hal ini, BPTD Wilayah XIV melakukan pemeriksaan kelaikan bus angkutan lintas negara yang singgah di Terminal ALBN Ambawang. Tak terkecuali, bus-bus milik PO Malaysia. Bahkan, bus-bus PO Malaysia juga diberikan nomor plat mobil Indonesia. Nomor ini sebagai bukti izin beroperasi di wilayah Indonesia sekaligus jaminan kelaikan bus sebagai angkutan penumpang.

**Tingkatkan Aksesibilitas**

Lain ke Entikong, lain pula ke Aruk. Untuk menuju Aruk, saat ini baru tersedia bus DAMRI rute Sambas – Aruk. Rute perintis ini menjadi moda transportasi andalan warga Sambas yang hendak ke Aruk, dan sebaliknya.

Sedangkan dari Pontianak ke PLBN Aruk, masyarakat bisa menumpang bus AKDP DAMRI rute Pontianak – Sambas. Lalu, melanjutkan perjalanan dengan bus perintis DAMRI Sambas – Aruk dengan waktu tempuh sekitar dua jam.

Untuk meningkatkan aksesibilitas dari dan menuju Aruk, DAMRI tengah mengembangkan rute antarnegara, yakni rute Singkawang – Kuching via PLBN Aruk – Border Biawak. Rute ini diharapkan dapat memudahkan akses perjalanan lintas negara warga Indonesia maupun Malaysia.

Lebih jauh, rute tersebut juga memicu geliat sektor pariwisata khususnya di Singkawang sehingga mampu mendorong pertumbuhan ekonomi daerah. Dengan demikian, masyarakat di ujung negeri sekalipun dapat merasakan kehadiran negara dalam meningkatkan kesejahteraan. (\*)

\*) Sumber: <https://tasbara.bnpp.go.id/laporan-mingguan>



▲ Bus menjadi angkutan lintas batas yang tidak hanya aman dan selamat, tetapi juga terjangkau dari segi harga, dok.integrity.



▲ Bus ALBN menjadi salah satu moda angkutan lintas batas negara dari Pontianak, sejak penerbangan internasional Bandara Supadio Pontianak - Kuching belum beroperasi sejak pandemi Covid-19 dok.integrity.

Klik untuk lihat video ▶





# Menikmati Akulturasi Budaya di Hongkong-nya Indonesia

Berkunjung ke Kalimantan Barat (Kalbar) kurang lengkap rasanya tanpa mengunjungi Singkawang. Kota yang terletak di bagian utara Kalbar ini terkenal memiliki daya tarik budaya yang beragam.



▲ Thai Pak Kung terletak di Jalan Sanggau Kulor, Singkawang Timur, dok.integrity.

**P**ada tahun 2018, Singkawang dinobatkan menjadi kota toleran nomor satu di Indonesia.

Penduduk Singkawang mayoritas merupakan keturunan Tionghoa dari sub-etnis Hakka (Kek) dan Tio Ciu. Mereka hidup dalam harmoni bersama penduduk dari etnis Melayu Singkawang, Dayak, Jawa, Batak, Minang dan Madura.

Akulturasi budaya di Singkawang menelurkan beragam wujud budaya, mulai dari arsitektur bangunan sampai panganan khas. Penasaran apa saja wisata budaya di kota yang sering dijuluki Hongkong-nya Indonesia ini? Simak ulasan berikut.

## Kelenteng Thai Pak Kung

Thai Pak Kung terletak di Jalan Sanggau Kulor, Singkawang

Timur. Dari pusat kota Pontianak, jaraknya sekitar 157 km dengan lama perjalanan hingga empat jam.

Jauh dari pusat kota tidak membuat kelenteng ini sepi pengunjung. Banyak wisatawan yang berbondong-bondong datang untuk melihat dari dekat keindahan ornamen-ornamen di kelenteng terbesar se-Kota Singkawang ini.

Untuk menuju ke bangunan utama kelenteng, pengunjung harus naik tangga dengan ukiran naga sebagai penghiasnya. Interior kelenteng dihiasi ukiran-ukiran indah yang berada di bagian atap bangunan menghadirkan kesan megah. Lingkungan kelenteng dibuat sedemikian rupa layaknya sedang berada di Cina.



▲ Kelenteng Tri Dharma Bumi Raya telah berdiri sejak tahun 1878, dok.integrity.



▲ Di samping masjid terdapat ikon berupa tulisan kaligrafi berbentuk orang sedang berdoa sambil duduk bersimpuh, dok.integrity.

## Kelenteng Tri Dharma Bumi Raya

Kelenteng Tri Dharma Bumi Raya telah berdiri sejak tahun 1878. Kelenteng ini diyakini sebagai tempat peribadatan umat Tri Dharma tertua di Singkawang. Setiap perayaan Imlek dan Cap Go Meh, kelenteng ini ramai didatangi ribuan orang.



▲ Di Pasar Hongkong terdapat beragam kuliner khas Singkawang yang masih kental akan budaya Tionghoa, dok.integrity



▲ Choipan, jajanan khas Singkawang yang terbuat dari tepung beras dan tepung sagu dan bertekstur kenyal, dok.integrity.



▲ Rumah keluarga Tjhia yang didirikan pada 1902 saat ini menjadi benda cagar budaya, dok.integrity.

Banyak filosofi terkandung dalam bangunan kelenteng ini. Salah satunya, pada sisi kanan kelenteng terdapat taman dengan lukisan mengenai kehidupan masyarakat Tionghoa yang mencerminkan kedamaian, keamanan, dan kesejahteraan.

