

Lintas

INFRASTRUKTUR & TRANSPORTASI

**Transportasi
Massal Solusi
Mengurangi
Kemacetan dan
Polusi**





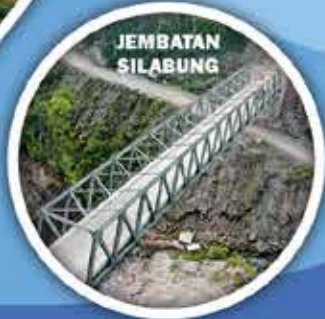
FABRIKASI
STEEL LINING



ERECTION
STEEL LINING



BENDUNGAN TIGA DIHAJI



JEMBATAN
SILABUNG

**Pembina:**

Ir Gandhi Harahap, MEng
DR Ir Asep Sudarjat, MM
DR Ir Jawali Marbun, MSc

Dewan Komisaris:

Drs Sutaryo
Dr Ir Slamet Muljono, MEngSc
Ir Achmad Maliki, ME

Pemimpin Umum:

Ir Paul Ames Halomoan, MSc

Dewan Direksi:

Ir Agus Nugroho, MM
Ir Firdaus DH, MT

Pemimpin Redaksi/Penanggung Jawab:

Ismet Rauf

Redaktur Pelaksana:

Roy Afriansyah

Redaksi:

Leceyanti Aripurnomo, ST
Ir Saktyanu PS Dermoredjo, MEngSc
H Fauzi BSm

Artistik/Desain Grafis:

Roy Afriansyah

Kuangan:

Nova Surti Ningsih

Tata Usaha:

Dipriyadusi
Catur Surodewo

Penasihat Hukum:

AMLAW
Amanda Novia Anggita, SH, MBA, MAM
Christopher H S Jouwena, SH, MH
Jl Prof DR, Satrio No 289, Jakarta Selatan 12940

Alamat Redaksi:

Komplek PU-DPA
Jl Belibis Terusan No. 57 Jakarta Barat

Alamat Redaksi/Tata Usaha:

Gedung Heritage, Lt Basement
Jl Pattimura 20, Telp 021-7226321
Kebayoran Baru, Jakarta Selatan

Penerbit :

PT Lintas Media Infrastruktur
Jakarta Selatan

Rekening:

PT Lintas Media Infrastruktur
Bank Mandiri
KCP Jakarta Selatan Radio Dalam
No Rek: 126000220219

Editorial

Whoosh...

Presiden Joko Widodo meresmikan beroperasinya Kereta Cepat Jakarta-Bandung (KCJB) yang diberi nama Whoosh di Stasiun Kereta Cepat Halim, Jakarta Timur (Senin, 2/10/2023).

Whoosh adalah singkatan dari Waktu Hemat, Operasi Optimal, Sistem Hebat. Bisa melaju dengan kecepatan 350 km per jam. Hanya 40 menit sudah sampai di tujuan.

Dengan beroperasinya KCJB ini, menjadikan Indonesia sebagai negara pertama di Asia Tenggara yang mengoperasikan kereta cepat dalam rangka pembangunan transportasi massal multimoda terintegrasi yang berbasis rel.

Presiden Joko Widodo mengungkapkan, rencana perpanjangan rute Kereta Cepat Jakarta-Bandung sampai Surabaya, Jawa Timur. Perencanaannya segera selesai.

Kereta Cepat Jakarta-Bandung meraih izin operasi yang diterbitkan melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 114 Tahun 2023 tentang Izin Operasi Sarana Perkeretaapian Umum PT Kereta Api Cepat Indonesia-China.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menjelaskan, rencana memperpanjang hingga Surabaya, mempersingkat waktu tempuh menjadi hanya 4 jam dan akan menghubungkan sejumlah pusat ekonomi di Pulau Jawa.

"Konsep perencanaannya sedang dilaksanakan sama-sama. Jadi rencananya itu Jakarta, Karawang, Bandung, Kertajati, Purwokerto, terus Yogyakarta, Solo, Madiun, dan Surabaya," ujar Menhub.

PT Lintas Media Infrastruktur adalah perusahaan pers yang bermula pada 2009, kemudian ditingkatkan jadi perusahaan pers dengan status perseroan terbatas pada 1 Februari 2021, sebagai perusahaan multimedia meliputi cetak, online, dan penerbitan.

