

TRANSMEDIA

Potret Transportasi Indonesia



**Wajah Baru
Bandara Sepinggan:
Siap Sambut Jutaan
Penumpang**

**Pesona IKN
dari Atas
Kapal Pinisi,
Wisata
Bahari yang
Mengagumkan**

**Transformasi
Transportasi
Menuju Ibu Kota
Negara Maju**

BICARA TRANSPORTASI?
**BACA DULU
TRANSMEDIA**

Referensi Andal Catatan Kinerja
Transportasi Indonesia

**PROFESIONAL,
BERISI, BERIMBANG,
DAN TEPERCAYA**



Transformasi Transportasi Menuju Ibu Kota Negara Maju

Pembaca Budiman!

Pemindahan Ibu Kota Negara Republik Indonesia masuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020 - 2024. Pemindahan tersebut didasari beberapa faktor, terutama berkaitan dengan kelebihan penduduk yang dialami ibu kota Indonesia saat ini.

Kabupaten Penajam Pasir Utara Kalimantan Timur dipilih sebagai Ibu kota negara baru yang diberi nama Ibu Kota Nusantara (IKN). IKN merupakan *milestone* Indonesia Maju 2045 sebagai upaya Indonesia membangun kota baru yang *smart*, kompetitif, serta bertransformasi berbasis teknologi dan *green economy*.

Sesuai konsep tersebut, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) berperan dalam mewujudkan transformasi bermobilisasi yang meliputi terhubung, aktif, dan

mudah diakses. Sejumlah kajian dan penelitian pun dilakukan dalam rangka menghasilkan perencanaan transportasi yang sesuai dengan konsep IKN.

Adapun dalam perjalanannya, Kemenhub mengoptimalkan transportasi darat, laut, dan udara eksisting melalui Balikpapan dan Samarinda. Penyediaan kapal laut juga layanan antarmoda telah memudahkan mobilisasi logistik juga pekerja selama masa pembangunan berlangsung.

Kemenhub juga memberikan dukungan transportasi pada kegiatan perayaan kemerdekaan Republik Indonesia ke-79 di IKN. Perayaan ini sekaligus menjadi momentum bagi Kemenhub memperkenalkan infrastruktur serta teknologi transportasi yang nantinya beroperasi di IKN.

Selamat membaca!



TRANSMEDIA

Majalah Kementerian Perhubungan

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

Pembina: Menteri Perhubungan Republik Indonesia, **Penasehat:** Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan, Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Direktur Jenderal Perkeretaapian, Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan, Kepala Badan Kebijakan Transportasi Perhubungan, Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek, **Penanggung Jawab:** Budi Rahardjo, **Pemimpin Redaksi:** Mia Ermaya, **Redaktur Pelaksana:** Heri Gunawan, Dyota Laksmi Tenerezza, **Redaksi:** Arifatmi Hastuti, Diah Prihatini, Mella Loliari Chintina, Aditya Dwi Ardiandhini, Yosephin Parsaulian, Intan Widhy Astuti, Revi Yohana, Yuli Anna Anita, **Tim Redaksi:** Andesrianta Rakhmad, Andung Bayumurti, Prayogie, Syarifah Noor Hidayati, **Redaksi Foto:** Abdullah Baraja, Okto Berbudi, Rohani, Septian Fajar Saputra, Jovita Nathania, **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 | 2024



Ilustrasi Ibu Kota Nusantara,
dok.istimewa



6
TRANS MATA

8
TRANS UTAMA
**Transformasi
Transportasi
Menuju Ibu Kota
Negara Maju**





TRANS DARAT

26 Bus AKAP Memenuhi Standar Keselamatan. Yuk Naik Tanpa Khawatir



TRANS UDARA

30 Wajah Baru Bandara Sepinggu: Siap Sambut Jutaan Penumpang



TRANS LAUT

34 Pelabuhan Indonesia Siap Disandari Kapal Pesiar Jumbo



TRANS PERKERETAAPIAN

38 Urai Penumpukan Penumpang, Stasiun Pondok Rajeg Siap Beroperasi

TRANS SDM

42 Tingkatkan Tiga Keterampilan *Soft Skill*, SDM Transportasi Siap Hadapi Persaingan Global

KILAS BERITA

44 Kilas Balik Konektivitas Infrastruktur Transportasi Indonesia

TRANS INTERNASIONAL

54 Menelusuri Pantai Timur Korea Selatan dengan Sea Train

TRANS HIJAU

56 Teknologi *EnergySails*, Adopsi Energi Terbaru di Laut Lepas



LIPUTAN

48 Pesona IKN dari Atas Kapal Pinisi, Wisata Bahari yang Mengagumkan

TRANS PERSPEKTIF

52 Isu Strategis Pemerataan Infrastruktur Transportasi

TRANS SEJARAH

58 Transformasi Bus Tingkat di Indonesia: Dari Moda Angkutan hingga Wisata

TRANS SEHAT

60 Perjalanan Jauh Nyaman Dengan Bantal Ekstra

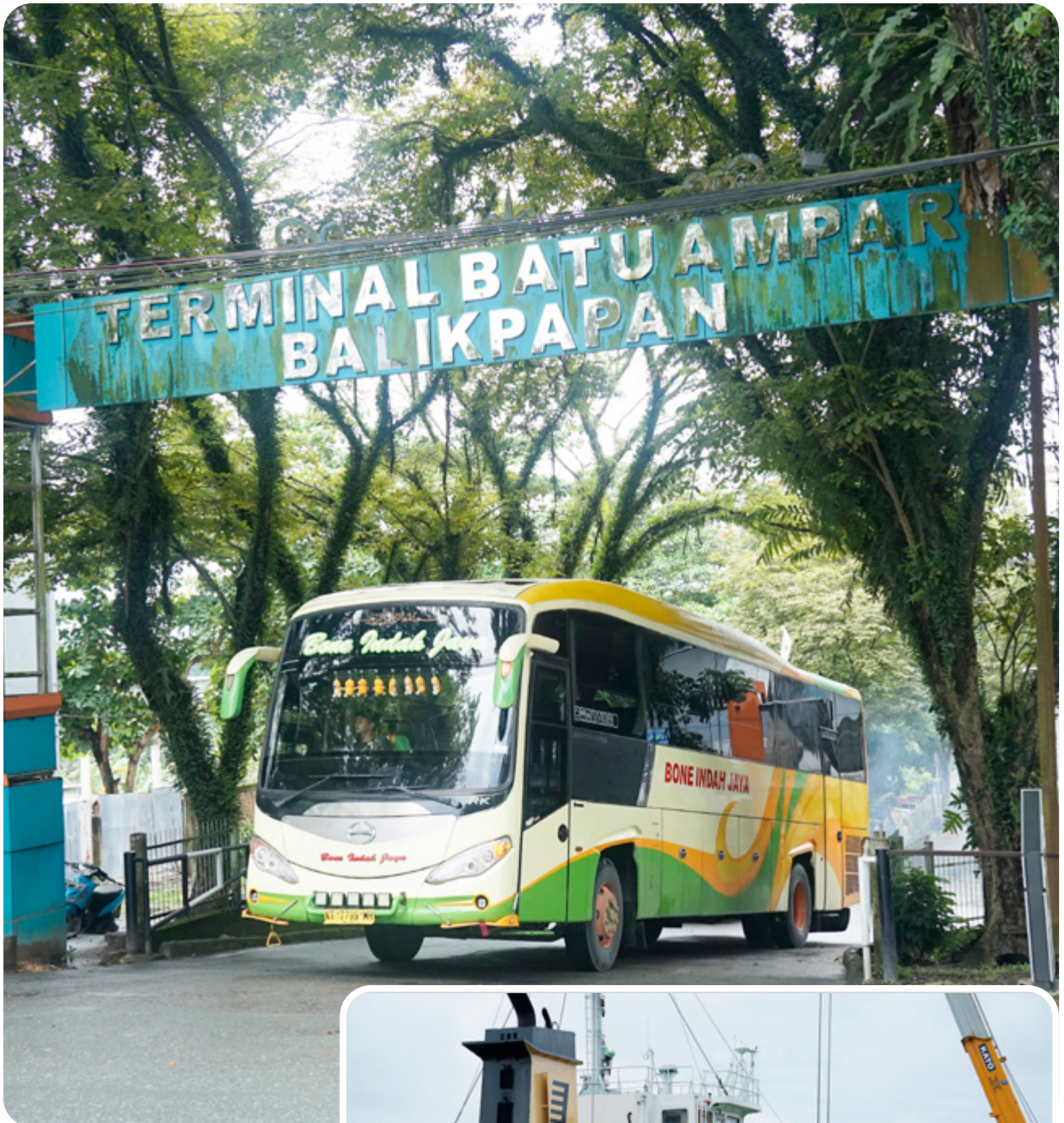
TRANS TEKNOLOGI

62 Robot AI Sahabat Baru Penumpang Disabilitas

Bus Pemandu Moda Sinar Jaya
di KIPP, dok.integrati ▶

Pelayanan *boarding* di
Bandara SAMS Sepinggan,
Kalimantan Timur,
dok.integrati





▲
Terminal Batu Ampar
Balikpapan, Kalimantan Timur,
dok.integrity

Aktivitas di Pelabuhan
Semayang, Kalimantan Timur, ▲
dok.integrity



Transformasi Transportasi Menuju Ibu Kota Negara Maju

Kementerian Perhubungan tengah menyiapkan pembangunan sistem transportasi yang cerdas, terintegrasi, dan ramah lingkungan di Ibu Kota Nusantara (IKN). Bersama para pemangku kepentingan, Kemenhub optimis pembangunan infrastruktur transportasi di wilayah IKN akan selesai tepat waktu.



Pergerakan masyarakat dan penggunaan kendaraan pribadi merupakan penyebab tingginya tingkat kepadatan lalu lintas di ibu kota Jakarta. Dari data penduduk Kementerian Dalam Negeri (Kemendagri) berdasarkan hasil sensus penduduk tahun 2020 dengan data administrasi kependudukan menunjukkan jumlah penduduk Indonesia telah mencapai 271,35 juta jiwa.

Dari jumlah tersebut, sebanyak 131,79 juta jiwa atau 55,94% penduduk Indonesia berdomisili di Jawa khususnya Jakarta. Tingginya angka populasi tersebut menyebabkan beragam permasalahan yang muncul, seperti kemacetan lalu lintas juga polusi udara dan air. (Infografis 1)

Infografis 1

Akibat Kemacetan Lalu Lintas Jakarta

- Kerugian ekonomi **Rp65 Triliun** per tahun
- Tingkat kemacetan **53%**
- Peringkat **10 kota** termacet se-Asia
- Peningkatan **1%** urbanisasi hanya meningkatkan **1,4%** produk domestik per kapita

Sumber: Setneg.go.id

“Kami melakukan *overview* dengan helikopter melihat beberapa titik yang menjadi alternatif lokasi bandara baru. Kami juga meninjau titik dari pelabuhan atau dermaga seperti di dermaga wisata Marina di Labuan Bajo.”

Menteri Perhubungan
Budi Karya Sumadi

Setelah melakukan kajian mendalam, Presiden Joko Widodo akhirnya memutuskan pemindahan ibu kota negara ke Kabupaten Penajam Pasir Utara dan dicantumkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024.

Rancangan Transformasi Transportasi Berada di Kalimantan Timur, nama Nusantara dipilih sebagai representasi identitas bangsa Indonesia. Ibu Kota Nusantara (IKN) merupakan *milestone* Indonesia Maju 2045, artinya bukan hanya sekedar memindahkan fisik ibu kota melainkan sebagai upaya Indonesia membangun kota baru yang *smart*, kompetitif di tingkat internasional, serta bertransformasi berbasis teknologi dan *green economy*. (Infografis 2)



