

NEWSLETTER



HUBDAT

Berpikir Jernih Membangun Transportasi Darat

Edisi
TRIWULAN III

SEPTEMBER 2026

Kemenhub Raih Penghargaan
*Indonesia Public Sector Initiative
of the Year - Transportation*



ETLE HUB

**Sistem Digital Terintegrasi
Guna Dukung Implementasi
Zero ODOL 2027**



**DITJEN HUBDAT LAKUKAN
NORMALISASI KENDARAAN
ANGKUTAN BARANG DI
WILAYAH KALIMANTAN TIMUR**

**AtMS DORONG
PENGELOLAAN LALU LINTAS
JALAN ARTERI BERBASIS
TEKNOLOGI DAN DATA**

**DITJEN HUBDAT
BERKOMITMEN MENDUKUNG
KONEKTIVITAS DI WILAYAH
PENYANGGA IKN**



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

INTEGRASI

TRANSPORTASI MEMPERKUAT KONEKTIVITAS ANTARMODA DAN KAWASAN STRATEGIS



Dr. Drs. Aan Suhanan, M.Si
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

info **HUBDAT**

Berpikir Jernih Membangun Transportasi Darat



MAJALAH INFOHUBDAT

PENANGGUNG JAWAB
Ernita Titis Dewi

REDAKTUR PELAKSANA
Mogot Bukara

REDAKTUR UTAMA
Herman Wibowo
Sari Hayu Hutami
Didik Prasetyo

REDAKTUR
Alvia Lilian
Indriastuti Septiyani

LAYOUT DAN FOTOGRAFI
M. Aulia Dharma
Bayu Adi Saputro
Ahmad Alfian Al Qodhrie
Bambang Widiyanto
Fachry Dwinugraha
Rinjani Pangestu
Zahira Andinita Putri

SEKRETARIAT
Bejo Sri Wahono
Dinda Lidya R
Yusnita Yuliana
Ely Rusnita
Amalia Nabatan
Kurniadi Zaini
Aprina Ramadhani
Rifai Dyan A
M. Farid Ardiansyah

Achmad Maulana
Rosmala D
Dwika Reza Saputra
Nurfadilah Sinta N
Rina Noviana
Virsa Rosadya
Septiani
Vinisella

DITERBITKAN OLEH:
Humas Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

ALAMAT:
Gedung Karya Lantai 12
Jl. Medan Merdeka Barat No. 8
Jakarta Pusat 10110
TELP / FAX:
(021) 3506141
EMAIL:
humas.hubdat@gmail.com
WEBSITE:
www.hubdat.kemenhub.go.id

SUDUT REDAKSI

Pembaca Newsletter infoHUBDAT yang kami hormati,

Pada pertengahan tahun 2026 ini, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus melakukan evaluasi dan penguatan kebijakan guna memastikan mobilitas masyarakat dapat terselenggara secara selamat, aman, tertib, dan lancar. Upaya peningkatan kualitas layanan transportasi darat senantiasa menjadi prioritas dalam menjawab dinamika kebutuhan masyarakat.

Pada edisi kali ini, Newsletter infoHUBDAT kembali hadir dengan beragam sajian informasi aktual dan inspiratif. Melalui rubrik Catatan Darat, Lensa Hubdat, serta rubrik lainnya, kami menghadirkan rangkaian kegiatan, capaian kinerja, serta inovasi yang dilakukan di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Rubrik Info Utama yang membahas banyak acara besar di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Lalu Info Angkutan membahas peluncuran aplikasi SUMBA, dan Info Prasarana yakni uji coba ETL E HUB di beberapa UPPKB.

Selain itu, kami juga merangkum berbagai aktivitas dan program strategis yang telah dilaksanakan sepanjang periode ini. Sebagai penutup, kami hadirkan kaleidoskop peristiwa dalam sajian visual yang merekam momen-momen penting melalui bidikan lensa.

Semoga informasi yang kami sajikan dapat memberikan manfaat, memperluas wawasan, serta menjadi referensi bagi seluruh pembaca.

Selamat membaca.