Daftar Isi



Lintas Utama

Transportasi Massal Solusi Mengurangi Kemacetan dan Polusi

8

- | BTS Menjawab Kebutuhan Transportasi Publik Perkotaan 13
- | Mengintegrasikan Layanan Transportasi di Jabodetabek 16
- | Lorong Waktu Transportasi Perkotaan 18

Lintas Khusus



Presiden Tinjau Pelaksanaan IJD di Kawasan Penyangga IKN Nusantara

24

- | Rumah Jabatan Menteri Siap Huni Pertengahan 2024 26
- | Gemerlap Malam Apresiasi IKN Nusantara 28
- | Menteri Basuki Sambut Peserta Nusantara Sail 2023 di IKN 30
- | Menteri PUPR Dorong Partisipasi China dalam Pembangunan IKN 32

Profil



Konsultan Asal Jepang yang Murah Senyum

34

Lintas Sumsel

- | Inpres Jalan Daerah Dukung Kawasan Ekonomi 38
- | Menjaga Kemantapan Jalan sebagai Penunjang Ketahanan Pangan 40
- | Waktu Tempuh Lintas Timur Sumsel Makin Singkat 43
- | Penanganan Ruas Jalan Nasional Tidak Optimal akibat Kendaraan ODOL 47
- | Penanganan Berkelanjutan untuk Pertahanan Kemantapan Jalan 51

Lintas Kalsel

- | BPJN Kalsel Dukung Pengembangan Pusat Metropolitan Banjarbakula 72
- | Kemantapan Jalan di Kalsel Mendukung Akses ke IKN Nusantara 75
- | Jalur Alternatif Tercepat bagi Masyarakat Banua Anam 78
- | Pelebaran Jalur Utama Logistik Lintas Tengah Kalsel 82
- | Tiga Sungai di Banjarmasin Masuk Prioritas NUFred 86

Lintas Sulteng

- | Benteng Warga Pesisir Teluk Palu dari Ancaman Tsunami 92
- | Percepatan Pembangunan Huntap Pascagempa Bumi 95

Daftar Isi

Jalan Tol

- Jalan Tol Bayung Lencir-Tempino Selesai Pertengahan 2024 100
- Jalan Tol Kapalbetung Terapkan Sembilan Inovasi Teknologi Berbasis Aplikasi 103



Lintas Internasional

Grand Prix Formula 1 Qatar

108



Lintas Daerah

Kebutuhan Moda Transportasi Perkotaan di Kota Palu

110

Aneka Berita

- Penumpang MRT Jakarta Mencapai 114.000 Lebih di Hari Kerja 114

Artikel

- Pemanfaatan Teknologi Asbuton Murni 124

Foto Sampul



LRT Jabodebek wujudkan Jakarta tanpa macet dengan Lintas Raya Terpadu. Menjadi solusi mobilitas publik yang nyaman dan terintegrasi.

Redaksi Majalah Lintas menerima kiriman artikel atau tulisan lain yang sesuai dengan visi dan misi Majalah Lintas. Panjang tulisan minimal 500 kata dengan huruf Arial ukuran 12 poin. Pengiriman naskah dapat dilakukan melalui e-mail: lintasmajalah@gmail.com disertai dengan foto ukuran minimal 2 MB, serta data diri penulis. Redaksi berhak melakukan penyuntingan naskah tanpa mengubah isi pokok tulisan.



Salah satu faktor rendahnya peningkatan PDB per kapita Indonesia disebabkan oleh kemacetan lalu lintas. Suasana kemacetan di Jakarta.

Transportasi Massal Solusi Mengurangi Kemacetan dan Polusi

Kemacetan lalu lintas telah mengemuka menjadi permasalahan sosial yang akut dan menimbulkan kesemrawutan lalu lintas, polusi, hingga meningkatnya angka kecelakaan. Solusinya adalah penyediaan sarana transportasi umum yang memadai. Namun, tidak banyak kota besar memiliki anggaran yang memadai untuk menyediakan sarana transportasi terintegrasi, aman, dan nyaman.

Jakarta, Lintas – Pertambahan penduduk yang cepat, meningkatnya urbanisasi, lambatnya perluasan sarana jalan, dan pertumbuhan kendaraan pribadi yang sangat cepat menimbulkan dampak baru bagi kawasan perkotaan. Di Indonesia, diperkirakan pada 2045 sebanyak 73% populasi atau sekitar 230 juta jiwa akan tinggal di area perkotaan.