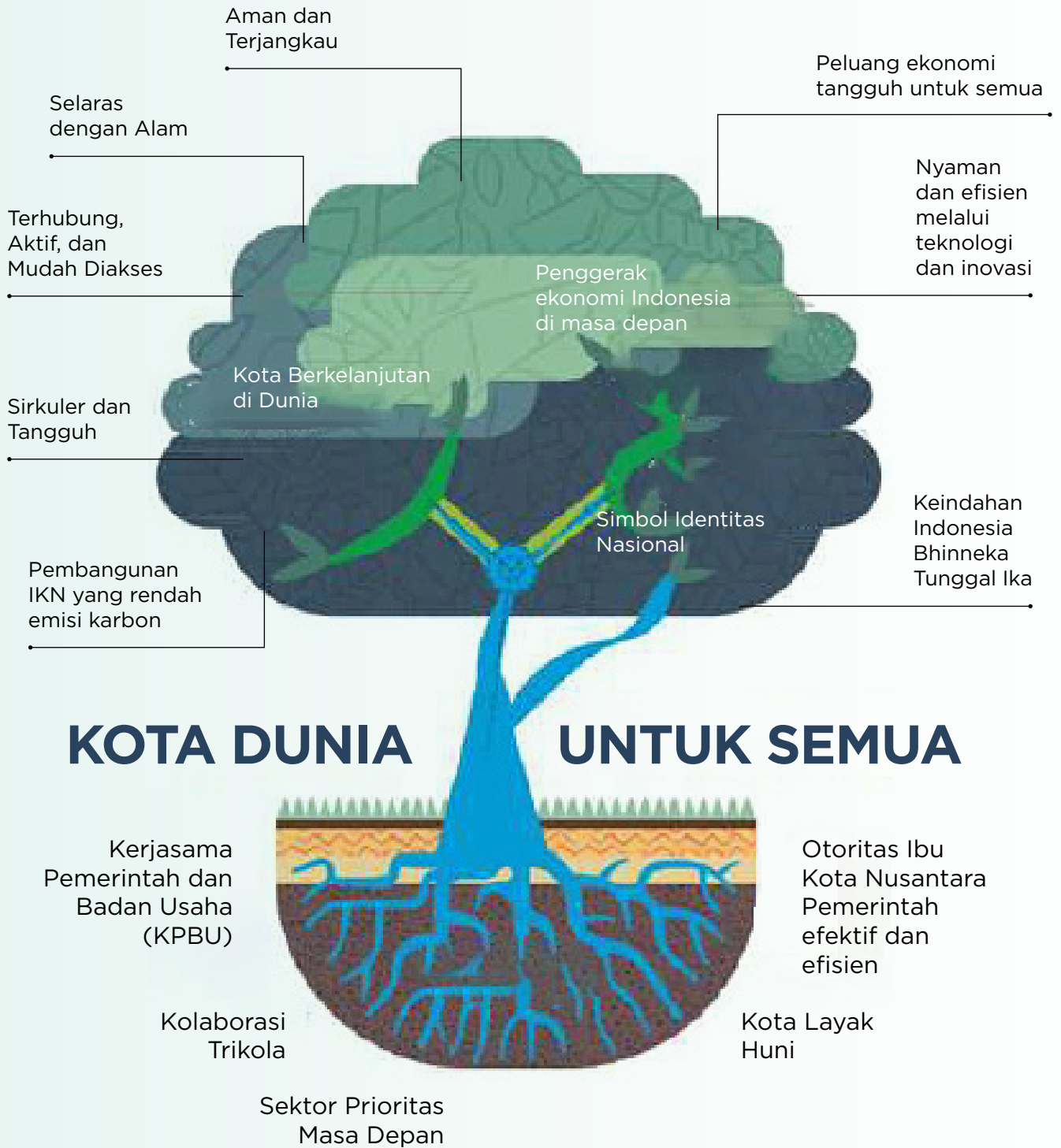
Infografis 2

Konsep Transformasi Budaya IKN Nusantara

- Transformasi Berbangsa dan Bernegara
- Transformasi Bermukim
- Transformasi Bekerja
- Transformasi Bermobilisasi
- Transformasi Melestarikan Lingkungan

Sumber: Baketrans Kemenhub

Visi Ibukota Negara Baru



Sesuai konsep transformasi tersebut, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) berperan dalam mewujudkan transformasi bermobilisasi yang meliputi terhubung, aktif, dan mudah diakses. Adapun *Key Performance Indicator* (KPI) transformasi bermobilisasi yaitu : (Infografis 3)

Infografis 3

KPI Transformasi Bermobilisasi

- **80%** *public transport modal share* pada 2045
- **80%** *transit service coverage* pada 2045
- **<500m** jarak berjalan kaki ke simpul transit
- **Maksimum 2x** perpindahan moda
- **Minimal 25km/jam** kecepatan di Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) di *rush hour*
- **<50 menit** koneksi transit ekspres dari KIPP ke bandara strategis pada 2030
- **Integrasi fisik**, jadwal, dan informasi pembayaran melalui *intelligent transport system* (ITS)

Sumber: Baketrans Kemenhub

Dalam perjalanannya, sejumlah penelitian dan kajian pun telah dilakukan oleh Kemenhub melalui Badan Kebijakan Transportasi (Baketrans) yang ditunjuk sebagai Ketua Satgas Pengembangan Sistem Transportasi IKN Nusantara dan telah menghasilkan dokumen perencanaan transportasi berupa *masterplan*, *feasibility study* dan *Detail Engineering Design* (DED). (Infografis 4)

Infografis 4

Hasil Kajian Baketrans untuk IKN

- **Rencana jaringan transportasi** (sistem infrastruktur, kebutuhan investasi, layanan simpul angkutan umum)
- **Rencana jaringan transportasi darat** (bus listrik, transportasi publik, bus perkotaan)
- **Rencana jaringan perkeretaapian** (pola operasi KA Balikpapan – IKN, *Autonomous Rapid Transit* (ART))
- **Rencana pembangunan fasilitas pelabuhan wisata** (penyediaan kapal phinisi)
- **Rencana jaringan transportasi udara** (bandar udara IKN)

Sumber: Baketrans Kemenhub



“IKN akan menjadi mesin penggerak perekonomian bagi Kalimantan dan menjadi pemicu penguatan rantai nilai domestik di seluruh Kawasan Timur Indonesia. Pembangunan IKN menempatkan Indonesia dalam posisi yang lebih strategis dalam jalur perdagangan dunia, aliran investasi, dan inovasi teknologi. Selain itu, IKN juga akan menjadi percontohan bagi pengembangan kota yang hijau dan berkelanjutan yang didorong oleh penerapan teknologi terkini,” jelas Kepala Baketrans Kemenhub Robby Kurniawan.

Setelah dirumuskan rekomendasi kebijakan transportasi wilayah IKN, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi juga terus melakukan peninjauan pembangunan sistem moda transportasi hijau dan modern di IKN. Salah satunya adalah meninjau lokasi bandara baru dan dermaga wisata.

“Kami melakukan *overview* dengan helikopter melihat beberapa titik yang menjadi alternatif lokasi bandara baru. Kami juga meninjau titik dari pelabuhan atau dermaga seperti di dermaga wisata Marina di Labuan Bajo,” ujar Menhub Budi.

“Pengembangan Ibu Kota Nusantara sebagai wilayah pengembangan baru, sangat membutuhkan dukungan infrastruktur eksisting yang sudah tersedia di kota-kota sekitar seperti jaringan jalan, bandar udara, pelabuhan laut, energi, sumber daya air, dan infrastruktur yang direncanakan di masa depan seperti halnya pembangunan angkutan berbasis rel.”

Kepala Baketrans Kemenhub
Robby Kurniawan.

Dukung Mobilisasi Pembangunan

Percepatan pembangunan infrastruktur transportasi berlangsung semakin masif terutama di Kawasan Inti Pusat Pemerintahan (KIPP) IKN. Sebagai bentuk dukungan dalam aspek transportasi selama masa konstruksi, Kemenhub mengoptimalkan transportasi darat, laut, dan udara eksisting melalui Balikpapan dan Samarinda.

“Pengembangan Ibu Kota Nusantara sebagai wilayah pengembangan baru, sangat membutuhkan dukungan infrastruktur eksisting yang sudah tersedia di kota-kota sekitar seperti jaringan jalan, bandar udara, pelabuhan laut, energi, sumber daya air, dan infrastruktur yang direncanakan di masa depan seperti halnya pembangunan angkutan berbasis rel,” Robby Kurniawan menambahkan.

Sejak tahap awal pembangunan, Bandar Udara Sepinggang, Pelabuhan Laut Semayang, dan Terminal Penumpang Tipe A Batu Ampar menjadi contoh





simpul-simpul transportasi yang saling berintegrasi menunjang aksesibilitas. Dari sisi laut, KSOP Wilayah II Balikpapan mendukung ketersediaan transportasi laut maupun infrastruktur transportasi khususnya terkait distribusi material selama masa pembangunan.

“KSOP Wilayah II Balikpapan berperan cukup penting terutama diawal-awal pembangunan IKN. Dalam masa pembangunannya sejak awal hingga sekarang, kami memastikan bagaimana rangkaian logistik ini harus dibuat sesederhana mungkin supaya jarak pengiriman lebih dekat juga dengan biaya yang terjangkau,” kata Kepala KSOP Wilayah II Balikpapan Capt Bharto Ari Raharjo.

Adapun dalam pelaksanaannya, KSOP Wilayah II Balikpapan memanfaatkan garis pantai untuk mempercepat arus pengiriman logistik khususnya kargo-kargo dengan muatan besar. Garis pantai bukan hanya sekedar batas fisik, tetapi juga memiliki implikasi yang luas terhadap berbagai aspek kehidupan maritim dan pembangunan wilayah pesisir. (Infografis 5)

Infografis 5

Sebaran Pelabuhan Umum Pendukung Kegiatan Logistik IKN

Logistik IKN:

1. Pelabuhan Balikpapan
2. Pelabuhan Tanapaser

Sebaran Terminal Pelabuhan Pendukung Percepatan Pembangunan IKN:

- 1) Terminal Semayang;
- 2) Terminal Kampung Baru;
- 3) Terminal KKT;
- 4) Terminal Intipratama Bandar Kariangau;
- 5) Terminal Lestari Samudera Sakti;
- 6) Terminal Penajam Banua Taka;
- 7) Terminal Edy Jaya Putra;
- 8) Terminal Penajam Paser Utara;
- 9) Terminal ILSS;
- 10) Dermaga Logistik IKN oleh PUPR;
- 11) Terminal Khusus PT ITCHI Hutani Manunggal;
- 12) Terminal Khusus Tepian Benuo Paser;
- 13) Terminal Khusus Balikpapan Readymix.

Sumber: Direktorat Kepelabuhanan DJPL Kemenhub

“Sebagai contoh Pelabuhan Balikpapan khususnya Terminal Semayang yang saat ini dioperasikan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) merupakan salah satu gerbang logistik untuk bongkar material yang digunakan saat pembangunan di IKN Nusantara telah dilengkapi dengan fasilitas alat bongkar muat yang baik guna menunjang proses *stevedoring, cargdoring* dan *receiving/delivery* dari dan ke Pelabuhan, begitu juga dengan terminal-terminal lain disekitar IKN.”

Direktur Kepelabuhanan
Muhammad Masyhud

“Sebagai contoh Pelabuhan Balikpapan khususnya Terminal Semayang yang saat ini dioperasikan oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) merupakan salah satu gerbang logistik untuk bongkar material yang digunakan saat pembangunan di IKN Nusantara telah dilengkapi dengan fasilitas alat bongkar muat yang baik guna menunjang proses *stevedoring, cargdoring* dan *receiving/delivery* dari dan ke Pelabuhan, begitu juga dengan Terminal-terminal lain disekitar IKN,” terang Direktur Kepelabuhanan Muhammad Masyhud.



Sedangkan dari sisi keamanan dan keselamatan maritim, KSOP Wilayah II Balikpapan menambah kapal patroli dan melakukan pemantauan menggunakan *drone* di perairan wilayah Balikpapan dan seputar IKN Nusantara.

“Kami terus memfasilitasi dari sisi keselamatan, keamanan, dan perlindungan lingkungan. Kami terus memperbaharui kapal patroli juga menggunakan *drone* sehingga bisa mengawasi banyak titik,” Capt Bharto menambahkan.

Meningkatnya intensitas kapal yang masuk ke Balikpapan, membuat kepadatan yang cukup signifikan di wilayah pelabuhan. Untuk itu KSOP memanfaatkan beberapa pelabuhan baru yang diperuntukkan untuk kegiatan umum sementara.



“Aktivitas di pelabuhan semakin padat terutama di KTT Semayang. Kami akhirnya memanfaatkan beberapa pelabuhan baru untuk melakukan kegiatan umum.”

Kepala KSOP Wilayah II Balikpapan Capt Bharto Ari Raharjo

“Aktivitas di pelabuhan semakin padat terutama di KTT Semayang. Kami akhirnya memanfaatkan beberapa pelabuhan baru untuk melakukan kegiatan umum,” kata Capt Bharto.

Kemudian dari sisi darat, BPTD Kelas II Kalimantan Timur turut menyediakan layanan transportasi menunjang mobilisasi masyarakat menuju IKN. Layanan tersebut berupa subsidi angkutan jalan antarmoda (KSN) Balikpapan – IKN bekerja sama dengan PT Sinar Jaya sebagai operator bus. (Infografis 6)

Infografis 6

Pelaksanaan Layanan Angkutan Antarmoda Balikpapan – IKN



6

Armada



31 Desember 2024



3 jam

(Waktu Tempuh)

Expected Headway



Head Way

± 60 menit

Sumber: BPTD Kelas II Kalimantan Timur

Berangkat KIPP IKN

Lintasan: KIPP IKN - Terminal Batu Ampar - Bandara SAMS Sepingga - Pelabuhan Semayang

BERANGKAT	ESTIMASI TIBA		
IKN	Batu Ampar	Sepingga	Semayang
10.00	12.00	12.30	13.00
11.00	13.00	13.30	14.00
12.00	14.00	14.30	15.00
13.00	15.00	15.30	16.00
17.30	19.30	20.00	20.30
18.30	20.30	21.00	21.30

Tujuan KIPP IKN

Lintasan: Pelabuhan Semayang - Bandara SAMS Sepingga - Terminal Batu Ampar - KIPP IKN

ESTIMASI TIBA			BERANGKAT
Semayang	Sepingga	Batu Ampar	IKN
06.00	06.30	07.00	09.00
07.00	07.30	08.00	10.00
08.00	08.30	09.00	11.00
09.00	09.30	10.00	12.00
14.00	14.30	15.00	17.00
15.00	15.30	16.00	18.00