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA

KIR Lebih dari FORMALITAS

Kendaraan laik jalan,
perjalanan pun lebih aman.



KIR memastikan
tiap kendaraan
dapat memenuhi
standar kelayakan,
demi keselamatan
pengemudi dan
pengguna jalan
lainnya.



Kendaraan Aman,

SEMUA NYAMAN

Uji KIR membantu memastikan kendaraan
tetap laik jalan sehingga risiko gangguan
teknis yang dapat membahayakan
pengemudi, penumpang, maupun
pengguna jalan lainnya dapat
diminimalkan.



DIRJEN MENYAPA

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Pembaca Newsletter infoHUBDAT yang saya banggakan,

Puji syukur ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga kita kembali dipertemukan dalam edisi terbaru Newsletter infoHUBDAT. Media ini bukan sekadar sarana informasi, tetapi juga ruang untuk mempererat silaturahmi, memperkuat sinergi, serta membangun semangat kebersamaan dalam menjalankan tugas dan tanggung jawab kita.

Periode Juli-September 2026 menjadi momentum yang penuh dinamika bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang terus memperkuat upaya peningkatan kualitas layanan transportasi melalui pengembangan sarana dan prasarana transportasi darat, penguatan aspek keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan pengawasan operasional angkutan, serta optimalisasi pelayanan kepada masyarakat. Berbagai kegiatan koordinasi, sosialisasi, monitoring, evaluasi, dan kolaborasi dengan pemerintah daerah, pemangku kepentingan, serta mitra kerja juga terus dilakukan guna memastikan setiap program berjalan secara efektif dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat.

Selain itu, keberhasilan penyelenggaraan berbagai agenda transportasi selama periode ini merupakan hasil kerja keras, dedikasi, dan sinergi seluruh insan perhubungan darat di pusat maupun daerah. Tantangan yang dihadapi menjadi motivasi bagi kita untuk terus berinovasi dan meningkatkan kualitas pelayanan publik sejalan dengan arah pembangunan transportasi nasional.

Melalui Newsletter infoHUBDAT ini, kami berharap masyarakat dan seluruh pemangku kepentingan dapat memperoleh informasi yang komprehensif mengenai berbagai capaian, program, serta kegiatan yang telah dilaksanakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selama periode Juli-September 2026.

Mari kita terus memperkuat komitmen pelayanan, menjaga profesionalisme, dan menghadirkan transportasi darat yang semakin berkeselamatan dan berkelanjutan. Semoga Allah SWT senantiasa memberikan bimbingan, kekuatan, dan perlindungan kepada kita semua dalam menjalankan amanah ini. Terima kasih atas dedikasi dan kerja keras yang telah diberikan.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh

Dr. Drs. Aan Suhanan, M.Si
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT



DAFTAR ISI

Edisi Triwulan III
September 2026

- 02 Masthead
- 04 Editorial
- 05 Daftar Isi

info UTAMA

- 06 **HARHUBNAS 2026**
BUKAN SEKADAR
MENGHUBUNGKAN TETAPI
- 08 **KEMENTERIAN PERHUBUNGAN**
RAIH PENGHARGAAN INDONESIA
PUBLIC SECTOR INITIATIVE
- 10 **ASEAN PERKUAT KONEKTIVITAS**
KEMENHUB MENGAJAK NEGARA
ASEAN PERKUAT KERJA SAMA
- 12 **SEBULAN PANTAUAN ETLE HUB**

info ANGKUTAN

- 14 **GROUND BREAKING CHARGING**
STATION BRT CEKUNGAN
BANDUNG
- 16 **KEMENHUB KEMBANGKAN**
CEKUNGAN BRT BANDUNG
- 18 **DITJEN HUBDAT LAKUKAN**
NORMALISASI KENDARAAN
ANGKUTAN BARANG DI
- DITJEN HUBDAT BERKOMITMEN**
MENDUKUNG KONEKTIVITAS DI
WILAYAH PENYANGGA IKN
- 19 **HUBUNGKAN WILAYAH TERPENCIL**
- 21 **JAGA KONEKTIVITAS DI WILAYAH**
3TP, KEMENHUB PASTIKAN
ANGKUTAN PERINTIS
- 22 **KEMENHUB ALOKASIKAN 28 BUS**
SEKOLAH UNTUK DUKUNG
PROGRAM SEKOLAH RAKYAT
- 23 **SUMBA JADI LANGKAH BARU**
KEMENHUB DALAM PENGAWASAN
KENDARAAN ODOL
- 24 **PASCA BANJIR AROSUKA,**
OPERASIONAL AKAP DI TERMINAL
TIPE A BAREH SOLOK TETAP