### Masjid Raya Singkawang

Masjid Raya Singkawang berlokasi sekitar 200 meter dari Kelenteng Tri Dharma Bumi Raya. Masjid di tengah-tengah kawasan tempat tinggal masyarakat Tionghoa ini seperti menjadi cerminan kerukunan beragama yang sudah berlangsung lama di Kalimantan Barat.

Paduan warna hijau dan putih pada dinding masjid membuat masjid terlihat terang. Gunung Poteng atau dikenal juga dengan Gunung Jempol yang melatari bangunan masjid menambah keindahan masjid ini.

Untuk masuk ke halaman masjid, Anda harus melewati 15 anak tangga yang terletak di sebelah kanan, belakang, dan sisi kiri. Di dalam masjid terdapat tiang penyangga dari kayu ulin yang kokoh menopang masjid, serta lubang ventilasi dengan jendela-jendela besar yang menyejukkan suasana. Menariknya, di samping masjid terdapat ikon berupa tulisan kaligrafi berbentuk orang sedang berdoa sambil duduk bersimpuh.

### Pasar Hongkong

Selain perayaan-perayaan yang selalu menjadi daya tarik kota Singkawang, di kota ini juga terdapat pasar legendaris bernama Pasar Hongkong. Dinamai demikian, lantaran pasar pusat kota Singkawang ini memang memiliki suasana yang mirip dengan Hongkong.

Lokasi Pasar Hongkong bersebelahan dengan Kelenteng Tri Dharma Bumi Raya dan Masjid Raya Singkawang. Di Pasar Hongkong ini Anda bisa berburu beragam kuliner khas Singkawang yang masih kental akan budaya Tionghoa.

### Rumah Keluarga Tjhia

Bangunan yang didirikan pada 1902 ini tercatat sebagai benda cagar budaya. Sejarahnya, rumah dengan perpaduan gaya Cina dan Eropa ini dimiliki oleh seorang pengusaha sukses dari Fujian bernama Tjhia.

Rumah marga Tjhia didiami oleh keluarga Tionghoa keturunan langsung marga Xie Shou Shi (Tjhia Siu Si). Rumah yang sudah berusia 121 tahun ini sekarang

dihuni oleh generasi keenam marga Tjhia.

Dengan luas mencapai 5.000 meter persegi, rumah keluarga Tjhia memiliki empat bangunan. Ruang utama difungsikan sebagai altar dan kelenteng bagi masyarakat yang ingin beribadah.

### Choipan

Dari sekian banyak kuliner khas di kota Singkawang, choipan paling banyak dicari wisatawan. Nama choipan berasal dari bahasa Hakka, "choi" yang berarti "sayur" dan "pan" yang berarti "kue".

Jajanan khas Singkawang ini memiliki tekstur kulit yang kenyal, terbuat dari tepung beras dan tepung sagu. Untuk isinya bisa berupa bengkoang, ubi, keladi dan rebung yang dicampur ebi atau daun kucai.

Choipan paling nikmat disajikan saat masih panas setelah dikukus. Untuk menambah kelezatannya, Anda bisa memadukannya denganocolan sambal atau kecap.

Tidak sulit menemukan kedai yang menjajakan choipan. Salah satunya berada di kawasan tradisional Rumah Tjhia di Jalan Budi Utomo yang buka setiap hari dari jam 8 pagi hingga jam 6 sore. Harga satu buah choipan terbilang murah yaitu Rp1.500. (\*)

Klik untuk lihat video





▲ Kapal Bandong saat ini telah menjadi kapal wisata bagi pelancong yang ingin menikmati Sungai Kapuas, dok.istimewa.



## *Sang Penjelajah Kapuas* **Bernama Bandong**

Pembangunan jalan darat yang masif di Kalimantan Barat perlahan menggeser fungsi kapal bandong sebagai transportasi andalan. Namun demikian, keberadaan bandong masih memberikan dampak signifikan bagi potensi ekonomi di sepanjang aliran Sungai Kapuas.

**D**i tengah semakin pesatnya perkembangan transportasi angkutan darat di pulau Kalimantan, kapal bandong sampai saat ini masih dimanfaatkan oleh masyarakat di sekitar hulu Sungai Kapuas. Eksistensi bandong bukan hanya moda transportasi sungai pengangkut logistik, tetapi juga berpotensi mendukung perkembangan pariwisata sungai.

Bandong merupakan kapal tradisional yang digunakan untuk mengangkut komoditas pertanian, hasil sungai, sembako, dan barang-barang kebutuhan rumah tangga lainnya ke daerah hulu Kalimantan Barat.

Kapal bandong telah ada sejak awal abad ke-19. Pada masa tersebut, mengingat belum tersedianya jalan darat, masyarakat Kalimantan Barat (Kalbar) bergantung pada aliran Sungai Kapuas sebagai jalur transportasi utama yang menghubungkan daerah pedalaman dengan pesisir.

Kala itu, Pemerintah Hindia Belanda mengintensifkan jalur Sungai Kapuas menuju pedalaman dengan mengoperasikan kapal uap kecil. Pada akhir abad ke-19, liberasi ekonomi Belanda memunculkan perusahaan dagang yang menjalin kerja sama dengan kelompok masyarakat di berbagai wilayah pedalaman.

Setelah ditetapkan sebagai provinsi pada tanggal 1 Januari 1957, pembangunan infrastruktur di Kalimantan Barat mulai terlihat. Pemerintah daerah mendapat dukungan dari pemerintah pusat secara berkesinambungan membangun sarana dan prasarana jalan darat penghubung antarkota dan antarkabupaten. Selain itu, Pemprov Kalimantan Barat juga membangun jalan lintas negara menuju Serawak, Malaysia.