Fasilitas Bus



**Executive
26 Seats**



**Reclining
Seats**



**Air
Conditioner**

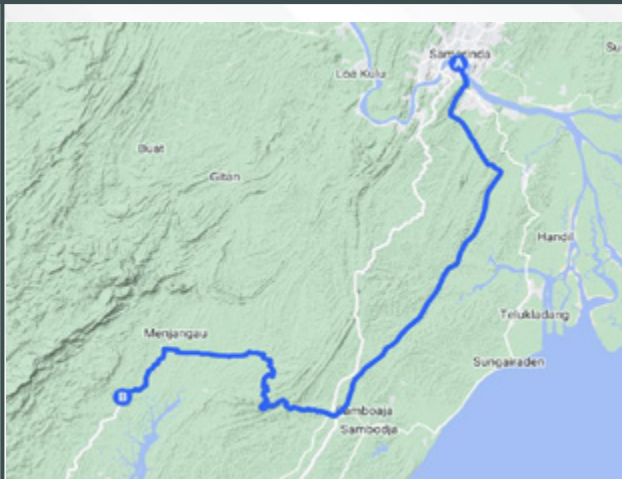


**USB
Charging**



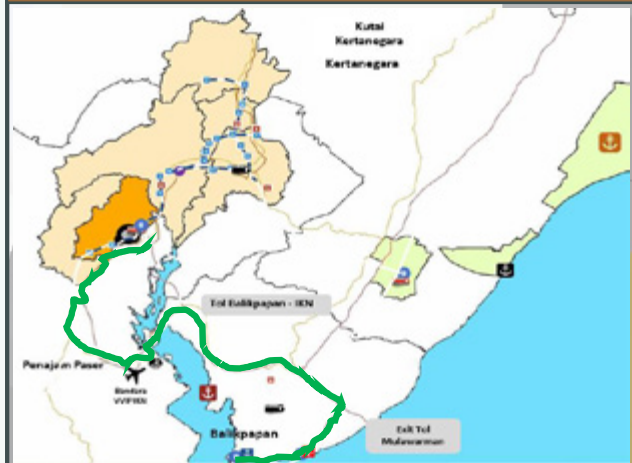
**Entertain
Media**

Rencana Layanan Bus Antar Moda Bus Diesel



Rute : Terminal Tipe A Samarinda Seberang – KIPP IKN (Via Toll Mahkota – Toll Samboja)
 Jarak : 120 km
 Armada : medium bus (8 meter)
 Headway : 60 menit

Rencana Layanan Antar Moda Bus Listrik



Rute : Pelabuhan Semayang-Bandara SAMS Sepingga-Terminal Tipe A Batu Ampar Balikpapan-KIPP IKN (via jalan tol Balikpapan-Jembatan Pulau Balang/Sp. Riko)
 Jarak : 82,26 km
 Armada : medium e-bus (8 meter)
 Headway : 30 menit

Sumber: BPTD Kelas II Kalimantan Timur

“Layanan antarmoda menuju IKN sudah dimulai sejak penghujung tahun 2022. Rute Balikpapan - IKN Nusantara memiliki panjang lintasan 127km via Tol Samboja dengan tarif Rp43.000.”

Kepala BPTD Kelas II Kalimantan Timur
Muiz Thohir



“Layanan antarmoda menuju IKN sudah dimulai sejak penghujung tahun 2022. Rute Balikpapan - IKN Nusantara memiliki panjang lintasan 127km via Tol Samboja dengan tarif Rp43.000,” kata Kepala BPTD Kelas II Kalimantan Timur, Muiz Thohir.

Muiz Thohir menambahkan meski ada transportasi komersil eksisting dengan rute yang sama, penumpang layanan antarmoda memiliki pasar tersendiri utamanya pekerja yang akan menuju IKN. Layanan antarmoda Balikpapan - IKN Nusantara melayani perjalanan di tiga titik penjemputan, yaitu Bandar Udara SAMS Sepinggian, Pelabuhan Semayang, dan Terminal Tipe A Batu Ampar. (Infografis 7)



Infografis 7

Load Factor Penumpang

2022 (November - Desember):
1.630

2023: **2.915**

2024 (per Juli) : **3.717**

Sumber: BPTD Kelas II Kalimantan Timur

“Dalam mendukung pengoperasian bandar udara IKN, Otban Wilayah VII Balikpapan juga melakukan penugasan kepada personil teknik dan operasional dari 29 bandara untuk bertugas di bandar udara IKN.”

Kepala Otban Wilayah VII Balikpapan
Imron Jazuli

Rahmat, salah satu penumpang yang juga pekerja di IKN mengaku nyaman dan sering melakukan perjalanan menggunakan layanan antarmoda Balikpapan - IKN. “Bis nya tepat waktu dan bisa naik di pelabuhan jadi gak perlu ke terminal dulu,” kata Rahmat.

Dukungan juga diberikan transportasi udara melalui pengawasan rutin dan *monitoring* berkala yang dilakukan Otoritas Bandara (Otban) Wilayah VII Balikpapan. Pengawasan meliputi aspek kesiapan operasional, sarana dan prasarana penunjang, infrastruktur, serta fasilitas lainnya.

“Otban Wilayah VII melaksanakan pengawasan secara rutin dan berkala terhadap semua aspek penerbangan





melalui kegiatan inspeksi, *monitoring*, pengujian, survey dan pengamatan yang oleh para Inspektur Penerbangan sesuai dengan bidang kompetensinya masing-masing. Selain itu dilakukan pula sosialisasi, seminar, forum *group discussion* dan bimbingan teknis dengan para pemangku kepentingan dan masyarakat umum dengan tema yang terkait dengan keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan,” jelas Kepala Otban Wilayah VII Balikpapan Imron Jazuli.

Imron menambahkan, dalam mendukung pengoperasian bandar udara IKN, Otban Wilayah VII Balikpapan juga melakukan penugasan kepada personil teknik dan operasional dari 29 bandara untuk bertugas di bandar udara IKN.

Sebagai informasi bandar udara IKN dirancang memiliki *runway* 3000 x 45 meter, *Taxiway A* (180 x 30) m dan *B* (a180 x 30) m dan *Apron* 102.150 m², serta luas terminal VVIP dan VIP sebesar 7.352 m². Hingga Agustus 2024, pembangunan *runway* bandar udara telah mencapai panjang 1.025 x 30 meter.

“Sesuai dengan Keputusan Menteri Sekretaris Negara Republik Indonesia nomor 11 Tahun 2024 tentang Panitia Pelaksana Peringatan Hari Ulang Tahun Ke-79 Kemerdekaan Republik Indonesia Tahun 2024, Kemenhub mendapat tugas untuk memberikan dukungan transportasi pada kegiatan HUT RI Ke-79 di IKN.”

Juru Bicara Kemenhub
Adita Irawati

Sukseskan Perayaan Kemerdekaan

Dalam rangka menyukseskan Hari Kemerdekaan Republik Indonesia yang digelar di IKN, Kemenhub terus memantau persiapan infrastruktur transportasi. Kolaborasi bersama *stakeholder* pun terus dilakukan untuk mengantisipasi lonjakan kehadiran tamu undangan.

“Sesuai dengan Keputusan Menteri Sekretaris Negara Republik Indonesia nomor 11 Tahun 2024 tentang Panitia Pelaksana Peringatan Hari Ulang Tahun Ke-79 Kemerdekaan Republik Indonesia Tahun 2024, Kemenhub mendapat tugas untuk memberikan dukungan transportasi pada kegiatan HUT RI Ke-79 di IKN,” ujar Juru Bicara Kemenhub Adita Irawati.



Kemenhub melalui Otban Wilayah VII Balikpapan menyiapkan Bandara Sultan Aji Muhammad Sulaiman (SAMS) Sepinggian untuk menyambut tamu undangan upacara di IKN. Bandara SAMS Sepinggian melakukan penambahan penerbangan (*extra flight*) sebanyak 25% dibandingkan hari normal.

Selain itu, Bandara SAMS Sepinggian juga memperketat pengawasan keamanan selama masa perayaan kemerdekaan berlangsung. “Dalam hal pengendalian, Otban Wilayah VII juga menerbitkan PAS masuk orang dan kendaraan serta Tanda Izin Mengemudi untuk mendukung pergerakan personil dan kendaraan operasional di Bandar Udara SAMS,” tambah Imron Jazuli.

Dari sisi darat, Kemenhub mengoperasikan 97 unit bus untuk mobilisasi selama rangkaian kegiatan. Bus melayani tamu undangan umum menuju IKN sekaligus sebagai angkutan antar jemput bandara menuju hotel.



Progress pembangunan bandara baru IKN,
#dok. Otban Wilayah VII Balikpapan

“Meski operasional trem otonom masih dalam tahap penyesuaian, peserta menyambut baik kehadiran transportasi baru yang ramah lingkungan ini. Kendaraan ini nantinya diharapkan sesuai dengan visi misi Otoritas IKN untuk membangun kawasan IKN sebagai kota *smart forest city*.”

Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api
Arif Anwar

“Ada sekitar 500 orang tamu umum seperti tokoh masyarakat juga masyarakat sekitar IKN. Titik penjemputan juga tersebar di beberapa lokasi misalnya dari Balikpapan, Polres, Islamic Centre, dan Samarinda,” kata Muiz Thohir.

Momen bersejarah ini juga dimanfaatkan Kemenhub untuk memperkenalkan *Autonomous Rail Transit (ART)* kepada seluruh peserta upacara. Setelah melakukan uji coba pada awal Agustus 2024, trem otonom digunakan pada hari kemerdekaan sebagai kendaraan pengumpan (*feeder*) dengan kecepatan jelajah 40km/jam di Jalan Sumbu Kebangsaan Barat dan Jalan Sumbu Kebangsaan Timur.

“Meski operasional trem otonom masih dalam tahap penyesuaian, peserta menyambut baik kehadiran transportasi baru yang ramah lingkungan ini. Kendaraan ini nantinya diharapkan sesuai dengan visi misi Otoritas IKN



untuk membangun kawasan IKN sebagai kota *smart forest city*,” kata Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api Arif Anwar. Selanjutnya, trem otonom akan melalui tahap evaluasi bersama Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kemenhub dengan Otoritas IKN sebelum dipamerkan (*showcase*) untuk umum pada 10 Oktober hingga 31 Desember 2024. (Infografis 8)

“Untuk saat ini targetnya trem otonom akan dioperasikan pada 2025 sebagai moda transportasi ramah lingkungan di IKN. Kedepannya beberapa kota-kota besar di Indonesia seperti Semarang, Bandung, Bali juga tertarik untuk menghadirkan layanan trem otonom ini,” lanjut Arif Anwar.

Pemindahan IKN akan menjadi tahap baru peradaban Indonesia yang maju, adil, dan makmur. IKN diharapkan akan mampu menyebarkan manfaat pembangunan ekonomi juga menurunkan kesenjangan antar wilayah. (*)

- Arsitektur Bandar Udara IKN mengambil ide dasar dari Rumah Panjang Kalimantan yang merupakan salah satu kekayaan tradisional arsitektur Nusantara. Atap tradisional ini dibelah menjadi sirip-sirip pelepas sebagai adaptasi pembaharuan di masa pemanasan global.
- Sirip-sirip atap dikembangkan sebagai simbolisme bulu/ sayap yang ada dalam lambang negara Indonesia. Bagian ujung-ujungnya diperpanjang dalam bentuk kantilever seolah-olah hendak terbang. Hal ini adalah visualisasi hasrat terbang tinggi bangsa Indonesia menuju masa depan.

Infografis 8

Perbedaan ART & BUS



ART

- Menggunakan jalur khusus berupa garis di jalan tanpa fisik rel
- Terdapat maksimal 5 gerbong dalam satu rangkaian
- Panjang mencapai 30 meter
- Dua ujung yang sama sehingga dapat beroperasi tanpa perlu memutar arah



BUS GANDENG

- Menggunakan jalan raya umum
- Hanya satu rangkaian
- Panjang maksimal 18 meter
- Bentuknya mirip bus konvensional

Sumber: DLLAKA Kemenhub

Bus AKAP Memenuhi Standar Keselamatan. Yuk Naik Tanpa Khawatir

Tren positif naik bus antar kota antar provinsi (AKAP) kian meningkat. Angkutan jalan yang satu ini menjadi alternatif masyarakat yang ingin melakukan perjalanan ke luar kota, selain menggunakan kereta dan pesawat.



Pengusaha Otobus Muda Indonesia (IPOMI) Kurnia Lesani Adnan menyebut, kenaikan jumlah penumpang bus AKAP salah satunya didominasi oleh konektivitas infrastruktur yang semakin baik diikuti peningkatan kualitas kendaraan oleh para operator bus.

“Secara umum dari 2021 ke 2022 kenaikan penumpang mencapai 60% di mana 2021 baru pemulihan pasca covid. Tapi kalau dari 2019 ke 2022 dan 2023 kenaikan penumpang itu mencapai 35%,” menurut Kurnia Lesani dalam keterangan tertulis.

Kenaikan penumpang juga terlihat pada musim angkutan lebaran 2024. Berdasarkan data Badan Kebijakan Transportasi, terjadi peningkatan penumpang bus AKAP untuk angkutan mudik sebesar 35,6 juta dari total 32,9 juta penumpang ditahun sebelumnya. Adapun dalam upaya menjamin keselamatan operasional bus AKAP, Kemenhub melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (DJPD) memastikan setiap bus AKAP yang beroperasi telah memenuhi standar keselamatan yang berlaku.

Standarisasi penyelenggaraan angkutan umum tersebut diatur pada Permenhub Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas PM 98 Tahun 2013 tentang SPM Angkutan Orang Dalam Trayek, Permenhub Nomor 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.



“Izin usaha hanya dimohonkan sekali untuk seumur hidup. Setelah kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, operator cukup *download* aplikasi **SPIONAM** dan *upload* dokumen persyaratan.”

Direktur Angkutan Jalan DJPD
Suharto

Rangkaian Pengawasan

Implementasi di lapangan, keselamatan bus telah diawasi oleh Direktorat Sarana sejak bus baru akan diproduksi. Sebelum beroperasi, bus akan melewati tahap uji tipe kendaraan atau uji landasan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) atau Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) di masing-masing wilayah karoseri.

Adapun uji tipe yang dilakukan guna memastikan kendaraan aman dan selamat diantaranya pengujian berat kendaraan, dimensi konstruksi, radius putar, emisi gas buang, dan lampu utama.