info LALU LINTAS

- 26 **ETLE HUB SISTEM DIGITAL**
TERINTEGRASI GUNA DUKUNG
IMPLEMENTASI *ZERO ODOL* 2027
- 28 **DARI PERSIMPANGAN KE PUSAT DATA**
- 30 **AtMS DORONG PENGELOLAAN**
LALU LINTAS JALAN ARTERI BERBASIS
TEKNOLOGI DAN DATA
- 31 **MATANGKAN SINERGI BEBAS**
KENDARAAN ODOL DI PELABUHAN
MELALUI SISTEM TIKET
- 32 **RAMPUNG SUSUN DIM RUU LLAJ,**
KEMENHUB PERKUAT PERATURAN
KENDARAAN ODOL HINGGA

info PRASARANA

- 33 **DITJEN HUBDAT APRESIASI**
IMPLEMENTASI SMK PAU DAN UPUBKB
TERBAIK
- 34 **PERKUAT PENGAWASAN**
ANGKUTAN BARANG
- 36 **KEMENHUB CATAT TINGKAT**
KEPATUHAN AKAP MASUK TERMINAL
TIPE A MENCAPI 57%
- 37 **KEMENHUB DORONG OPTIMALISASI**
FUNGSI TERMINAL SEBAGAI SIMPUL
TRANSPORTASI YANG AMAN
- 38 **DITJEN HUBDAT RAMPUNGKAN**
PENILAIAN PRASARANA TRANSPORTASI
ANGKUTAN JALAN BERBASIS

info SARANA

- 40 **JAMBORE NASIONAL 2026,**
DITJEN HUBDAT TANAMKAN
BUDAYA KESELAMATAN LALU
- 42 **KEGIATAN PELAJAR PELOPOR**
KESELAMATAN LLAJ TAHUN 2026
- 44 **DITJEN HUBDAT DORONG**
SERTIFIKASI KOMPETENSI SMK
PAU DIREKSI
- 45 **KECELAKAAN LLAJ TERTINGGI**
KETIGA LIBATKAN KENDARAAN
BUS, DIRJEN HUBDAT

info SPASDP

- 46 **DITJEN HUBDAT PERKUAT**
KONSOLIDASI ANGKUTAN
- 50 **MENJAGA KESELAMATAN**
HINGGA KE SIMPUL
- 53 **MENJAGA MOBILITAS**
MERINGANKAN BEBAN

catatan DARAT

- 54 **KETIKA SATU PERJALANAN**
TAK LAGI TERPUTUS
- 57 **BLIND SPOT: KENALI AREA**
YANG TAK TERLIHAT

lensa HUBDAT

- 78 **JEJAK DI SETIAP PERJALANAN**

HARHUBNAS 2026

Bukan Sekadar Menghubungkan tetapi Memastikan Setiap Perjalanan Selamat

Di balik setiap perjalanan, ada harapan untuk tiba dengan selamat. Ada masyarakat yang berangkat mencari penghidupan, pelajar yang menempuh perjalanan menuju sekolah, hingga angkutan barang yang memastikan kebutuhan sehari-hari tetap tersedia. Seluruh pergerakan tersebut menjadi pengingat bahwa transportasi bukan sekadar urusan mobilitas, tetapi juga tentang keselamatan, konektivitas, dan tanggung jawab untuk melayani masyarakat.