Terbukanya akses darat menjadi angin segar bagi masyarakat Kalimantan Barat. Kini, mereka memiliki alternatif selain jalur sungai dalam mengakomodir kebutuhan mobilitas serta angkutan logistik. Perlahan peran bandong mulai tergantikan oleh angkutan darat. Situasi ini berdampak pada berkurangnya penghasilan pemilik dan pembuat kapal bandong.

Muksin, salah seorang pembuat kapal bandong, bercerita saat transportasi sungai masih menjadi primadona di Kalimantan Barat, ia bisa dengan mudah menjual kapal bandong. Mayoritas pembeli kapal bandong adalah para pedagang.

"Beberapa bandong yang diproduksi dibawa ke Pontianak menyusuri Sungai Kapuas dan singgah di beberapa kabupaten. Saat singgah di kabupaten-kabupaten sudah habis terjual. Dahulu harganya baru sekitar Rp 8 juta per unit," ungkap Muksin.

Muksin menambahkan, selain karena menurunnya permintaan, berkurangnya pembuat kapal bandong juga disebabkan bahan baku kayu belian atau disebut juga kayu besi yang semakin sulit didapatkan. Jenis kayu tersebut saat ini masuk dalam kategori dilindungi untuk dilestarikan pada beberapa area hutan lindung.



▲ Kapal Bandong merupakan kapal tradisional yang digunakan untuk mengangkut komoditas kebutuhan logistik ke daerah hulu Kalimantan Barat, dok.integriti.



▲ Kegiatan bongkar muat barang di kapal bandong, dok.integriti.

Meskipun demikian, kapal bandong yang masih ada sampai saat ini masih digunakan sebagai moda transportasi sungai yang memuat bahan pangan serta material ringan ke daerah hulu Sungai Kapuas. Sebaliknya, masyarakat dari hulu juga memanfaatkan kapal bandong untuk mengirim hasil bumi seperti olahan ikan atau ikan hias arwana.

Selain itu, Pemerintah Kalbar berupaya mengabadikan kapal bandong sebagai salah satu warisan budaya dengan memfungsikannya sebagai kapal wisata bagi pelancong yang ingin menikmati Sungai Kapuas. Target yang disasar adalah para wisatawan dari negara yang berbatasan dengan Kalbar yakni Brunei Darussalam dan Malaysia.

Belum lama ini, Konsulat Jenderal Republik Indonesia (Konjen RI) Kuching mengajak 25 wisatawan asal Serawak, Malaysia, melakukan tur wisata menjelajahi Sungai Kapuas dan Danau Sentarum menaiki kapal bandong selama enam hari.

Konsulat Jenderal RI Kuching, Raden Sigit Witjaksono, menjelaskan kegiatan pelayaran wisata jelajah Sungai Kapuas ini selain mempererat hubungan antara masyarakat Indonesia khususnya Kalimantan Barat dengan masyarakat Sarawak, juga merupakan titik awal pengembangan potensi wisata dan kemajuan ekonomi.

"Kami yakin potensi keindahan alam Kalimantan Barat yang memiliki daya tarik dan nilai jual pariwisata masih banyak yang belum diketahui orang luar. Kegiatan tur ini kita harapkan dapat menjadi awal terbukanya dikenal orang dan menjadi tujuan utama para wisatawan baik dalam maupun luar negeri," tutur Sigit.(\*)



# JAMINAN KESELAMATAN DAN AKSESIBILITAS LRT JABODETABEK

Kesuksesan pengoperasian ditentukan tersedianya angkutan penghubung (*feeder*) dari sejumlah kawasan perumahan dan pemukiman yang terhubung dengan stasiun. Selain keterhubungan, jaminan keselamatan juga mutlak ada bagi pengguna yang berasal dari 310 kawasan permukiman dan komersial di sekitar stasiun LRT Jabodetabek.

**M**engutip Studi Standarisasi Fasilitas Integrasi dalam Proses/Kegiatan Perpindahan Moda pada Simpul Transportasi (2022), aspek keselamatan dalam integrasi moda, meliputi keselamatan lalu lintas dan keselamatan umum.

Keselamatan lalu lintas, berupa jalur pejalan kaki, penataan jalur pejalan kaki yang lebar, nyaman, dan inklusif dengan lebar minimal 1,5 meter. Jalur penyeberangan, berupa *zebra cross* (*pelican crossing*), jembatan penyeberangan orang (JPO), atau *underpass*. Pagar pengaman, pada jalur pejalan

kaki bersebelahan dengan jalur kendaraan dengan tinggi minimum 0,9 meter. Perkerasan jalur pejalan kaki, perkerasan dengan ubin/beton/aspal/*paving block* yang tidak licin. Rambu keselamatan, pada jalur penyeberangan kedua sisi jalan (dengan alat pemberi isyarat dan *control* rambu pada *pelican crossing*). Marka jalan, berupa jalur penyeberangan (*zebra cross*).

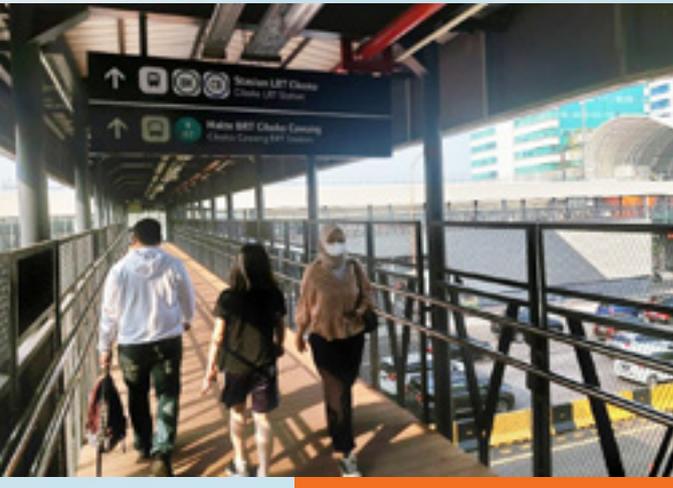
Sementara keselamatan umum, berupa proteksi kebakaran, penyediaan alat pemadam api

ringan (APAR) yang terpisah dari bangunan utama. Lampu penerangan, sepanjang rute perpindahan moda. Pos pemeriksaan, disediakan di titik tertentu dan tersedia petugas Kesehatan dan alat kesehatan.