“Jika kendaraan sudah dalam keadaan lengkap, operator bisa langsung mengajukan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT). Sedangkan jika kendaraan masih berupa landasan, kami wajib meminta karoseri untuk membuat desain rancang bangun kemudian meminta pengesahan Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) untuk segera memproduksi kendaraan,” terang Kasubdit Manajemen Keselamatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan DJPD, Ellis.



Setelah proses uji tipe selesai dan dinyatakan layak, operator dapat mengajukan permohonan izin usaha melalui aplikasi SPIONAM. “Izin usaha hanya dimohonkan sekali untuk seumur hidup. Setelah kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, operator cukup *download* aplikasi SPIONAM dan *upload* dokumen persyaratan,” terang Direktur Angkutan Jalan DJPD, Suharto.

Kedua, operator wajib memiliki kartu pengawasan yang harus diperbaharui setiap tahunnya. Tidak perlu khawatir, kartu pengawasan juga bisa diperbaharui melalui aplikasi SPIONAM tanpa harus datang ke kantor.

Sistem Manajemen Keselamatan

Kemudian dalam rangka menyediakan angkutan umum yang aman, nyaman,

terjangkau, dan selamat, Kemenhub memiliki sistem manajemen keselamatan yang diharapkan dapat mengurangi risiko kecelakaan. (Infografis 1)

“Seluruh jenis bus AKAP seperti *high deck* atau *low deck* yang telah dioperasikan untuk layanan angkutan umum sudah memenuhi seluruh aspek sehingga masyarakat tidak perlu khawatir,” kata Soeharto.

Soeharto menambahkan, DJPD juga rutin melakukan pengawasan untuk memastikan bus AKAP sudah memenuhi aspek keselamatan. Dalam hal ini, DJPD menyiapkan petugas lapangan untuk melakukan pengecekan kembali bus AKAP yang singgah di terminal

(Infografis 1)

Elemen Sistem Manajemen Keselamatan

- Komitmen dan kebijakan
- Pengorganisasian
- Manajemen risiko dan bahaya
- Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan kendaraan
- Dokumentasi dan data
- Peningkatan kompetensi
- Tanggap darurat
- Laporan internal kecelakaan
- *Monitoring* dan evaluasi
- Pengukuran kinerja

*sumber: DJPD Kemenhub

“Sekarang kita tidak perlu khawatir naik bus AKAP karena pemerintah khususnya Kemenhub terus mengupayakan untuk meningkatkan keselamatan.”

Kasubdit Manajemen Keselamatan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Ellis

tipe A. Jika ditemukan kecurangan, bus AKAP tidak diperkenankan melanjutkan perjalanan.

“Pemeriksaan rutin atau *rampcheck* yang kami lakukan di terminal tipe A memenuhi pemeriksaan persyaratan administrasi dan persyaratan teknis. Persyaratan administrasi meliputi SIM, STNK, bukti lulus uji berkala, dan kartu pengawasan sedangkan persyaratan teknis meliputi kondisi teknis dan jalan kendaraan. Pengemudi juga dilakukan pengecekan terutama pada *high season* seperti Nataru dan Lebaran,” jelas Ellis.

Selain pemeriksaan di terminal, pengawasan juga dilakukan di jalan dengan Arterial Transport Management System (ATMS) berupa *smart* CCTV yang dapat meng-*capture* plat nomor kendaraan.

Masyarakat juga bisa memastikan bus AKAP yang akan ditumpangi telah memenuhi aspek keselamatan dengan memeriksa nomor kendaraan melalui aplikasi Mitra Darat. “Sekarang kita tidak perlu khawatir naik bus AKAP karena pemerintah khususnya Kemenhub terus mengupayakan untuk meningkatkan keselamatan,” pungkas Ellis. (*)



Wajah Baru Bandara Sepinggan: Siap Sambut Jutaan Penumpang

Lebih dari sekadar bandara, Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman Sepinggan menjadi jendela bagi pelancong sekaligus gerbang utama tamu kenegaraan pada perayaan HUT RI ke-79.

Bandara Sepinggang atau kini dikenal sebagai Bandar Udara Internasional Sultan Aji Muhammad Sulaiman (SAMS) Sepinggang menjadi salah satu gerbang utama bagi Provinsi Kalimantan Timur. Pembangunan dan pengembangan bandara ini tidak hanya meningkatkan konektivitas wilayah, tetapi juga memberikan dampak yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi regional.

Dalam tiga tahun terakhir, Bandara SAMS Sepinggang terus berbenah melakukan sejumlah perbaikan seiring dengan kenaikan jumlah penumpang yang cukup signifikan. Perbaikan yang dilakukan diantaranya mengganti eskalator, fasilitas toilet, plafon, pendingin ruangan, dan aksesibilitas gedung parkir. (Infografis 1)

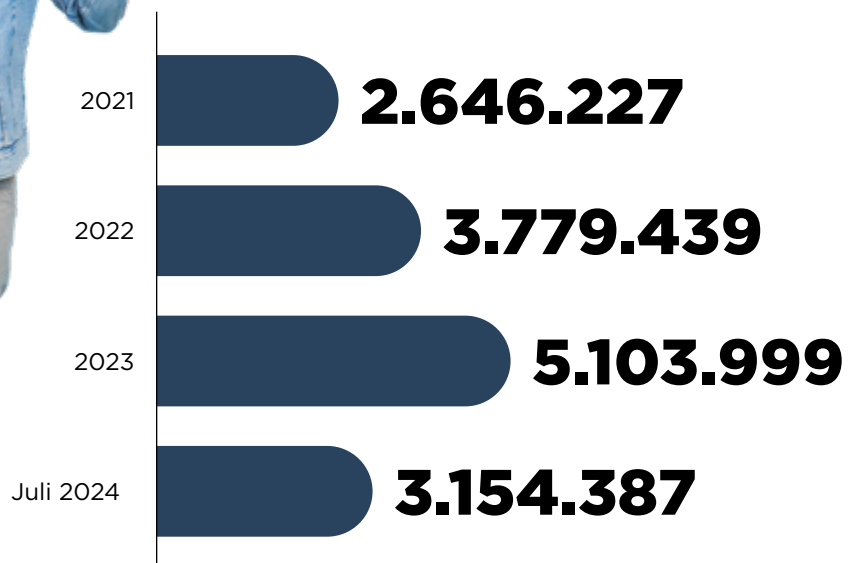
“Kami melakukan *design and build* artinya mendesain kembali dan membangun mana yang tidak layak. Kami banyak melakukan perbaikan yang berhubungan langsung dengan penumpang supaya semakin nyaman dan siap dilewati.”

General Manager Angkasa Pura I Balikpapan
Ahmad Syaugi Shahab.



Infografis 1

Jumlah Penumpang Bandara SAMS Sepinggang



*sumber : Angkasa Pura I

“Beautifikasi ini dilakukan supaya bagaimana kami bisa mengenalkan ciri khas Kalimantan. Di pintu kedatangan dan keberangkatan kami buat ruangan bernuansa hutan yang lengkap dengan binatang-binatang khas nya. Bisa untuk sarana edukasi anak-anak juga supaya tidak bosan menunggu.”

General Manager Angkasa Pura I Balikpapan
Ahmad Syaugi Shahab.

“Kami melakukan *design and build* artinya mendesain kembali dan membangun mana yang tidak layak. Kami banyak melakukan perbaikan yang berhubungan langsung dengan penumpang supaya semakin nyaman dan siap dilewati,” kata General Manager Angkasa Pura I Balikpapan, Ahmad Syaugi Shahab.

Selain perbaikan fasilitas yang dibutuhkan langsung oleh penumpang, Bandara SAMS Sepinggang juga melakukan beautifikasi bandara guna menciptakan suasana yang lebih menyenangkan sekaligus memperkenalkan identitas lokal Kalimantan Timur.

Dalam hal ini, Bandara SAMS Sepinggang juga mengajak Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) untuk berpartisipasi



melalui penampilan tarian adat dan modern juga *live music* setiap hari mulai pukul 09.00 hingga 14.00 waktu setempat.

“Beautifikasi ini dilakukan supaya bagaimana kami bisa mengenalkan ciri khas Kalimantan. Di pintu kedatangan dan keberangkatan kami buat ruangan bernuansa hutan yang lengkap dengan binatang-binatang khas nya. Bisa untuk sarana edukasi anak-anak juga supaya tidak bosan menunggu,” terang Ahmad Syaugi.

Dukung Keberhasilan HUT RI di IKN

Sebagai salah satu pintu utama menuju Ibu Kota Nusantara (IKN), Bandara SAMS Sepinggang memiliki peran strategis dalam memberikan kesan pertama yang baik khususnya bagi para tamu undangan dalam kegiatan perayaan HUT RI ke-79.

“Sejak Februari 2023 kami sudah memperkirakan Bandara SAMS Sepinggan akan menjadi salah satu bandara yang menerima tamu kenegaraan. Salah satu persiapan kami adalah melakukan pengerasan *runway*,” jelas Ahmad Syaugi.

Saat ini Bandara SAMS Sepinggan memiliki landasan pacu dengan dimensi 2.500x45 meter persegi serta dilengkapi tujuh *exit taxiway* dan satu *paralel taxiway* yang melayani kebutuhan lalu lintas udara yang padat.

Adapun selama kegiatan berlangsung, Bandara SAMS Sepinggan menyediakan empat tempat parkir pesawat (*parking stand*) yang digunakan untuk pendaratan pesawat presiden dan presiden terpilih yang akan mengikuti upacara kemerdekaan.



“Kami juga menambah *sign* di area parkir kendaraan untuk memudahkan tamu undangan,” tambah Ahmad Syaugi.

Meski difungsikan untuk penerbangan presiden dan tamu kenegaraan, Bandara SAMS Sepinggan tidak mengubah jadwal operasional penerbangan domestik maupun internasional selama kegiatan berlangsung.

“Kami selalu berkoordinasi baik dengan tim internal maupun dengan Polres, Otoritas Bandara, Airnav dan semuanya untuk mempersiapkan diri termasuk mengatur jadwal penerbangan. Sehingga tidak ada *delay* atau pergantian jadwal, semua berjalan seperti biasa,” ujar Ahmad Syaugi.

Kedepannya Bandara SAMS Sepinggan akan terus melakukan perbaikan dan pengembangan sejalan dengan pembangunan IKN yang juga terus berjalan.

“Di tahun mendatang kami akan lebih banyak menambah fasilitas bandara misalnya memperbaiki *connecting* antara area parkir ke terminal, serta memanfaatkan lantai dua sebagai hotel. Kami juga terus melakukan perbaikan beberapa peralatan yang berhubungan langsung dengan penumpang,” pungkas Ahmad Syaugi.(*)





Pelabuhan Indonesia Siap Disandari Kapal Pesiar Jumbo

Pemerintah telah menetapkan sejumlah pelabuhan di Indonesia sebagai home port bagi kapal wisata berbendera asing, dalam hal ini kapal pesiar (*cruise*) dan *yacht*. Seiring dengan itu, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) memberi kemudahan dari sisi kebijakan maupun operasional bagi *cruise* dan *yacht* asing untuk berlayar di perairan Indonesia. Langkah ini diharapkan mampu mendorong pertumbuhan ekonomi dan geliat sektor pariwisata di Indonesia.



Penetapan sejumlah pelabuhan di Indonesia sebagai *home port* telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2022 tentang Pelayanan Kapal Wisata (*Yacht*) Asing dan Kapal Pesiar (*Cruiseship*) Asing di Perairan Indonesia.

Berdasarkan aturan tersebut, pelabuhan yang ditetapkan sebagai *home port* akan menjadi basis awal dan akhir perjalanan kapal wisata asing. Sebanyak 29 pelabuhan/terminal telah ditetapkan sebagai tempat masuk/keluar *yacht*, sedangkan 12 Pelabuhan Singgah ditetapkan sebagai tempat embarkasi/debarkasi kapal pesiar.

Di antara pelabuhan tersebut, telah berfungsi sebagai *home port* bagi sejumlah kapal pesiar. Misalnya saja, Pelabuhan Tanjung Priok menjadi *home port* bagi kapal pesiar Resorts World Cruises. Lalu, Pelabuhan Benoa telah melayani debarkasi/embarkasi kapal pesiar Celebrity Millenium dan pernah disandari kapal pesiar jumbo, *Celebrity Solstice*.

Untuk mendukung konsep *home port*, Kemenhub memberikan kemudahan operasional bagi kapal pesiar dan yacht asing dalam rupa perbaikan infrastruktur, kemudahan promosi di Indonesia, dan relaksasi regulasi. Kapal wisata asing juga bisa menikmati kemudahan pelayanan melalui layanan terpadu terkait bidang kepabeanan, kekarantinaan, keimigrasian, dan kepelabuhanan.

Termasuk, kemudahan proses penerbitan Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh syahbandar. Dengan catatan, pihak kapal wisata asing telah memenuhi seluruh kewajiban administratif maupun teknis.

Pelabuhan Singgah Kapal Pesiar Asing di Indonesia

1. Pelabuhan Tanjung Priok
2. Pelabuhan Tanjung Perak
3. Pelabuhan Belawan
4. Pelabuhan Makassar
5. Pelabuhan Benoa
6. Pelabuhan Tanjung Emas
7. Pelabuhan Sorong
8. Pelabuhan Likupang
9. Pelabuhan Lembar
10. Pelabuhan Labuan Bajo
11. Pelabuhan Sabang
12. Pelabuhan Lagoi

Sumber: Permenhub Nomor 14 Tahun 2023




YACHT

1. Pemilik/pengguna: perseorangan, operator tur, asosiasi, atau organisasi
2. Hanya untuk kegiatan non-niaga, seperti wisata dan perlombaan di perairan
3. Selama di perairan Indonesia:
 - Tidak boleh dikomersialkan/ disewakan kepada pihak lain
 - Tidak boleh melakukan pergantian (menaikkan/ menurunkan) penumpang

Sumber: Permenhub Nomor 14 Tahun 2023



CRUISE

1. Kapal penumpang untuk perjalanan wisata dengan beberapa destinasi
2. Pemilik/Operator kapal mengantongi izin berlayar
3. Dapat mengangkut wisatawan domestik, mulai dari pelabuhan asal keberangkatan ke destinasi wisata dalam negeri, dan kembali ke pelabuhan asal.