Semangat inilah yang menjadi pesan utama dalam peringatan Hari Perhubungan Nasional (Harhubnas) 2026 yang mengusung tema "Menghubungkan Indonesia untuk Masa Depan Lebih Maju". Bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, momentum ini menjadi pengingat sekaligus penguatan komitmen untuk terus menghadirkan transportasi darat yang semakin selamat, aman, terintegrasi, dan memberikan manfaat nyata bagi masyarakat.

Dalam Upacara Peringatan Harhubnas 2026 di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan, Jakarta, pada hari Kamis 17 September 2026, Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi menegaskan bahwa meningkatnya harapan masyarakat terhadap pelayanan transportasi harus dijawab melalui perbaikan yang berkelanjutan.

Pesan tersebut menjadi refleksi bagi seluruh insan perhubungan, termasuk Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, bahwa keberhasilan pembangunan transportasi tidak hanya diukur dari tersedianya infrastruktur dan layanan, tetapi juga dari kemampuan menghadirkan perjalanan yang selamat, nyaman, dan dapat diandalkan.

Laksanakan Aksi Bulan Keselamatan Transportasi, Ditjen Hubdat Luncurkan Aplikasi SUMBA di Hari Perhubungan Nasional

Sejalan dengan penancangan Bulan Keselamatan Transportasi pada peringatan Hari Perhubungan Nasional 2026 oleh Menteri Perhubungan Dudy Purwagandhi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan melakukan aksi melalui peluncuran aplikasi *e-manifest* Surat Muatan Barang atau SUMBA.

"Keselamatan bukanlah sekadar indikator kinerja, melainkan fondasi mutlak dari seluruh ekosistem perhubungan. Kita terus mendorong agar pemenuhan standar operasional fasilitas dan prasarana transportasi tidak lagi bersifat reaktif melainkan preventif dan terkalibrasi secara presisi," ungkap Direktur Jenderal Perhubungan Darat Aan Suhanan selaku Ketua Panitia Pusat Penyelenggara Harhubnas tahun 2026.

Ia menegaskan melalui penancangan Bulan Keselamatan Transportasi ini dapat membangun gerakan bersama agar keselamatan tidak hanya menjadi urusan regulator dan operator tetapi menjadi kesadaran kolektif seluruh masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi.

SUMBA, Langkah Nyata Transformasi Digital Angkutan Barang

Masyarakat memiliki peran yang sangat penting melalui kepatuhan terhadap aturan, kedisiplinan, kewaspadaan, serta kesadaran untuk mengutamakan keselamatan dalam setiap perjalanan. Keselamatan adalah tanggung jawab kita semua, sehingga keselamatan tidak hanya menjadi sebuah kewajiban, tetapi benar-benar tumbuh menjadi budaya dalam kehidupan masyarakat.

"Pada hari ini juga bersamaan kami luncurkan *e-manifest* Surat Muatan Barang. Langkah ini menandai transformasi digital sektor logistik kita. Dengan adanya sistem ini, bukan sekadar digitalisasi dokumen, melainkan upaya strategis untuk mengintegrasikan basis data pengiriman dengan jejaring data internal dan eksternal secara *real-time*," ucap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.

Ia menyebut melalui data yang semakin akurat dan terkoneksi, pemerintah akan memiliki landasan yang lebih kuat untuk melakukan pemantauan, pengawasan, evaluasi, serta penyusunan kebijakan angkutan barang di jalan secara lebih tepat sasaran.

"Ke depan, interkoneksi ini diharapkan mampu mendukung penataan pelaku usaha, kendaraan, muatan, dan pola pergerakan angkutan barang, sekaligus mendorong peningkatan kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan dan operasional. SUMBA kita harapkan menjadi bagian penting dalam mewujudkan tata kelola angkutan barang yang lebih transparan, efisien dan berkelanjutan," ujarnya.

Apresiasi untuk Insan yang Menjaga Perjalanan Indonesia

Peringatan Harhubnas 2026 juga menjadi momentum untuk memberikan penghargaan kepada insan dan mitra transportasi yang telah menunjukkan dedikasi serta kontribusi dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi nasional.