LRT Jabodetabek tahap pertama sepanjang 44,43 km akan segera beroperasi. Tanggal 12 Juli 2023 dibuka untuk umum terbatas sebagai uji coba operasional terbatas dengan membayar Rp1,00. Rencana, tepat di hari Kemerdekaan RI ke 78 pada 17 Agustus 2023 akan diresmikan oleh Presiden Joko Widodo.

Kawasan Stasiun LRT Jabodebek memiliki potensi implementasi integrasi antar moda dan telah teridentifikasi moda lanjutan dalam mendukung LRT Jabodebek. Fasilitas integrasinya pada kawasan itu harus terdefinisi dengan baik, yakni prinsip mendekatkan manusia dengan angkutan umum.

Sejumlah integrasi fisik yang telah disetujui BPJT, antara lain fasilitas integrasi pada stasiun integrasi LRT – HSR di Halim (PT KCIC), *skybridge*/JPO Revo – Stasiun Bekasi Barat LRT Jabodebek (PT Kilap Propertindo), akses *skybridge*/JPO dari Gedung MTH 27 Office Suite PT Adhi Commuter Properti ke Stasiun Ciliwung LRT Jabodebek, akses *skybridge*/JPO dari Gedung Apartemen/Parkir PR Kresna Inti Utama ke Stasiun Bekasi Barat LRT Jabodebek, fasilitas integrasi *skybridge*/JPO dari



▲ Fasilitas integrasinya pada kawasan itu harus terdefinisi dengan baik, yakni prinsip mendekatkan manusia dengan angkutan umum, dok.istimewa.

Stasiun Cikunir I LRT Jabodebek (PT Urban Suite), fasilitas integrasi JPM dari Stasiun Dukuh Atas LRT Jabodebek – Stasiun Sudirman KCI, fasilitas pendukung integrasi moda antarmoda Stasiun Cikunir I LRT Jabodebek (Walikota Bekasi), TOD Jatimulya LRT Jabodebek, TOD TMII, dan TOD Bekasi Barat.

**Angkutan penghubung**  
Sebagai sebuah angkutan publik massal, pelayanan LRT Jabodebek tidak bisa bersifat tunggal, tapi

harus terintegrasi, dari hulu hingga hilir, pra perjalanan (*first mile*), selama perjalanan, dan paska perjalanan (*last mile*).

Mendasari Studi Potensi Jaringan Angkutan Umum dan Integrasi Moda Kawasan di Sekitar Koridor LRT Jabodebek (2020) yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia, potensi kawasan permukiman dan komersial sekitar Stasiun LRT Jabodebek dengan radius kurang dari 5 km ada 310 kawasan permukiman dan komersial.

Sebagai contoh, di lintas Cawang - Harjamukti (14,89 km) terdiri 4 stasiun. Stasiun Harjamukti 38 pemukiman dan komersial, Stasiun Ciracas 20 kawasan permukiman dan industri, Stasiun Kampung Rambutan 18 kawasan permukiman dan komersial, Stasiun TMII II kawasan permukiman dan komersial.

Kesiapan pemda di Bodebabeck diperlukan untuk menyediakan sejumlah rute menuju stasiun terdekat. Sementara sejumlah stasiun yang berada di wilayah Kota Jakarta sudah terhubung dengan jaringan transportasi umum yang sudah beroperasi terlebih dahulu.



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

Idealnya semua kawasan perumahan yang berada dalam Kawasan Bodebabeck memiliki jaringan layanan angkutan umum menuju stasiun LRT Jabodebek terdekat. Supaya dapat meringankan biaya transportasi, maka diperlukan tarif terintegrasi moda transportasi.

Jika dirasakan pemda Bodebabeck tidak bisa menyiapkan angkutan penghubung yang layak, maka Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) bisa meminta bantuan PT Transjakarta atau PO Bus swasta untuk mengoperasikan bus dari sejumlah kawasan perumahan di Bodebabeck menuju stasiun LRT Jabodebek terdekat.\*





# Negara dengan Konektivitas Transportasi Umum Terbaik

Kenyamanan dan kemudahan menjadi alasan orang menggunakan transportasi umum. Aspek kenyamanan mencakup sarana dan prasarana transportasi, sedangkan konektivitas berkenaan dengan keterhubungan dengan moda transportasi lain serta akses yang terjangkau.

**M**enciptakan ekosistem transportasi umum, termasuk di dalamnya integrasi antarmoda, menjadi sebuah keniscayaan dalam mengakomodir mobilitas masyarakat di kota-kota besar. Upaya ini memiliki *multiple effect* berkesinambungan baik bagi sektor bisnis, ekonomi, kesejahteraan masyarakat sampai kesehatan.

Negara-negara maju di dunia sudah sejak lama menaruh perhatian pada sistem integrasi antarmoda di wilayah perkotaan. Dalam implementasinya, pemerintah memegang peran penting selain sebagai regulator juga sebagai operator. Berikut negara-negara yang memiliki sistem transportasi antarmoda terbaik di dunia.

## Jepang

Sistem transportasi terpadu di Jepang dirancang dengan mengedepankan ketepatan waktu, konektivitas, dan aksesibilitas, khususnya moda transportasi kereta.