Bali Maritime Tourism Hub

Ditetapkannya Permenhub Nomor 14 Tahun 2023 juga merupakan upaya pemerintah untuk mendorong pengembangan Bali Maritime Tourism Hub (BMTH) di kawasan Pelabuhan Benoa. BMTH adalah salah satu proyek strategis nasional di sektor pariwisata berupa pengembangan kawasan wisata terpadu yang terdiri dari marina *yacht*, dermaga kapal pesiar, dan fasilitas penunjang lainnya.

Pengembangan BMTH telah diatur dalam Peraturan Presiden Nomor 109 Tahun 2020 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Pengembangan kawasan terpadu ini didasari pada potensinya sebagai hub pariwisata dan gerbang industri.

Hingga saat ini, Pelabuhan Benoa menjadi tempat singgah kapal-kapal

wisata dari Asia Tenggara maupun Australia. Sepanjang 2023, Pelindo selaku pengelola Pelabuhan Benoa mencatat sebanyak 48 kapal pesiar telah bersandar dengan penumpang mencapai 77.684 orang.

Dengan dermaga sepanjang 500 meter, Pelabuhan Benoa dapat disandari dua kapal pesiar jumbo sepanjang 294 m di waktu bersamaan dengan layanan untuk sandar (*destination port*) dan embarkasi/debarkasi penumpang (*turn around*). Kapasitas pelabuhan juga dapat menampung sekitar 30 *yacht*.

Pembangunan BMTH ditargetkan rampung September 2024 dan beroperasi Oktober 2024. Nantinya, BMTH akan mampu menampung hingga 400 *yacht* dan 4 - 5 kapal pesiar. Hadirnya BMTH juga dapat mendorong peningkatan ekosistem pariwisata di Pulau Dewata.(*)





Urai Penumpukan Penumpang, **Stasiun Pondok Rajeg Siap Beroperasi**

Stasiun Pondok Rajeg, Depok, Jawa Barat akan segera dioperasikan. Hal ini menyusul rampungnya berbagai kesiapan mulai dari pembangunan sarana dan prasarana, fasilitas layanan hingga proses perijinan yang telah rampung. Reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg disebut-sebut memiliki potensi yang tinggi. Pasalnya stasiun tersebut sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg menjadi salah satu prioritas Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk pengembangan konektivitas dan meningkatkan penggunaan transportasi umum di kawasan aglomerasi.

Pembangunan seperti reaktivasi seperti rel dan stasiun kereta api di kawasan aglomerasi menjadi penting dan harus konsisten dilakukan. Ini menunjukkan bahwa pemerintah *concern* untuk memomorsatukan angkutan massal.

Direktur Prasarana BPTJ Zamrides mengungkapkan, reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg juga bertujuan untuk mengurai penumpukan penumpang di Stasiun Cibinong, Stasiun Citayam



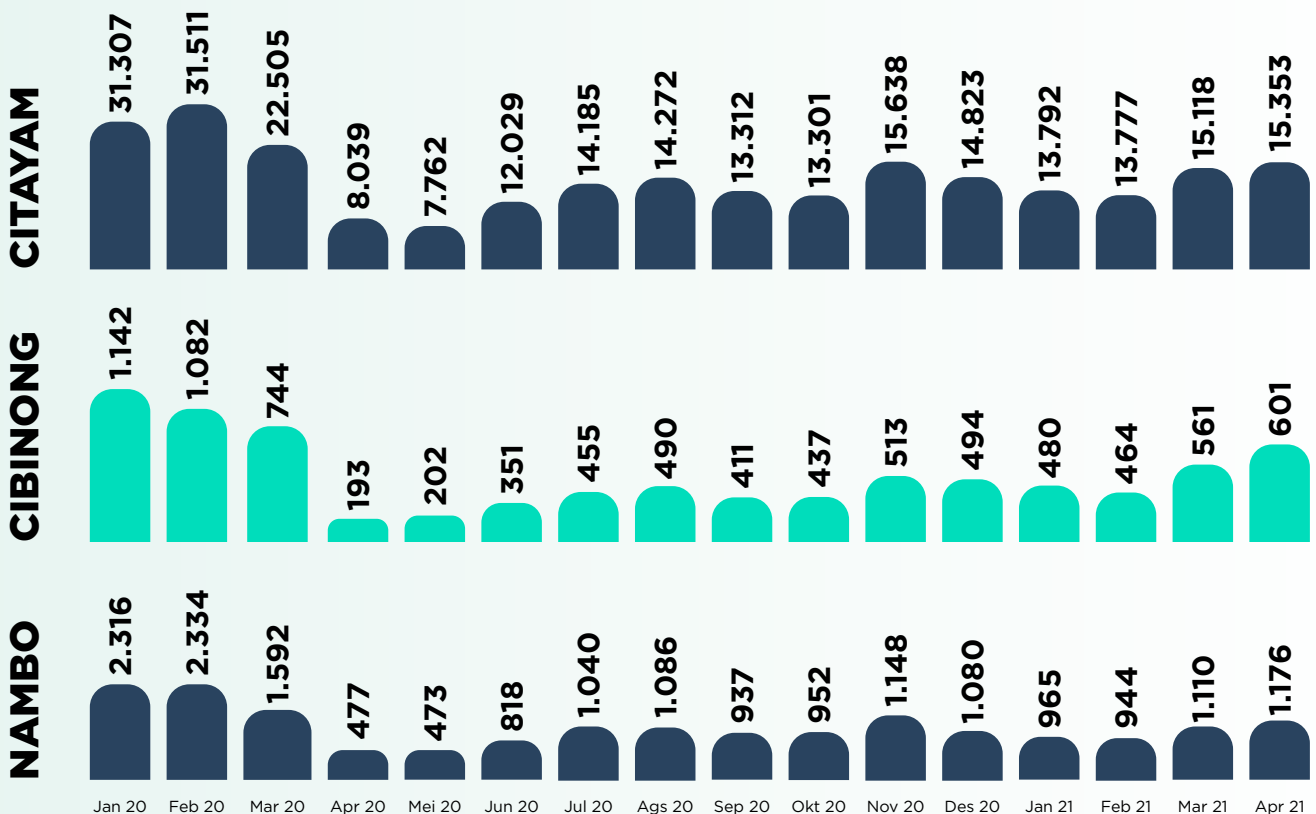
“Dengan adanya Stasiun Pondok Rajeg, dapat mengantisipasi peningkatan jumlah penduduk di area sekitar Stasiun Pondok Rajeg.”

Direktur Prasarana BPTJ
Zamrides

dan juga Stasiun Depok. Selain itu juga diharapkan dapat mengurai kepadatan lalu lintas di Wilayah Kecamatan Cilodong dan Kecamatan Pondok Rajeg. (Infografis 1)

Infografis 1

Volume Penumpang Harian Rata-Rata di Jalur Nambo Sebelum Rektivasi





“Dalam Kondisi normal potensi *demand* dari Kecamatan Cilodong dan Cibinong berjumlah 8.343 penumpang per hari. Hal ini diharapkan dapat mengurangi penumpukan penumpang di Stasiun Depok, Stasiun Citayam, Stasiun Cibinong, dan Stasiun Nambo,” katanya.

Melalui beberapa kajian yang telah dilakukan, potensi penumpang harian di Stasiun Pondok Rajeg pada tahun 2021 diprediksi sebesar 1.337 penumpang dan pada tahun 2024 meningkat sebesar 1.590 penumpang. Potensi penumpang diprediksi akan terus meningkat hingga tahun 2041 yang mencapai 4.290 penumpang perhari.

“Dengan adanya Stasiun Pondok Rajeg, dapat mengantisipasi peningkatan jumlah penduduk di area sekitar Stasiun Pondok Rajeg,” kata Zamrides.

Saat ini, pekerjaan fisik, dokumen perijinan, dan fasilitas layanan sebagai syarat pengoperasian Stasiun Pondok Rajeg telah 100% rampung. Dokumen perijinan yang telah diselesaikan meliputi Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin), Upaya Pengelolaan Lingkungan dan Upaya Pemantauan Lingkungan (UKL-UPL), Sertifikat Laik Fungsi (SLF), Penilaian Sistem Keselamatan, Pelaksanaan pengujian prasarana perkeretaapian (jalur dan bangunan KA), serta Standar Pelayanan Minimum (SPM).



Sedangkan Penilaian Sistem Keselamatan oleh Direktur Keselamatan Perkeretaapian juga telah dikeluarkan pada 23 Februari 2024, dan dokumen SLF oleh Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPMPTSP) Pemerintah Kota Depok pada 21 Maret 2024.

Selain itu, setelah Stasiun Pondok Rajeg dioperasikan nantinya, Zamrides mengungkapkan akan ada integrasi antar moda transportasi untuk memudahkan mobilitas masyarakat, yaitu berupa penyediaan angkutan kota yang menghubungkan langsung Stasiun Pondok Rajeg dengan Terminal Cibinong dan Terminal Depok.

“Hal ini akan dibantu dengan pemerintah daerah seperti Dishub Kab. Bogor dan Dishub Kota Depok. Pengoperasian kembali Stasiun Pondok Rajeg diharapkan dapat menjadi solusi efektif untuk mengatasi permasalahan transportasi di kawasan tersebut, meningkatkan aksesibilitas masyarakat, serta mendorong pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitar,” ungkapnya.

Tentu dengan aktifnya kembali Stasiun Pondok Rajeg akan menjadi salah satu elemen penting dalam mendukung pengembangan kawasan Pondok Rajeg sebagai pusat aktivitas baru di masa depan. Harapan lainnya adalah agar stasiun ini dapat dioperasikan dengan lancar dan dapat memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat secara berkelanjutan. (Infografis 2) (*)

Infografis 2

Tujuan Reaktivasi



Meningkatkan pengguna moda transportasi umum dan keterjangkauan layanan angkutan umum (*coverage area*)



Mendukung pengamanan aset



Mengurai penumpukan penumpang di Stasiun Cibinong dan Stasiun Nambo



Mengurai kepadatan lalu lintas di wilayah Pondok Rajeg dan Gunung Putri



Meningkatkan *headway* operasi KA



Menimbulkan tarikan dan bangkitan lalu lintas pada jalan-jalan sekitar pembangunan dan akan menambah volume lalu lintas

sumber: BPTJ Kemenhub

Tingkatkan Tiga Kemampuan *Soft Skill*, SDM Transportasi Siap Hadapi Persaingan Global

Dengan peningkatan tiga *soft skill* yang didukung sistem SIPENCATAR, Kemenhub mencetak SDM Kemenhub yang kompeten, unggul, dan berdaya saing.



Pada era globalisasi, persaingan di berbagai sektor semakin ketat, termasuk di bidang transportasi. Untuk tetap bersaing, Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang transportasi perlu menguasai lebih dari sekadar keterampilan teknis, tetapi juga kemampuan *soft skill* yang mumpuni.

Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, menekankan pentingnya tiga keterampilan *soft skill*, yaitu penguasaan bahasa asing, literasi digital, dan kemampuan interpersonal. “Pembangunan fisik SDM itu penting, tetapi lebih penting lagi kalau kita membangun *soft skill* yang baik. Saat ini, tiga keterampilan yang penting dimiliki

adalah bahasa, digital, dan *soft skills* interpersonal,” ujar Menhub.

Penguasaan bahasa asing, terutama bahasa Inggris, menjadi sangat vital dalam dunia global. Bahasa Inggris merupakan bahasa utama dalam komunikasi internasional di berbagai sektor. Faktanya, kemampuan berbahasa Inggris kita masih terbilang rendah. Dari 113 negara, kemampuan berbahasa Inggris masyarakat Indonesia masih berada di peringkat 79. Padahal, keterampilan ini sangat dibutuhkan oleh generasi muda. (sumber: EF Education First (EF) 2023)

Selain bahasa asing, literasi digital juga menjadi keterampilan yang tidak kalah penting. Literasi digital adalah kemampuan untuk memanfaatkan media digital, seperti alat komunikasi dan jaringan internet. Untuk meningkatkan literasi digital, penting untuk aktif mengikuti pelatihan digital, mempelajari keamanan siber, dan mempraktikkan teknologi di berbagai bidang pekerjaan.

Kemampuan interpersonal juga sangat diperlukan karena mencakup keterampilan dalam berkomunikasi, bekerja sama dalam tim, dan kepemimpinan. *Soft skill* ini sangat penting untuk menciptakan lingkungan kerja yang harmonis dan produktif. Dengan mengikuti pelatihan komunikasi, bergabung dalam kelompok diskusi, dan

aktif dalam kegiatan tim dapat membantu meningkatkan kemampuan interpersonal.

Menhub juga berharap agar SDM Transportasi mampu membangun transportasi yang humanis. “Setiap kebijakan dan implementasi layanan dapat menjangkau dan memberi manfaat secara adil pada semua elemen masyarakat. Jika kita berfokus pada nilai manfaat, maka hasilnya akan lebih maksimal dan efektif,” tambah Menhub.