Peningkatan 1% urbanisasi di Indonesia hanya mampu menghasilkan peningkatan 1,4% PDB per kapita. Nilai ini berada di bawah China dan sejumlah negara Asia Timur yang rata-rata menghasilkan peningkatan 3% PDB per kapita.

Salah satu faktor rendahnya peningkatan PDB per kapita Indonesia disebabkan oleh kemacetan lalu lintas.

Hal tersebut disampaikan Direktur Transportasi Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) Ikhwan Hakim, ST, MSc, PhD, saat mengawali wawancara dengan Lintas (Rabu, 23/8/2023).

Kemacetan di sejumlah kota metropolitan di Indonesia berakar dari terbatasnya pembangunan angkutan umum akibat kurangnya kapasitas

kelembagaan, rencana mobilitas perkotaan terpadu, dan kapasitas fiskal daerah.

“Kewenangan pembangunan angkutan umum massal perkotaan telah didesentralisasikan kepada pemerintah daerah (Pemda). Sementara, pemda sendiri juga memiliki keterbatasan dari sisi kelembagaan, perencanaan, dan pendanaannya,” ujar Ikhwan. Belum ada lembaga yang mampu mengintegrasikan pembangunan dan pengelolaan lintas administrasi, serta lintas moda dalam wilayah metropolitan.

Kemudian, pada bidang perencanaan belum mapan terkait rencana mobilitas perkotaan berbasis wilayah metropolitan secara terpadu sebagai dasar implementasi angkutan umum massal secara berkelanjutan.

“Demikian juga terkait pendanaan, hampir semua pemerintah daerah, kecuali DKI Jakarta, tidak memiliki kapasitas fiskal yang memadai untuk membangun sistem angkutan umum massal perkotaan. Jika hanya mengandalkan APBD, kota-kota lain (selain DKI Jakarta), tidak ada yang



Direktur Transportasi Bappenas Ikhwan Hakim, ST, MSc, PhD

mampu bangun MRT atau LRT,” kata Ikhwan.

Terdapat juga permasalahan payung hukum dukungan pemerintah pusat yang saat ini masih bersifat *arbitrary* untuk setiap proyek. “Ini juga menjadi masalah tersendiri,” imbuhnya.

Ikhwan menambahkan, angkutan massal perkotaan merupakan prioritas nasional. Beberapa negara seperti

Brazil, Jerman, India, Kolombia, dan Meksiko, angkutan massal didukung pendanaan dari pemerintah pusat.

Kelembagaan dan pembiayaan

Guna mengatasi permasalahan pembangunan angkutan umum massal, Pemerintah Pusat melalui *major project* Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 berupaya mendorong pemda agar mengembangkan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan untuk enam wilayah metropolitan, yakni Jakarta, Bandung, Surabaya, Medan, Semarang, dan Makassar.

“Bentuknya, berdasarkan *best practice*, berupa korporasi dalam bentuk *holding* BUMN/BUMD dan bertanggung jawab kepada dewan pengarah yang dalam hal ini adalah perwakilan Pemerintah Pusat dan (pemerintah) daerah di wilayah metropolitan,” jelas Ikhwan dalam paparan tertulisnya.

Lembaga ini akan berperan menjamin keterpaduan kebijakan mobilitas perkotaan, pengelolaan dan pengoperasian angkutan umum, mengintegrasikan angkutan lintas moda dalam wilayah metropolitan, serta melakukan kontrak operasi



Sepanjang 2022, tercatat 19,7 juta orang menggunakan layanan MRT Jakarta (jakartamrt.co.id).

dengan operator.

“Dari aspek pembiayaan, lembaga ini idealnya akan berwenang dalam mengelola pendanaan penyelenggaraan angkutan umum yang bersumber dari pendapatan pengoperasian, pengembangan bisnis, kontribusi penyertaan modal dari setiap pemerintah daerah, serta sumber-sumber lain,” ujarnya.

Selain itu, pemda didorong agar menyusun rencana mobilitas perkotaan berkelanjutan atau *sustainable urban mobility plan* (SUMP). Pemerintah juga mengembangkan skema integrasi sumber pendanaan pembangunan angkutan umum massal.