Jaringan kereta di Jepang jadi salah satu yang terbaik di dunia. Panjang lintasan kereta di Negeri Matahari Terbit mencapai 27.532 km, hampir menjangkau seluruh wilayah di Jepang. Ketepatan waktu menjadi keunggulan dari moda transportasi rel ini, ditambah lagi aspek keamanan dan kebersihan gerbong memberikan kenyamanan bagi pengguna. Selain kereta, bus menjadi transportasi massal favorit



masyarakat Jepang. Rute bus diatur sedemikian rupa sehingga terhubung dengan stasiun kereta atau halte pemberangkatan awal berada di area stasiun kereta. Untuk menekan penumpukan penumpang di halte, *stakeholder* terkait memperbanyak jumlah halte serta memberlakukan *heading* antarbus 1-2 menit.

Menariknya, sepeda dimasukkan dalam sistem transportasi di Jepang. Kendaraan tradisional ini juga difungsikan sebagai *feeder* bus atau kereta. Bagi mereka yang wilayahnya belum terjangkau transportasi antarmoda bisa menggunakan sepeda menuju ke halte atau stasiun terdekat. Di Jepang, sepeda juga

Jaringan kereta di Jepang jadi salah satu yang terbaik di dunia. Panjang lintasan kereta di Negeri Matahari Terbit mencapai 27.532 km, dok.istimewa.

mendapat perlakuan yang serupa kendaraan bermotor, yakni harus didaftarkan untuk memperoleh nomor registrasi. Kebijakan ini dibuat untuk memudahkan pelacakan saat terjadi pencurian sepeda.

## Hongkong

Di Hongkong, kita masih bisa melihat trem *double decker* bergaya klasik hilir mudik di pusat kota. Beroperasi sejak tahun 1904, trem yang hanya beroperasi di Hongkong Island menggunakan energi listrik sebagai penggerak mesin.

Jaringan trem tersebut membentang sepanjang 30 km yang mencakup 120 pemberhentian (halte). Beberapa halte trem berlokasi dekat stasiun *Mass Transit Railway* (MTR) sehingga memudahkan penumpang beralih moda dari MTR ke trem atau sebaliknya.

MTR melayani 11 jalur, 4 jalur diantaranya terkoneksi di *transit hub*, yaitu Stasiun Central dan Stasiun Hongkong. Sistem transportasi umum didukung pula dengan stasiun yang terletak di lokasi strategis, terjangkau, serta alur transfer antarlayanan yang tertata dengan baik.

Jerman memiliki jaringan kereta bawah tanah yang dikenal sebagai *Utergrundbahn* (U-Bahn), dan kereta di atas permukaan tanah disebut *Stammstrecke Bahn* (S-Bahn). S-Bahn menghubungkan berbagai wilayah di dalam kota, pinggiran kota (suburban), dan kota-kota besar dengan kawasan sekelilingnya.

Terdapat juga kereta listrik yang hilir mudik di jalanan kota, yaitu *Straßenbahn* atau trem. U-Bahn, S-Bahn, trem, dan bus di Jerman terintegrasi dalam satu jaringan, termasuk tiketnya. Tiket yang dibeli di stasiun maupun di bus bisa digunakan untuk U-Bahn, S-Bahn, trem, dan bus.

Untuk memberikan kemudahan dalam mengakses informasi layanan transportasi, *stakeholder* transportasi di Jerman berinovasi dengan meluncurkan aplikasi *MVV App Companion*. Melalui aplikasi ini, pengguna bisa melihat peta, mengecek jadwal dan alternatif rute, hingga mendapat berbagai informasi seperti kemacetan dan penundaan keberangkatan kereta.

Salah satu keunikan transportasi di Jerman adalah layanannya tergantung pada kondisi dan topografi wilayah. Misalnya saja, semakin besar kota maka semakin lengkap angkutan umum yang tersedia. Sebagai contoh, Berlin dan Munich memiliki kelengkapan transportasi umum, mulai dari U-Bahn, S-Bahn, trem, dan bus.

Lain halnya dengan Aachen. Kota terbarat di Jerman yang berbatasan langsung dengan Belgia dan Belanda ini memiliki wilayah berkontur tanah naik-turun. Menyesuaikan dengan kondisi tersebut, bus menjadi transportasi umum utama di wilayah ini. Aachen memiliki jaringan bus sepanjang 1.240,8 km dengan 68 rute bus, termasuk rute bus yang menjangkau hingga Belgia dan Belanda. (\*)

Salah satu keunikan transportasi di Jerman adalah layanannya tergantung pada kondisi dan topografi wilayah, dok.istimewa.



▲ Beroperasi sejak tahun 1904, trem di Hongkong Island menggunakan energi listrik sebagai penggerak mesin, dok.istimewa.

Selain integrasi antarmoda, pengguna juga dimudahkan dalam pembayaran tarif. Salah satu alat pembayaran multifungsi yang paling populer di Hongkong adalah *Octopus Card*. Kartu sakti ini bisa digunakan sebagai alat pembayaran di berbagai moda, seperti MTR, trem, bus, LRT, dan kapal feri.

### Jerman

Kereta menjadi transportasi umum paling diminati di Jerman. Hal ini didukung dengan tersedianya jaringan kereta di seluruh kawasan metropolitan negara ini.





## Electric Scooter sebagai Alternatif Transportasi Ramah Lingkungan

Skuter listrik menjadi pilihan moda transportasi personal yang ramah lingkungan. Selain itu, *e-scooter* lebih efisien sehingga dapat mengurangi ketergantungan bahan bakar fosil.