SIPENCATAR

Sebagai langkah awal untuk menghasilkan SDM unggul, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Perhubungan telah membuka Seleksi Penerimaan Calon Taruna/Taruni (SIPENCATAR) 2024. SIPENCATAR merupakan sistem seleksi yang mempermudah calon peserta didik untuk mendaftar di berbagai sekolah kedinasan yang berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan.

Tahun ini, tersedia 622 formasi Pola Pembibitan untuk calon taruna/taruni di bidang transportasi. Formasi tersebut mencakup 472 formasi untuk Kemenhub, 6 formasi untuk Kemenhub khusus Orang Asli Papua (OAP), dan 144 formasi untuk Pemerintah Daerah (Pemda). (Infografis 1)

Infografis 1

DATA PENDAFTAR SIPENCATAR 2024

Keterangan	Jumlah Peserta
Jumlah Pendaftar	27.333
Jumlah Submit Dokumen	23.573
Memenuhi Syarat	20.611
Tidak Memenuhi Syarat	2.962
Jumlah Peserta SKD	19.271

Proses seleksi SIPENCATAR Pola Pembibitan mencakup beberapa tahap, yaitu pendaftaran, seleksi administrasi, Seleksi Kompetensi Dasar (SKD), tes kesehatan dan kesemampuan, serta psikotes, wawancara, hingga proses pemantauan akhir. (Infografis 2)

Infografis 2

NILAI AMBANG BATAS SELEKSI KOMPETENSI DASAR SIPENCATAR POLA PEMBIBITAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN TAHUN 2024

Berdasarkan Keputusan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 144 Tahun 2024

Materi Soal	Jumlah Soal	Nilai Ambang Batas	Nilai Tertinggi	Durasi
TKP	45	156	225	100 menit
TIU	35	80	175	
TWK	30	65	150	

*TKP = Tes Karakteristik Pribadi

*TIU = Tes Intelegensia Umum

*TWK = Tes Wawasan Kebangsaan

NILAI AMBANG BATAS BAGI PESERTA AFIRMASI

- Nilai Kumulatif SKD paling rendah **281**

- Nilai TIU paling rendah **55**

Kedepannya, SIPENCATAR diharapkan terus berkembang sehingga dapat mendukung BPSDM Perhubungan dalam menghasilkan SDM andal di sektor transportasi. (*)

"REFLEKSI & CATATAN 10 TAHUN PEMERINTAH JOKOWI DI BIDANG KONSTRUKSI INFRASTRUKTUR DAN INVE

Kilas Balik Konektivitas Infrastruktur Transportasi Indonesia

Selama 10 tahun masa pemerintahan Joko Widodo, pembangunan infrastruktur menjadi salah satu fokus utama. Kementerian Perhubungan (Kemenuh) pun turut berkomitmen meningkatkan layanan dan konektivitas sesuai prinsip Indonesia Sentris sebagai perwujudan hadirnya negara bagi masyarakat.



“Kita tahu dari pembangunan infrastruktur ini, *world competitiveness ranking* kita naik dari angka 34 melompat ke 27. Daya saing itu yang ingin kita raih dari pembangunan-pembangunan yang ada, selain pemanfaatan infrastruktur itu untuk rakyat.”

Presiden Republik Indonesia
Joko Widodo

Infrastruktur konektivitas, layanan dasar, pangan, energi, maupun industri menjadi fokus pemerintah selama 10 tahun terakhir. Presiden Joko Widodo menuturkan, pembangunan infrastruktur tidak hanya berupa fisik bangunan, tetapi juga dapat dirasakan manfaatnya bagi masyarakat.

“Kita tahu dari pembangunan infrastruktur ini, *world competitiveness ranking* kita naik dari angka 34 melompat ke 27. Daya saing itu yang ingin kita raih dari pembangunan-pembangunan yang ada, selain pemanfaatan infrastruktur itu untuk rakyat,” ujar Presiden Jokowi.

Fokus utama ini juga selaras dengan 3 KPI (*Key Performance Indicator*) utama Kementerian Perhubungan yaitu meningkatkan konektivitas nasional, meningkatkan kualitas pelayanan, serta meningkatkan keselamatan transportasi.



“Indikator kinerja Kemenhub telah sejalan dengan pesan Presiden RI yakni pembangunan infrastruktur yang bermanfaat bagi masyarakat. Kami juga secara konsisten melaksanakan arahan Presiden agar pengembangan dan pembangunan infrastruktur transportasi dapat menghubungkan antarkawasan dan antarwilayah.”

Menteri Perhubungan
Budi Karya Sumadi

“Indikator kinerja Kemenhub telah sejalan dengan pesan Presiden RI yakni pembangunan infrastruktur yang bermanfaat bagi masyarakat. Kami juga secara konsisten melaksanakan arahan Presiden agar pengembangan dan pembangunan infrastruktur transportasi dapat menghubungkan antarkawasan dan antarwilayah,” kata Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi.

Adapun pembangunan berfokus dalam mendukung pengembangan sarana dan prasarana transportasi di wilayah daerah tertinggal, terluar, terdepan dan perbatasan (3TP), mendukung Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP), mendukung Kawasan Industri (KI) dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), serta mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah.

“Secara konsisten Kementerian Perhubungan telah melaksanakan arahan Presiden agar pengembangan dan pembangunan infrastruktur transportasi dapat menghubungkan antar Kawasan dan antarwilayah,” kata Sekretaris Jenderal Kemenhub Novie Riyanto.

“Secara konsisten Kementerian Perhubungan telah melaksanakan arahan Presiden agar pengembangan dan pembangunan infrastruktur transportasi dapat menghubungkan antar Kawasan dan antarwilayah.”

Sekretaris Jenderal Kemenhub
Novie Riyanto

Hingga 2024, Kemenhub telah berhasil menyelesaikan sejumlah proyek strategis nasional. (Infografis 1)

Infografis 1



CAPAIAN TRANSPORTASI DARAT

- Pengembangan pelabuhan penyeberangan
- Dermaga penyeberangan
- Angkutan umum perkotaan *Buy The Service* (BTS)
- Sistem angkutan umum massal di kota metropolitan



CAPAIAN TRANSPORTASI LAUT

- Pelabuhan non komersil
- Kapal perintis
- Subsidi tol laut
- Rute-rute pelayaran yang saling terhubung



CAPAIAN TRANSPORTASI UDARA

- Peningkatan *on time performance* penerbangan
- Jembatan udara
- Pembangunan bandar udara baru



CAPAIAN TRANSPORTASI KERETA API

- Jalur kereta api nasional
- Jalur kereta api sesuai standar *Track Quality Index* (TQI) kategori 1 dan 2
- Pembangunan LRT, MRT, Whoosh, dan kereta api perintis

Tantangan Sektor Transportasi

Berbagai upaya untuk meningkatkan konektivitas antarwilayah, membuka akses masyarakat, dan mendorong pertumbuhan ekonomi nasional juga dihadapkan dengan sejumlah tantangan. Menhub Budi menyampaikan, salah satu tantangannya adalah munculnya *triple planetary crisis*, yakni perubahan iklim, kerusakan lingkungan dan polusi, serta kelangkaan sumber daya. Di samping itu, pandemi Covid-19 juga menjadi tantangan yang cukup berat bagi sektor transportasi dalam negeri.

“Pada saat Covid-19, kita melihat bagaimana upaya Bapak Presiden memimpin kabinet untuk menyelesaikan Covid dengan baik dan Alhamdulillah berhasil dengan baik, pertumbuhan ekonomi membaik dan inflasi terkendali,” ucap Menhub.(*)

Pesona IKN dari Atas Kapal Pinisi, **Wisata Bahari yang Mengagumkan**

Ibu Kota Nusantara (IKN) tidak hanya menyuguhkan pesona pembangunan megah, tetapi juga keindahan alam yang memukau. Salah satu cara unik untuk menikmati keindahan IKN adalah dengan berlayar menggunakan kapal pinisi.

IKN dibangun bukan hanya untuk memindahkan pusat administrasi negara, namun memiliki tujuan besar yakni untuk distribusi pembangunan dan pemerataan ekonomi di Indonesia. Oleh karenanya, pembangunan IKN perlu memperhatikan berbagai sektor yang dapat menggerakkan roda perekonomian daerah, salah satunya yang cukup potensial adalah sektor pariwisata.





Kapal pinisi merupakan kapal tradisional asli khas Indonesia tepatnya dari Bulukumba, Sulawesi Selatan. Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut telah menginisiasi penyediaan sebanyak 2 (dua) unit kapal uji coba pinisi yang akan melayani wisatawan untuk menikmati keindahan alam maritim di IKN.

Wisata menikmati keindahan alam bahari Pulau Kalimantan, kini dapat dinikmati dengan wahana wisata kapal pinisi. Pelayaran kapal pinisi dapat dimulai dari Pelabuhan Semayang atau Pelabuhan Sedy Jaya Balikpapan ataupun sebaliknya.

Di atas kapal wisatawan akan diajak untuk menikmati perairan teluk Balikpapan melintasi Jembatan Pulau Balang yang estetik hingga bersandar ke Pelabuhan PT ITCI KU yang menjadi salah satu gerbang menuju IKN. Tidak hanya itu, sepanjang perjalanan wisatawan bisa menikmati beragam pengalaman



menarik, mulai dari wisata kuliner, melihat hutan bakau, penangkaran orangutan, hingga melihat hewan endemik lainnya, seperti ikan pesut, bekantan, hingga buaya.

Kapal pinisi merupakan kapal tradisional asli khas Indonesia tepatnya dari



Bulukumba, Sulawesi Selatan. Saat ini Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melalui Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Laut telah menginisiasi penyediaan sebanyak 2 (dua) unit kapal uji coba pinisi yang akan melayani wisatawan untuk menikmati keindahan alam maritim di IKN.

Rute layanan kapal dibagi menjadi 2 rute, pertama dari Pelabuhan Semayang - Jembatan Pulau Balang (*passing*) - Dermaga PT ITCI KU (memutar) - Pelabuhan Semayang. Kedua, memiliki rute yang berkebalikan, yaitu Dermaga PT ITCI KU - Jembatan Pulau Balang (*passing*) - Pelabuhan Semayang (memutar) - Dermaga PT ITCI KU. Total waktu pelayaran adalah 3 jam 30 menit dengan kapasitas kapal hingga 50 orang.

Penyediaan kapal dengan fasilitas dan layanan yang disediakan di IKN tersebut, tidak hanya akan menjadi sebuah proyek pariwisata, tetapi juga simbol dari komitmen negara terhadap pengembangan berkelanjutan dan pemberdayaan masyarakat lokal.

Fasilitas & Layanan Kapal Pinisi IKN

- **Joy Sailing**

Menikmati pemandangan laut dari atas kapal, ikon IKN Jembatan Pulau Balang, dan satwa air di Teluk Balikpapan.

- **Kuliner**

Layanan restorasi dengan menu makanan dan minuman khas nusantara, serta *welcome drink* dan makanan ringan.

- **Entertainment**

Hiburan lagu dan tarian tradisional nusantara, musik dan karaoke di atas kapal, dan games kelompok & *outdoor activity*.

Isu Strategis

Pemerataan Infrastruktur Transportasi¹

Sejumlah infrastruktur transportasi yang terbangun belum merata. Pembangunan di wilayah timur dan barat masih terjadi kesenjangan. Kendati upaya mengurangi kesenjangan itu sudah dilakukan, namun masih ada kendala. Cukup besar tantangan dan kendala untuk menggapai Indonesia Emas 2045 di sektor transportasi. Oleh sebab itu, ke depan perlu dipertimbangkan keberadaan unit kerja Direktorat Keselamatan Transportasi Darat dan Direktorat Jenderal Transportasi Perkotaan di Kementerian Perhubungan.

Kajian Bappenas (2019), menyebutkan konektivitas *backbone* antar pulau belum optimal. Muatan balik dari Kawasan Timur Indonesia masih rendah. Rata-rata muatan datang 100 persen dan muatan balik kapal di Kawasan Timur sebesar 30 persen. Rendahnya muatan (*load factor*), akibat (1) terbatasnya **kawasan ekonomi** di Indonesia Timur, (2) belum terbentuk **konsolidasi rute** (*loop*) secara optimal, dan (3) layanan perintis/*Public Service Obligation* (PSO) laut, penyeberangan, udara, darat belum terintegrasi dan optimal.

Selanjutnya Kajian Bappenas (2020), menyatakan layanan penyeberangan pada Lintas Utama kurang memadai. Usia kapal penyeberangan di Indonesia sudah tua dan kurang memenuhi standar keamanan. Biaya untuk pengadaan dan peremajaan kapal sangat mahal. Layanan kapal perintis penyeberangan belum terintegrasi dan optimal

Kondisi bandara utama dan *feeder* belum memenuhi standar. Tarif penerbangan domestik semakin tinggi (terutama Kawasan Timur). Banyak wilayah yang belum terakses layanan transportasi udara dengan baik. Lebih dari 50 persen bandara di Indonesia belum memenuhi standar teknis dan layanan. *On time performance* penerbangan domestik jauh dibawah negara lain di dunia. Pengaturan Tarif

Batas Atas (TBA) dan Tarif Batas Bawah (TBB) tiket pesawat perlu ditinjau. Cakupan layanan perintis udara masih terbatas dan duopoli maskapai

Biaya transportasi masih menjadi kontributor terbesar dalam biaya logistik nasional. Kajian Biaya Logistik SIRI (2022), menyebutkan biaya logistik tahun 2022 sebesar 14,1 persen terhadap harga barang. Sebesar 80 persen biaya logistik disumbang oleh sektor transportasi. Performa logistik Indonesia masih belum optimal. Kinerja logistik Indonesia masih di bawah negara ASEAN lainnya. Kinerja infrastruktur transportasi multimoda masih terbatas. Kinerja pelabuhan utama di Indonesia masih perlu ditingkatkan.