Hingga sekarang, penataan di enam wilayah metropolitan terus dilakukan. Di Bandung, Jawa Barat, SUMP sudah diselesaikan dan saat ini dalam proses pengembangan lembaga pengelola transportasi metropolitan. Saat ini, terdapat Badan Pengelola Cekungan Bandung yang di masa yang akan datang dapat menjadi bagian dari dewan pengarah. Selain itu, telah terbentuk Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Provinsi Jawa Barat yang pada tahap awal akan menjadi pengelola *bus rapid transit* (BRT) metropolitan Bandung yang saat ini dalam tahap penyiapan konstruksi.

Kemudian, SUMP metropolitan Medan, Sumatera Utara, sudah selesai pada 2022. Dalam hal kelembagaan, sedang dikembangkan BUMD untuk pengelolaan BRT metropolitan Medan yang saat ini dalam tahap persiapan untuk konstruksi pada awal 2024. Juga terdapat proyek peningkatan jalur KA Medan-Binjai dan Medan-Belawan yang saat ini proses konstruksi.

SUMP yang disusun pemda metropolitan Semarang, Jawa Tengah, juga sudah selesai pada 2022. “Perkembangan proyek pengembangan angkutan umum massal yang telah beroperasi di Semarang, terdiri dari BRT yang dioperasikan oleh pemda. Sedangkan, untuk BRT wilayah



Antrean pengguna kereta listrik Jabodetabek tidak hanya terjadi pada jam berangkat kerja, kepadatan juga terjadi pada jam pulang kerja.

metropolitan Semarang, masih dalam fase kajian penyiapan, termasuk dalam hal kelembagaan pengelola BRT” urai Ikhwan.

Sementara, SUMP metropolitan Surabaya dalam tahap penyusunan oleh pemda. Angkutan umum massal di metropolitan Surabaya terdiri dari Surabaya *Regional Railways Phase 1* yang kini dalam proses penyiapan *readiness criteria*. Sedangkan, pengembangan BRT metropolitan Surabaya dalam proses penyusunan dokumen studi kelayakan.

Metropolitan Makassar telah

memiliki SUMP yang disusun oleh pemda pada 2022. “Untuk kelembagaan, sedang dalam tahap pengembangan dan diperlukan kajian penyiapan. Adapun, untuk perkembangan proyek pengembangan angkutan umum massal di metropolitan Makassar meliputi proses penyiapan pengembangan BRT metropolitan Makassar,” ungkapnya.

Ikhwan menambahkan, perlu dilakukan penerbitan regulasi sebagai payung pengembangan transportasi massal yang berlaku secara umum atau tidak dibatasi per

proyek dalam mengatur penataan aspek kelembagaan (lembaga pengelola transportasi metropolitan), perencanaan (pedoman dan arahan rencana mobilitas perkotaan), dan pendanaan (integrasi pendanaan daerah, KPBU, dan porsi dukungan Pemerintah Pusat sesuai kebutuhan) tersebut di atas.

“Ke depan, diperlukan perluasan implementasi dan penyediaan pendanaan untuk wilayah metropolitan berikutnya dan kota-kota besar menengah seperti Denpasar, Palembang, Banjarmasin, Manado, dan kota besar lain sesuai dengan aspek kesiapan daerah,” harap Ikhwan.

Kemacetan dan polusi udara

Menurut Tomtom Traffic Index (2022), metropolitan Jakarta menduduki peringkat termacet ke-19 di dunia atau ke-2 di ASEAN setelah metropolitan Manila. Namun, Jakarta menduduki peringkat 29 dunia untuk tingkat kota.

Kemacetan lalu lintas ini memiliki eksternalitas atau kerugian ekonomi dan lingkungan, termasuk polusi

udara. Data Vital Statistic DKI Jakarta menyebutkan 67% polusi di Jakarta berasal dari sektor transportasi, kemudian industri (26,8%) dan power plant (5,7%).

Seperti diberitakan sejumlah media, Jakarta sempat menempati peringkat pertama sebagai kota dengan kualitas udara paling buruk di dunia pada

20 Agustus 2023. Bahkan, Jakarta menempati peringkat pertama dengan konsentrasi *particulate matter* (PM) 2.5 mencapai 75 µg/m³ menurut survei IQAir atau 15 kali lipat di atas ambang panduan Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) sebesar 5 µg/m³.