**B**eberapa tahun terakhir, moda transportasi ramah lingkungan mengalami perkembangan pesat, salah satunya skuter bertenaga listrik (*electric scooter* atau *e-scooter*). *E-scooter* semakin populer sebagai pilihan transportasi personal yang ramah lingkungan terutama untuk perjalanan sehari-hari.

Berbeda dengan moda transportasi bermesin konvensional pada umumnya, *e-scooter* memiliki desain ramping aerodinamis. Dengan menggunakan tenaga listrik sebagai sumber energi, *e-scooter* tidak hanya efisien dalam penggunaan

energi, tetapi juga mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil.

*E-scooter* tidak menghasilkan emisi yang merugikan lingkungan dan memberikan dampak yang lebih rendah. Selain itu, *e-scooter* juga menawarkan biaya operasional bahan bakar dan biaya perawatan yang lebih murah.

Kelebihan *e-scooter* terletak pada kemudahan penggunaannya, terutama untuk mobilitas di wilayah perkotaan. Dengan dimensi berat tergolong ringan, *e-scooter* ringan dan mudah dikendalikan

Kelebihan *e-scooter* terletak pada kemudahan penggunaannya, terutama untuk mobilitas di wilayah perkotaan. Dengan dimensi berat tergolong ringan, *e-scooter* ringan dan mudah dikendalikan melintasi jalan-jalan yang ramai dan menembus kemacetan lalu lintas.

melintasi jalan-jalan yang ramai dan menembus kemacetan lalu lintas. Selain itu, *e-scooter* dapat diparkir dengan mudah, menghemat waktu, dan usaha.

Selain kemudahan tersebut, *e-scooter* telah menjadi bagian gaya hidup masyarakat perkotaan. Pengguna umumnya memanfaatkan *e-scooter* saat berangkat dan pulang kerja, menuju ke gerai makanan, sampai berkeliling kota.

Namun demikian, pengguna harus tetap memperhatikan faktor keselamatan. Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Motor Listrik, skuter listrik diizinkan beroperasi dengan kecepatan maksimal 25 km/jam, serta harus memenuhi persyaratan keselamatan. Diantaranya lampu utama, sistem rem yang berfungsi dengan baik, dan klakson atau bel.(\*)

## Jenis-jenis Skuter Listrik

### Skuter Listrik Dua Roda

Skuter listrik dua roda adalah jenis skuter listrik paling populer dan mudah ditemukan. Jenis ini memiliki spesifikasi fisik dua roda, papan atau dek untuk pijakan berdiri, mesin listrik dan setang yang dapat dilipat. Dengan ukuran yang ramping, skuter 2 roda lebih praktis dan fleksibel dengan kendaraan lain.



### Skuter Listrik Tiga Roda

Skuter tipe ini memiliki dua roda di bagian belakang dan satu roda di bagian depan atau sebaliknya. Keunggulan utamanya adalah keseimbangan yang lebih stabil dibandingkan dengan model dua roda, membuatnya menjadi pilihan yang lebih aman, terutama untuk anak-anak dan penyandang cacat tertentu.



Selain itu, skuter ini juga memiliki tenaga yang lebih besar dengan kemampuan mencapai jarak hingga 100 km dalam sekali pengisian baterai penuh.

### Skuter Listrik dengan Dudukan

Skuter tipe ini memiliki sadel yang memberikan kenyamanan bagi pengendaranya sehingga tidak mudah merasa lelah. Skuter ini memiliki bentuk yang mirip dengan sepeda pada umumnya, baik dengan dua roda maupun tiga roda.



Skuter listrik ini menjadi pilihan yang paling nyaman dan aman untuk perjalanan jauh. Terdapat beberapa versi terbaru yang bahkan dilengkapi dengan keranjang yang berfungsi untuk menyimpan ransel atau barang bawaan.

### Skuter Listrik Off-Road

Skuter listrik *off-road* dirancang khusus untuk melintasi berbagai medan. Jenis ini merupakan skuter paling tangguh. Ciri khasnya terletak pada penggunaan roda yang lebih besar dan kuat sehingga aman untuk berkendara di medan seperti pasir, batu, lumpur, rumput, air, dan sebagainya.



Untuk mendukung performa maksimal, skuter *off-road* dilengkapi komponen motor, baterai, dan kerangka yang menggunakan versi terkuat dengan kapasitas lebih besar. Dengan jarak tempuh mencapai 115 km dan kecepatan maksimum hingga 80 km/jam, skuter ini cocok untuk kegiatan rekreasi atau sebagai alat transportasi di wilayah pedesaan yang terjal.(\*)



# Nostalgia Angkutan Umum Legendaris

Transportasi tak bisa dilepaskan dari mobilitas masyarakat di sebuah negara. Sistem transportasi yang memadai punya andil dalam membangun tingkat kesejahteraan masyarakat.

**T**ransportasi umum kerap menjadi pilihan utama masyarakat karena tarif yang murah dan tidak perlu capek berkendara menuju tempat tujuan.

Untuk mengakomodir kebutuhan mobilitas warga, sejumlah pemerintah daerah di Indonesia menyediakan moda transportasi umum yang disesuaikan dengan karakteristik wilayah. Sebagai contoh, di Jakarta saat ini sudah tersedia angkutan massal seperti Transjakarta, KRL, MRT dan LRT.

Sebelum moda-moda transportasi massal tersebut hadir, jalanan di kota Jakarta pernah dipenuhi moda transportasi umum dari yang tradisional sampai bermotor. Setidaknya, pemandangan tersebut sampai akhir tahun 90-an.

Pada Transmedia Edisi 2 ini, kami menghadirkan nostalgia kendaraan umum yang pernah ada dalam sejarah dunia transportasi negara ini. Berikut ulasannya.