Kajian yang dilakukan Kemen. PUPR (2022), waktu tempuh pada lintas utama pulau masih tinggi. Waktu tempuh pada lintas utama di Indonesia 2,1 jam per 100 km. Bandingkan dengan Vietnam 1,5 jam per 100 km, Thailand (1 jam per 100 km), China (0,9 jam per 100 km) dan Malaysia (0,7 jam per 100 km).

Sementara kajian yang dilakukan Kementerian Perhubungan (2022), menyebutkan moda Kereta Api belum diminati untuk mendukung angkutan logistik. Pangsa KA logistik masih di bawah 1 persen. Moda KA memiliki keunggulan dibanding moda lain (darat dan laut) untuk jarak 750 km - 1.500 km. Namun tingkat utilitas pemanfaatan kapasitas jalur ganda KA Pantura dan Pansela masih di bawah 60 persen. Fasilitas intermoda KA dengan moda lain masih sangat terbatas.

Pangsa transportasi jalan penumpang sebesar 84,13 persen dan barang 91,25 persen, kereta api (penumpang 7,32 persen dan barang 0,63 persen, insular (penumpang 4,83 persen dan barang 0,09 persen), maritim (penumpang 1,76 persen dan barang 7,07 persen), udara (penumpang 1,52 persen dan barang 0,05 persen) dan *waterway* (penumpang 0,43 persen dan barang 0,01 persen).

Di samping itu, keselamatan transportasi jalan, laut, dan udara masih memerlukan perhatian. Tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas di Indonesia rata-rata per tahun mencapai lebih kurang 26 ribu jiwa (setara 3-4 orang meninggal per jam).

Catatan Bappenas (2024), untuk transportasi umum, belum tersedia atau memadainya transportasi perkotaan pada perkotaan metropolitan dan besar di Indonesia. Panjang jalur MRT di Jakarta 15,7 km, Singapura (202,4 km), Tokyo (195,1 km), Hongkong (174,7 km), Kuala Lumpur (142,5 km), dan Bangkok (70,6 km). sementara pangsa angkutan umum di Jakarta, Bandung, Surabaya dan kota-kota lainnya di Indonesia masih kurang dari 20 persen. Bandingkan dengan Singapura, Hongkong dan Tokyo sudah lebih 50 persen, Kuala Lumpur dan Bangkok kisaran 20 persen - 50 persen. Penyediaan layanan transportasi umum perkotaan masih jauh di bawah kota-kota metropolitan lainnya

¹ Portalpekalongan.pikiran-rakyat.com, wongapak.suaramerdeka.com, poscyber.com, kabarsdgs.com patraindonesia.com, beritatrans.com, bisnistoday.co.id, newsland.id, rri.co.id, rentak.id, rasikafm.com, rakyat.news, Jakarta.suaramerdeka.com, suaramerdeka.com, penaonline.id, suarakarya.id

Keterbatasan sistem angkutan umum perkotaan juga mengakibatkan hambatan pertumbuhan ekonomi. Kota Jakarta, Surabaya dan Bandung termasuk kota termacet di Asia. Akibat kemacetan, peningkatan 1 persen urbanisasi hanya meningkatkan 1,4 persen PDB per kapita. Sementara China 3 persen, sedangkan negara-negara Asia Timur Pasifik 2,7 persen. Kurangnya kapasitas kelembagaan, rencana mobilitas terpadu, dan kapasitas fiskal daerah.

Masih ada hambatan lainnya, yaitu keterbatasan disebabkan oleh kurangnya kapasitas kelembagaan, rencana mobilitas terpadu, dan kapasitas fiskal daerah. Belum ada **Kelembagaan Transportasi Metropolitan** yang dapat mengintegrasikan pembangunan serta mengelola lintas batas administrasi dan lintas moda angkutan dalam satu wilayah fungsional metropolitan.

Belum terdapat **Rencana Mobilitas Perkotaan Terpadu** sebagai dasar implementasi angkutan massal perkotaan termasuk untuk jaringan dalam satu wilayah metropolitan.

Keterbatasan **Kapasitas Fiskal Daerah** untuk membangun angkutan massal perkotaan. Jika hanya mengandalkan APBD, selain DKI Jakarta tidak ada kota yang mampu membangun MRT dan LRT. Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, pembangunan angkutan massal adalah kewenangan Pemda. Kemampuan fiskal dilihat dari kapasitas pinjaman daerah. *Capital Expenditure* (Capex) atau pengeluaran modal MRT sekitar USD 1 miliar per 10 km. *Capex* LRT senilai USD 460 juta per 20 km, dan *Capex* BRT adalah USD 140 juta per 30 km

Revisi UU LLAJ dan pembenahan organisasi di Kemenhub

Menuju Indonesia Emas 2045, sektor transportasi memiliki tantangan yang cukup besar. Keselamatan harus menjadi fokus pembenahan pemerintahan yang akan datang. Setidaknya dalam lima tahun ke depan, sudah mulai menunjukkan angka kecelakaan



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

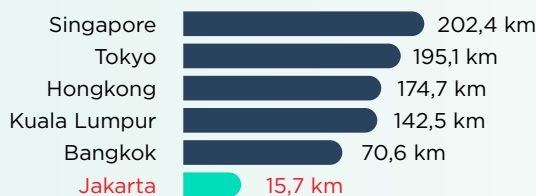
makin menurun. Perlunya dihidupkan **Direktorat Keselamatan Transportasi Darat** untuk memperkuat organisasi di Kementerian Perhubungan. Juga merevisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk memberikan ruang KNKT melakukan investigasi kecelakaan lalu lintas, seperti halnya pada UU Pelayaran, UU Perkeretaapian dan UU Penerbangan.

Untuk menangani berbagai persoalan transportasi perkotaan, **Direktorat Jenderal Transportasi Perkotaan** diperlukan. Sekarang ada sekitar 15 wilayah aglomerasi di Indonesia. (*)



Airport Infrastructure	Requirement	Kualanamu	Soekarno Hatta	YIA	Juanda	Ngurah Rai	Sepinggan	Hasanuddin	Sam Ratulangi
Runway Length	3.000 m	3.750 m	3.660 m	3.250 m	3.000 m	3.000 m	2.500 m	3.100 m	2.650 m
Runway Width	60 m	60 m	60 m	75 m	45 m	45 m	45 m	45 m	45 m
Passengers Area	80.000 m ²	118.930 m ²	300.000 m ²	219.000 m ²	11.700 m ²	21.120 m ²	1.740 m ²	6.780 m ²	26.500 m ²
Apron Area	120.000 m ²	266.700 m ²	876.500 m ²	371.205 m ²	276.000 m ²	43.846 m ²	7.705 m ²	158.691 m ²	89.424 m ²
Demand Pax 2015-Juli 2022	-	10,38 mio	72,94 mio	2,20 mio	9,22 mio	60,65 mio	0,34 mio	1,18 mio	1 mio

Panjang Jalur MRT



Pangsa Angkutan Umum



Menelusuri Pantai Timur Korea Selatan dengan Sea Train

Kereta menjadi moda transportasi favorit warga maupun wisatawan saat berkunjung ke Korea Selatan. Salah satu yang unik dan menarik adalah Sea Train. Sea Train menawarkan pengalaman tak terlupakan saat menelusuri pesisir pantai timur Korea Selatan.

Sea Train adalah kereta wisata yang dioperasikan Korail Tourism Development sejak 25 Juli 2007. Kereta ini menempuh perjalanan sepanjang 58 km dan melintasi kota Gangneung, Donghae, dan Samcheok. Rangkaian Sea Train terdiri dari 4 gerbong dengan konfigurasi kursi yang unik.

Daya tarik utama kereta ini adalah gerbong dengan konfigurasi kursi menghadap ke jendela sehingga memungkinkan wisatawan menikmati pemandangan laut dari balik jendela besar. Sepanjang perjalanan, wisatawan akan dimanjakan dengan pemandangan ombak yang bergulung, hamparan pasir putih nan lembut, dan tebing-tebing karang yang menjulang tinggi.

Sepanjang perjalanan, Sea Train akan melintasi Stasiun Gangneung, Jeongdongjin, Mukho, Donghae, Chuam, dan Samcheok Haebyeon. Di antara stasiun tersebut, Stasiun Jeongdongjin tercatat dalam Guinness Book of World Records sebagai “Stasiun Paling Dekat dengan Laut di Dunia”.

Stasiun yang berdiri sejak 1962 ini merupakan spot terbaik untuk menikmati *sunrise*. Di stasiun ini pula, wisatawan





dengan mengubah jalur kereta api industri batu bara menjadi kereta wisata.

Pengembangan dilakukan Korail bersama dengan ketiga kota yang dilalui kereta, yaitu Gangneung, Donghae, dan Samcheok. Korail berkontribusi dengan menyediakan layanan kereta penumpang. Sementara, ketiga kota berinvestasi dengan memodifikasi gerbong penumpang menjadi gerbong dengan konfigurasi kursi menghadap langsung ke jendela.



Selain gerbong dengan kursi menghadap jendela, rangkaian Sea Train juga memiliki gerbong dengan kursi yang saling berhadapan. Sea Train juga dilengkapi fasilitas tambahan lain, seperti kafe, ruang bermain anak, dan area observasi terbuka.(*)

Tips Perjalanan dengan Sea Train

1. Pesan tiket lebih awal, terutama jika Anda berencana bepergian di musim liburan;
2. Bawa perlengkapan, mulai dari topi, kacamata, *sunscreen*, sampai kamera untuk mengabadikan momen;
3. Jangan lewatkan kesempatan mencicipi hidangan laut segar di restoran-restoran yang ada di sepanjang jalur kereta.

bisa menyaksikan matahari terbit pertama kali di awal tahun bersamaan dengan berakhirnya musim dingin.

Sunrise di Jeongdongjin tergambar apik di sejumlah serial drama Korea, antara lain *The Hourglass*, *Beethoven Virus*, dan *12 Nights*, yang mengundang antusiasme wisatawan dari Jepang, Taiwan, dan Cina. Hingga akhirnya, Korail menghadirkan layanan kereta wisata Sea Train.

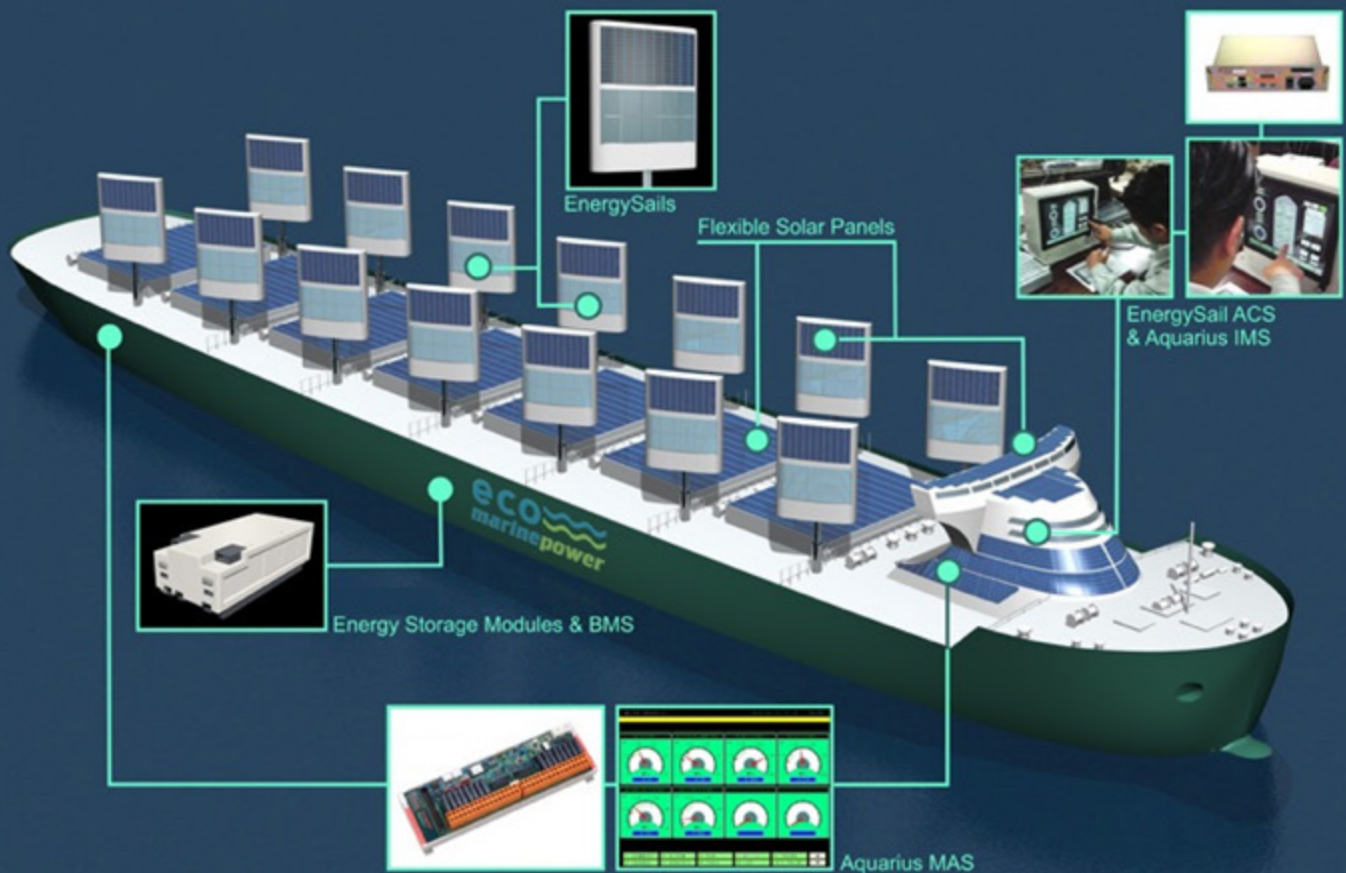
Kereta Modifikasi

Sea Train merupakan wujud inisiatif Korail dalam pengembangan pariwisata melalui renovasi kereta industri. Di pertengahan tahun 2000-an, Korail memulai renovasi

Teknologi *EnergySails*,

Adopsi Energi Terbarukan di Laut Lepas

EnergySails menggabungkan energi angin dan matahari secara bersamaan sehingga mengurangi polusi udara dan CO2.



sumber : <http://newatlas.com/>

Perusahaan manufaktur asal Fukuoka, Jepang, Eco Marine Power (EMP) yang mengembangkan sistem energi terbarukan untuk kapal laut, sedang mempersiapkan peluncuran panel surya tahun depan. Langkah ini berbeda dari perusahaan lain yang mencoba menghidupkan kembali penggunaan layar dalam pelayaran komersial.