“Terdapat 31 juta jiwa penduduk dan 88 juta pergerakan setiap hari di



TransPatriot adalah sistem transportasi bus rapid transit yang mulai beroperasi pada 26 November 2018 di Kota Bekasi, Jawa Barat.



Peron Stasiun LRT di Dukuh Atas.



Transjakarta telah memberikan inspirasi penataan transportasi umum di daerah.

metropolitan Jabodetabek. Dari sisi kepemilikan kendaraan, berdasarkan data tahun 2022, terdapat 26,3 juta kendaraan pribadi dan lebih dari 75%-nya adalah sepeda motor. Penggunaan angkutan umum hanya kurang dari 10%," ujar Ikhwan.

Ia menambahkan, polusi udara juga diperparah kondisi geografi Jabodetabek yang dibatasi pegunungan pada sisi selatan. Udara yang berpolusi diembus angin laut yang kencang, tetapi terhalang pegunungan dan berputar kembali di atas wilayah Jabodetabek.

Solusi

Dalam kesempatan yang sama, Ikhwan membeberkan sejumlah solusi guna mengatasi masalah transportasi perkotaan, terutama di Jakarta. Pertama, perlu dilakukan pembenahan kelembagaan. Saat ini, pengelolaan transportasi umum masih terpecah berdasarkan batas

administrasi. Contoh MRT yang belum bisa dibangun di luar Jakarta karena belum ada kelembagaan terintegrasi sehingga kendaraan dari Bodetabek masih didominasi kendaraan pribadi. Kedua, perencanaan mobilitas perkotaan terpadu berbasis wilayah fungsional metropolitan (*urban mobility plan metropolitan*) perlu dilakukan.

Travel demand management atau pengaturan dan strategi meminimalkan kendaraan pribadi perlu didorong. Antara lain, efisiensi parkir dan pengaturan tata guna lahan campuran berorientasi transit. Selain itu, skema teleworking atau WFH dapat didorong, tetapi hanya merupakan solusi jangka pendek.

Solusi yang lebih berkelanjutan adalah membangun angkutan umum. Berdasarkan rencana induk Jabodetabek *Urban Transportation Policy Integration* (JUTPI) 2, direncanakan pengembangan MRT

sebanyak 10 *line* (424 km) dan pengembangan LRT dengan total 11 *line* (113 km) pada 2035. Di samping pengembangan angkutan umum berbasis rel, terdapat juga rencana perluasan BRT yang saat ini memiliki layanan 251,2 km dan rencana elektrifikasi penuh armada BRT Transjakarta pada 2030.

"Jaringan MRT di Indonesia masih tertinggal dibandingkan dengan negara lain. MRT Jakarta baru 15,7 km, sementara Singapura 202 km, Kuala Lumpur 142 km, dan Bangkok 70 km. MRT ini merupakan moda berbasis rel yang menjadi tulang punggung dalam melayani koridor *central business district* (CBD) dengan kapasitasnya yang tinggi. MRT juga memiliki kapasitas 40.000-60.000 penumpang/jam/arah, melebihi kapasitas *light rail transit*/LRT (15.000-20.000 penumpang/jam/arah) dan BRT (5.000-15.000 penumpang/jam/arah)," kata Ikhwan.

Solusi ketiga, mengatasi permasalahan kondisi dan teknologi kendaraan dalam jangka pendek melalui penegakan uji emisi, untuk selanjutnya diperlukan peningkatan kualitas bahan bakar serta konversi dan pengembangan ekosistem kendaraan listrik.

Keempat, dibutuhkan komitmen dari pemerintah daerah, Pemerintah Pusat, dan partisipasi swasta terkait pembiayaan. Bappenas juga telah merancang skema pembiayaan seperti yang dilakukan pada proyek MRT dan akan dilakukan untuk beberapa kota lain.

"Dengan berbagai pembangunan jaringan angkutan massal perkotaan tersebut, serta didorong upaya penataan pada aspek perencanaan, kelembagaan, dan pendanaan, diharapkan pada akhirnya dampak ekonomi, sosial, dan lingkungan akibat kemacetan lalu lintas di wilayah metropolitan Jakarta bisa diminimalisasi," tutupnya.(ROY/PAH)