## 1. Bus Kota

Jauh sebelum bus Transjakarta melanglang buana di jalanan Ibukota, bus kota sudah menjadi angkutan umum favorit bagi sebagian besar masyarakat Jakarta. Pada dekade 1950-an, bus merek Robur buatan Jerman Timur dan Ikarus buatan Hungaria banyak dipakai penyedia angkutan umum. Pada tahun 1969, Indonesia mendapatkan bantuan sekitar 4.000 unit bus merek Dodge dari Amerika untuk dijadikan armada bus kota.

Bus kota jenis tersebut yang dioperasikan oleh Perusahaan Umum Pengangkut Penumpang Djakarta (Perum PPD) dan sejumlah perusahaan swasta kemudian digantikan oleh bus-bus buatan manufaktur Jepang dan Eropa pada awal 90-an.



## 2. Trem

Moda angkutan ini mirip kereta api namun berjalan pada rel di jalanan kota. Awalnya, trem ditarik menggunakan sepasang kuda, tetapi awal tahun 1900-an mulai menggunakan mesin uap, kemudian berganti dengan mesin listrik di tahun 1930-an. Trem berhenti beroperasi pada tahun 1960-an, digantikan oleh armada bus kota dari Perum PPD dan operator swasta hingga kini.



### 3. Delman

Delman termasuk dalam transportasi tradisional. Menggunakan tenaga kuda sebagai penggerak, delman menjadi transportasi umum ramah lingkungan. Delman memberikan sensasi tersendiri bagi pengguna. Sayangnya, transportasi umum tradisional ini tergantikan oleh transportasi bermotor seperti bus dan bemo. Namun demikian, delman masih tetap ada sebagai tumpangan rekreasi dan wisata di tempat-tempat tertentu.



### 4. Oplet

Oplet sudah dikenal sejak tahun 1930-an hingga 1970-an, angkutan ini begitu populer hingga ke daerah pinggiran Jakarta. Ada beberapa versi tentang asal-usul nama oplet. Pertama dari nama Opelette merupakan mobil yang dibuat oleh pabrikan asal Jerman, Opel pada tahun 1932. Versi kedua berasal dari nama pabrikan asal Amerika, Chevrolet. Karena masyarakat sulit untuk mengucapkan kedua nama tersebut, akhirnya lahirlah nama 'oplet'. Oplet mulai punah dan terganti oleh angkutan umum lebih modern sejak tahun 1980-an.



### 5. Bajaj

Di Indonesia, bajaj pertama kali hadir pada dekade 1970-an dengan menggunakan mesin mirip milik Vespa. Bajaj juga merupakan angkutan umum berbasis kendaraan roda tiga. Namun ukuran bajaj yang lebih kecil, membuatnya lebih lincah untuk masuk hingga ke gang-gang. Pada perkembangannya, bajaj mulai ditinggalkan dan terlupakan.



### 6. Bus Tingkat

Armada bus tingkat pertama kali hadir di Jakarta pada tahun 1968 dengan menggunakan bus buatan Leyland Titan hingga tahun 1980-an. Tak lama setelahnya, bus tingkat Volvo asal Swedia turut beroperasi. Sayangnya, kendala ketersediaan dan harga suku cadang membuat bus tingkat harus menyerah untuk beroperasi pada pertengahan dekade 1990-an. Saat ini, Pemprov DKI Jakarta kembali menghadirkan bus tingkat meski hanya sebatas untuk penggunaan wisata.



### 7. Bemo

Bemo hadir di Indonesia pada tahun 1962, berbarengan dengan pesta olah raga Ganefo (*Games of Emerging Forces*) – pesta olah raga saingan Olimpiade. Bemo menjadi transportasi pengganti becak yang dapat memuat penumpang lebih banyak dan efisien. Pada tahun 1970-an, bemo harus berhenti beroperasi di Jakarta dan beberapa kota besar lainnya. Meski begitu, bemo masih bisa ditemui di wilayah pelosok atau pinggiran kota Jakarta hingga tahun 2000-an.



### 8. Helicak

Moda transportasi umum satu ini cukup unik, lantaran menggabungkan antara 'helikopter' dan 'becak'. Desainnya memang mirip becak, yakni penumpang duduk di depan dan pengemudi di belakang. Namun helicak menggunakan Vespa sebagai penggerak utamanya. Helicak beroperasi sejak tahun 1971 hingga 1980-an untuk menggantikan fungsi becak. (\*)



# Bahaya Sinar Laser bagi Penerbangan

Gangguan sinar laser atau yang dikenal dengan istilah '*laser strike*' dalam dunia aviasi berdampak yang fatal terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan.

**S**ecara teknis, sinar laser tidak merusak sistem pesawat terbang namun menjadi sangat berpotensi menyebabkan *accident/incident* apabila sinar laser ditembakkan langsung ke arah pilot.

Baru-baru ini, pengamat penerbangan Gerry Soejatman membagikan kisahnya di media sosial yang kemudian viral. Ia menuturkan pengalamannya terkena sorotan sinar laser saat menjadi penumpang pesawat terbang. Saat itu, pesawat yang ditumpanginya melintas di atas kawasan Cilincing, Jakarta Utara.



Microsleep bukan hanya mengantam, kelelahan penerbangan telah jadi ancaman bagi penumpang.

## Di dalam undang-undang, laser ataupun *obstacle* lainnya seperti layang-layang dan *drone*, masuk dalam pelanggaran UU Penerbangan.

Power napping diibaratkan sebagai penyesaran kembali otak yang sudah lelah dengan cara tidur selama 15 hingga 20 menit, baik istimewa.

Akibat tembakan sinar laser yang mengenai mata Gerry, ia mengaku sempat mengalami gangguan penglihatan sesaat. Menurut Gerry, jika sinar laser tersebut mengenai mata pilot, maka penglihatan sang pilot akan terganggu.