EnergySail milik EMP memanfaatkan energi angin dan matahari secara bersamaan untuk menciptakan transportasi laut dengan efisiensi tinggi di laut lepas. Terbuat dari baja berkekuatan tinggi atau serat karbon, *EnergySail* adalah layar kaku yang dipasang di atas tiang berputar di dek kapal.

Panel surya yang terintegrasi dalam layar dan panel yang dipasang di dek digunakan untuk menambah daya yang biasanya disediakan oleh generator tambahan. Ketika cuaca buruk, *EnergySail* dapat diturunkan dan disimpan agar aman dari bahaya.

Saat kapal bersandar di pelabuhan, *EnergySail* tetap berfungsi menyimpan energi yang nantinya disimpan dalam baterai untuk pengoperasian *zero-emissions* sistem kelistrikannya. EMP juga menyatakan bahwa versi *EnergySail* yang dimodifikasi dapat mengumpulkan energi surya saat diturunkan dalam posisi horizontal. Perusahaan mengklaim layar kaku tersebut dirancang memerlukan perawatan minimal dan mampu menahan angin kencang yang terjadi di laut.

EMP bersama Hisafuku Kisen K.K. melakukan studi untuk memperkirakan jumlah propulsi yang dapat dihasilkan oleh sistem layar *EnergySails* pada kapal. Jumlah tenaga surya yang dapat diperoleh dari setiap rute pelayaran juga diperhitungkan. Rencananya, satu kapal

Menurut EMP, penggunaan sistem ini secara keseluruhan akan meningkatkan efisiensi konsumsi bahan bakar serta mengurangi polusi udara dan emisi CO2. Selain itu, hal ini juga akan mengurangi biaya bahan bakar bagi operator pengiriman global.

akan menjalani uji coba melalui sistem ini selama 12 hingga 18 bulan.

Kapal uji coba ini nantinya akan dilengkapi dengan *EnergySail*, panel surya di dek, penyimpanan baterai, dan semua perangkat keras pengelolaan energi yang diperlukan. Menurut EMP, penggunaan sistem ini secara keseluruhan akan meningkatkan efisiensi konsumsi bahan bakar serta mengurangi polusi udara dan emisi CO2. Selain itu, hal ini juga akan mengurangi biaya bahan bakar bagi operator pengiriman global.

“Senang sekali kami dapat bekerja sama dengan Hisafuku Kisen, dan kami sangat menghargai kerja sama dalam membantu kami memajukan proyek penting ini menuju uji coba laut,” kata Greg Atkinson, Chief Technology Officer dan Founder Eco Marine Power. “Kami juga menghargai dukungan mitra strategis kami dan percaya bahwa sistem ini akan membuka jalan menuju adopsi energi terbarukan yang lebih luas di kapal-kapal,” tutupnya. (*)

Transformasi Bus Tingkat di Indonesia: Dari Moda Angkutan hingga Wisata

Siapa yang tidak kenal bus tingkat? Bus tingkat adalah angkutan umum khas Indonesia yang unik. Meskipun keberadaannya masih ada, bus tingkat kini kerap berfungsi sebagai bus wisata.

Indonesia memiliki sejarah panjang dengan angkutan umum yang unik dan menarik. Salah satunya adalah bus tingkat, yang di Inggris dikenal sebagai Double Decker. Bus tingkat pertama kali hadir di Indonesia pada tahun 1968, diproduksi oleh Leyland, pabrikan bus dan truk asal Inggris.

Bus tingkat pertama di Indonesia adalah Leyland Titan dengan kode PD3-11. Bus ini dibuat dari bahan fiberglass dengan kaca lengkung untuk memperluas pandangan pengemudi dengan mesin di bagian depan. Pada awal pengoperasiannya, bus ini melayani rute Blok M - Salemba - Pasar Senen dari tahun 1968 hingga 1982.

Pada tahun 1983, muncul generasi kedua bus tingkat yang bernama Leyland Atlantean. Bus ini mampu penumpang hingga 106 orang dan dilengkapi dengan pintu otomatis yang dapat membuka dan menutup sendiri. Selain di Jakarta, bus Leyland Atlantean juga beroperasi di kota-kota besar lain, seperti Surabaya dan Semarang.

Selain Leyland, pada dekade awal 1980-an, Jakarta juga menerima pasokan bus tingkat dari merek asal Swedia, Volvo seri B55. Bus tingkat yang memiliki panjang 11,83 meter dan dapat menampung hingga 200 penumpang, lebih banyak dibandingkan dengan Leyland Atlantean.





Di Jakarta, bus tingkat dikelola oleh Perusahaan Pengangkutan Djakarta (PPD), sedangkan di luar Jakarta, seperti di Semarang dan Surabaya dikelola oleh Perum Damri. Sayangnya, bus generasi kedua ini hanya bertahan selama tujuh tahun hingga tahun 1990.

Penonaktifan bus tingkat disebabkan oleh beberapa faktor, seperti kondisi yang kurang layak jalan, biaya perawatan yang mahal karena suku cadang harus diimpor, dan kemacetan yang semakin parah sehingga menyulitkan manuver bus. Namun, untuk beberapa waktu bus tingkat masih beroperasi hingga sekitar tahun 1995. Sejak saat itu, bus tingkat tidak lagi ada di Indonesia.

Kebangkitan Bus Tingkat di Era Modern

Pada era 2000-an, bus tingkat kembali hadir di Indonesia, kali ini dengan buatan Indonesia dan lebih banyak diperuntukkan untuk pariwisata. Di Jakarta, misalnya, ada bus tingkat City Tour yang menawarkan perjalanan gratis bagi masyarakat yang ingin berkeliling ibukota.

Di kota Solo, bus tingkat bernama Werkudara, dibuat oleh karoseri Trisakti dengan model Phoenix. Pada bagian atas bus ini, tidak semua tertutup kaca; ada



bagian yang terbuka untuk memudahkan penumpang menikmati udara segar dan pemandangan kota Solo.

Selain Jakarta dan Solo, Bandung juga memiliki bus tingkat yang dikenal dengan nama Bandros atau Bandung Tour on Bus. Dengan desain klasik terbuka dan sebagian tanpa kaca jendela, Bandros memberikan sensasi berbeda bagi masyarakat dan wisatawan yang ingin menjelajahi.

Selain melayani trayek dalam kota, bus tingkat kini juga dikembangkan untuk trayek jarak jauh atau AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Perusahaan Otobus (PO) Nusantara dan PO Putera Mulya menjadi pelopor bus tingkat AKAP ini, menawarkan kenyamanan dengan standar kemewahan setara pesawat terbang.(*)

Perjalanan Jauh Nyaman Dengan Bantal Ekstra

Salah satu permasalahan yang sering dialami ketika *traveling* melalui perjalanan jauh, yaitu badan mudah pegal-pegal. Pastinya kamu pernah merasakan hal satu ini, kan?



Jarak tempuh di perjalanan cukup jauh sering kali menyebabkan pegal dan tidak nyaman pada tubuh, terutama pada bagian leher. Hal ini karena saat di perjalanan yang jauh terkadang memaksa kita untuk tidur dalam kondisi duduk. Alhasil, leher akan terasa kaku dan pegal saat terbangun.

Pada akhirnya, rasa pegal tersebut pun kerap mengganggu aktivitas *traveling* yang dilakukan. Kemudian, tubuh menjadi

kurang bugar, sehingga tak sehat dalam melakukan *traveling*. Jadi, jangan biarkan rasa pegal ini mengganggu agenda *traveling* Anda.

Salah satu langkah antisipasi agar kita merasa nyaman dan tidak pegal saat perjalanan jauh adalah dengan menggunakan bantal ekstra di leher. Bantal leher sering kali menjadi penyelamat saat kita harus duduk dalam waktu yang lama, baik di pesawat, mobil, bus, maupun kereta.



Bantal leher dirancang sedemikian rupa untuk memberikan dukungan pada leher dan kepala. Sehingga Anda dapat tidur atau bersantai dengan lebih nyaman selama perjalanan, terlebih jika menempuh jarak yang panjang dan memakan waktu lama. Bahkan saat ini, bantal leher ada pula yang telah disematkan teknologi pijat otomatis dan pemanas.

Dengan pijatan pada leher yang pegal, memiliki banyak manfaat. Selain melancarkan peredaran darah, pijatan bisa membuat badan segar dan meningkatkan suasana hati. Alhasil, tidak terlalu tersiksa saat sedang melakukan perjalanan jauh. Ditambah dengan rasa hangatnya akan melancarkan peredaran darah kemudian meredakan rasa sakit, nyeri hingga pegal yang sedang Anda rasakan.

Pemilihan dan penggunaan bantal leher yang tepat sangat penting untuk kenyamanan tidur dan kesehatan leher Anda. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam memilih bantal leher yang tepat adalah jenis *filling*, tingkat keempukan, dan kenyamanannya saat digunakan.

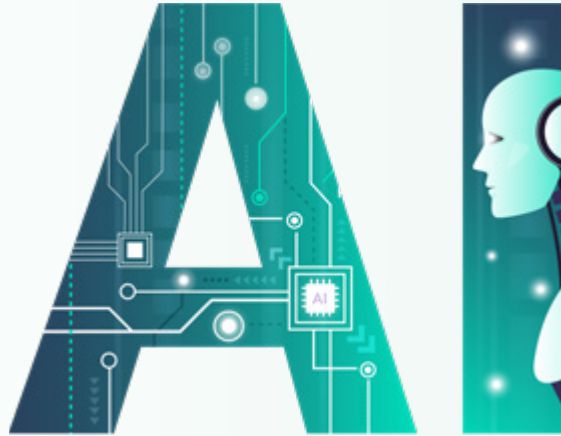
Selain itu, pastikan untuk menggunakan bantal leher dengan cara yang benar, seperti menempatkan bantal di bawah leher, bukan di kepala. Dengan memperhatikan hal-hal tersebut, Anda dapat memastikan tidur yang nyenyak, kesehatan leher yang baik, dan *travelling* pun tidak terganggu.(*)



Penggunaan bantal leher yang benar dapat memberikan beberapa manfaat, seperti:

- Menopang leher dengan baik dan mengurangi ketegangan otot;
- Mencegah nyeri dan kaku pada leher;
- Memperbaiki kualitas tidur saat dalam perjalanan;
- Meningkatkan kenyamanan secara keseluruhan selama perjalanan panjang.

ROBOT



SAHABAT BARU PENUMPANG DISABILITAS

Teknologi tidak terlepas dari kehidupan kita saat ini, salah satunya adalah robot.

Peron dengan *guiding block*, jalan khusus untuk kursi roda, atau kursi prioritas, mungkin tidak asing bagi disabilitas pengguna transportasi kereta. Tak hanya itu, para petugas pun dengan senang hati membantu serta memastikan para disabilitas menggunakan transportasi dengan aman dan nyaman.

Namun bagaimana jika jumlah petugas tidak cukup untuk membantu banyak disabilitas?

Dilansir dari *japan-forward.com*, perusahaan West Japan Railway Techsia dan Mitsubishi Electric tengah melakukan pengembangan perangkat lunak dengan teknologi *Artificial Intelligence* (AI) yang menggunakan *Virtual Reality* (VR) untuk memantau rekaman video dan mendeteksi jumlah penumpang disabilitas di stasiun.

Teknologi ini juga dapat membedakan disabilitas dengan beberapa kriteria, seperti menggunakan tongkat atau kursi

roda. Setelah terdeteksi, petugas akan datang untuk memberikan bantuan yang sesuai dengan kebutuhan pengguna.

Perusahaan Jepang Omron juga tak mau ketinggalan meluncurkan teknologi yang sama. Spesialis dalam industri elektronik dan otomasi ini menciptakan robot menggunakan AI. Dengan peta digital stasiun, robot akan dihubungkan dengan kamera video yang diprogram untuk mengenali disabilitas secara visual.

Robot kemudian bergerak menghampiri dan mengajak penumpang untuk mengikutinya ke peron lokasi yang ingin dituju. Tidak perlu khawatir, robot juga dilengkapi dengan pegangan agar penumpang tetap aman berjalan.

Robot AI telah digunakan tetapi untuk tujuan pembersihan di beberapa stasiun. Sedangkan robot AI untuk membantu disabilitas, rencananya akan diluncurkan dalam waktu dekat. (*)



Apapun pilihan
Profesi kamu
Narkoba bukan **PILIHAN**

Masyarakat bergerak bersama melawan
narkoba mewujudkan Indonesia bersinar.

#IndonesiaBersinar

INDONESIA DRUG FREE

cegahnarkoba.bnn.go.id



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

 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)