Semakin berbahaya jika sinar laser disorot ke arah kokpit saat pesawat hendak mendarat. Tak menutup kemungkinan konsentrasi pilot dan co-pilot terganggu, sehingga berpotensi menyebabkan kecelakaan.

Di dalam undang-undang, laser ataupun *obstacle* lainnya seperti layang-layang dan *drone*, masuk dalam pelanggaran UU Penerbangan.

Berdasarkan UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yakni Pasal 210 yang berbunyi 'Setiap orang dilarang berada di daerah tertentu di bandar udara, membuat halangan (*obstacle*), dan/atau melakukan kegiatan operasi penerbangan yang dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan, kecuali memperoleh izin dari otoritas bandar udara.'

Hukuman dari Pasal 210 tersebut adalah Pasal 421 ayat 2, yang berbunyi:

Setiap orang membuat halangan (*obstacle*), dan/ atau melakukan kegiatan lain di kawasan keselamatan operasi penerbangan yang membahayakan keselamatan dan keamanan penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 210 dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun dan/atau denda paling banyak Rp 1.000.000.000,00 (satu miliar rupiah).

Setelah mengetahui dampak serta hukuman yang menanti dari tindakan berbahaya sorotan laser pada penerbangan, masyarakat hendaknya mulai menyadari pentingnya berkontribusi menciptakan ruang penerbangan yang terbebas dari gangguan. Kesadaran ini perlu makin dikuatkan dengan kolaborasi bersama *stakeholder* transportasi terkait. Bentuk kolaborasi dapat berupa edukasi, serta penindakan tegas pada pelaku.(\*)

## Dampak sinar laser jika diarahkan ke pilot pesawat yang berada pada:

### Ketinggian 106 meter

Menyebabkan kebutaan sementara (*temporary blind*).

### Ketinggian 365 meter

Menyebabkan silau dan gangguan penglihatan ke luar kokpit.

### Ketinggian 1.127 meter

Menyebabkan kehilangan konsentrasi.

Sumber: Federal Aviation Administration (FAA)



## Segudang Manfaat Penerapan AI di Sektor Transportasi

Memasuki era 4.0, pemanfaatan teknologi kecerdasan buatan atau *Artificial Intelligence* (AI) semakin masif pada sejumlah sektor esensial, termasuk transportasi. Kehadiran AI diharapkan dapat meningkatkan efisiensi, keamanan dan kenyamanan, serta pengalaman perjalanan baru bagi pengguna.

AI merupakan teknologi yang bekerja dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber. Data tersebut kemudian diolah dan dianalisa untuk membuat keputusan secara otomatis atau mengambil tindakan yang sesuai dengan kebutuhan.

Pada sektor transportasi, adaptasi teknologi AI ditujukan untuk meningkatkan efisiensi transportasi secara signifikan. Misalnya, pengoptimalan rute dan jadwal, pengendalian lalu lintas dan keselamatan jalan, pengelolaan armada dan meningkatkan sistem keamanan pada transportasi umum.

Berikut beberapa contoh lain penerapan teknologi AI dalam sistem transportasi:



### Kendaraan Otonom

Kendaraan otonom adalah kendaraan yang dapat bergerak tanpa dikemudikan oleh manusia. Dengan menggunakan sensor kamera dan algoritma AI, kendaraan otonom mampu mendeteksi atau menghindari objek yang dicurigai dapat menghambat

perjalanan. Teknologi tersebut juga mampu merespons situasi lalu lintas dengan cepat dan akurat.



### Sistem Transportasi Cerdas

Dengan teknologi AI memungkinkan sistem transportasi mampu mengintegrasikan data dari berbagai sumber, termasuk pengukuran lalu lintas, pemantauan cuaca, dan informasi akurat atau *real time* pada pengguna.



### Memantau Keselamatan

Teknologi AI juga dapat diadaptasi pada sistem pemantauan keselamatan. Sistem tersebut diperuntukkan untuk mengukur dan memprediksi potensi masalah kendaraan, memberikan peringatan diri kepada pengemudi sehingga meminimalkan risiko kecelakaan.



### Sistem Keamanan

Sistem keamanan pada transportasi umum menjadi perhatian khusus pengguna. Teknologi AI dapat membantu meningkatkan keamanan dengan berbagai cara, diantaranya pengenalan wajah, mendeteksi objek yang mencurigakan, juga peringatan dini kepada petugas atau pengemudi.

Penerapan teknologi AI juga perlu diimbangi dengan pengaturan, perlindungan data yang tepat, juga infrastruktur dan sistem yang saling terkoordinasi. Sehingga penggunaannya pada sektor transportasi dapat memberikan manfaat nyata bagi seluruh aspek masyarakat.(\*)



**BERANI KATAKAN TIDAK  
PADA NARKOBA!!!**



**SELAMATKAN HIDUP  
SELAMATKAN BANGSA**

*#WarOnDrugs #Say No To Drugs For Transportation Safety*



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA



Layanan Informasi, Keluhan  
dan Pengaduan Jasa Transportasi

**CONTACT  
CENTER 151**

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

**INF**  
K E M E N H U B



Layanan **CONTACT CENTER 151**  
Kemenhub Dapat Diakses Melalui:

 [info151@dephub.go.id](mailto:info151@dephub.go.id)

 telepon151

 08112011151

 [kemenhub151](https://twitter.com/kemenhub151)

 [@kemenhub151](https://www.facebook.com/kemenhub151)

 [@kemenhub151](https://www.instagram.com/kemenhub151)

 [Kementerian Perhubungan RI](https://www.youtube.com/KementerianPerhubunganRI)