Rangkaian kegiatan Harhubnas telah dimulai sejak 10 September 2026 melalui berbagai kegiatan sosial dan pengabdian, antara lain pengabdian dosen pada masyarakat, aksi kemanusiaan donor darah, serta gerakan bersih-bersih lingkungan kantor dan tempat ibadah yang dilaksanakan secara serentak dari kantor pusat hingga seluruh Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan.

Pada puncak peringatan Harhubnas, Kementerian Perhubungan turut memberikan penghargaan kepada insan dan mitra transportasi melalui sejumlah kategori, di antaranya Insan dan Pejuang Transportasi Berprestasi, Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tingkat Nasional, Terminal dan UPPKB Berbasis *Green and Smart*, serta Mitra Pejuang Transportasi. Penghargaan tersebut menjadi bentuk apresiasi atas kerja keras dan dedikasi berbagai pihak yang berkontribusi dalam menghadirkan transportasi yang semakin baik.

"Perayaan Harhubnas bukan sekadar perayaan seremonial, tetapi sebuah momentum konsolidasi kinerja dan transformasi layanan. Kami mengapresiasi seluruh penerima penghargaan dan seluruh kinerja insan transportasi yang telah mengabdikan tanpa lelah. Kami berharap kita semua terus semangat untuk terus memajukan transportasi Indonesia di masa depan," tutup Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.

Dari Semangat Harhubnas, Menuju Transportasi Darat yang Lebih Baik

Harhubnas 2026 pada akhirnya menjadi lebih dari sekadar peringatan tahunan. Momentum ini mempertegas bahwa pembangunan transportasi harus berjalan seiring dengan peningkatan keselamatan, penguatan konektivitas, serta transformasi pelayanan yang mampu menjawab kebutuhan masyarakat.

Bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pencanangan Bulan Keselamatan Transportasi dan peluncuran aplikasi SUMBA menjadi bagian dari langkah untuk menerjemahkan semangat tersebut ke dalam upaya nyata.

Di tengah perkembangan teknologi dan meningkatnya kebutuhan mobilitas, tantangan transportasi darat tentu akan terus berkembang. Karena itu, peningkatan kualitas pelayanan, penguatan pengawasan, serta kolaborasi antara pemerintah, pelaku usaha, dan masyarakat menjadi kunci untuk membangun sistem transportasi yang semakin andal.

Dengan semangat "Menghubungkan Indonesia untuk Masa Depan Lebih Maju", Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, terus berkomitmen menghadirkan transportasi darat yang selamat, aman, terintegrasi, dan semakin dekat dengan kebutuhan masyarakat.

Presented by:

GOVMEDIA



Kementerian Perhubungan Raih Penghargaan

Indonesia Public Sector Initiative of the Year - Transportation



Kementerian Perhubungan Republik Indonesia kembali menorehkan prestasi di tingkat internasional dengan meraih penghargaan *Indonesia Public Sector Initiative of the Year – Transportation* pada ajang *GovMedia Conference & Awards 2026* yang digelar di Singapura.

Penghargaan ini diberikan atas keberhasilan penyelenggaraan Program Angkutan Lebaran 2026, yang dinilai telah mampu menghadirkan layanan transportasi yang aman, selamat, andal, dan terjangkau bagi masyarakat selama periode arus mudik dan balik Idul Fitri.

Mewakili Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur Lalu Lintas Jalan, Rudi Irawan saat menerima penghargaan telah menyatakan, "Penghargaan ini merupakan pengakuan atas dedikasi dan kerja sama dari seluruh pihak dalam mewujudkan transformasi konektivitas Indonesia melalui sistem transportasi yang semakin aman, selamat, dan terintegrasi di seluruh penjuru negeri".

Ia menyebut Program Angkutan Lebaran 2026 merupakan inisiatif nasional yang dirancang untuk mengelola mobilitas masyarakat Indonesia dalam skala besar pada masa Lebaran. Setiap tahunnya, periode tersebut menjadi tantangan tersendiri karena tingginya volume perjalanan yang berpotensi menimbulkan kepadatan serta meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas.

Melalui sinergi dengan berbagai kementerian, lembaga, pemerintah daerah, operator transportasi, serta Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri), Kementerian Perhubungan berhasil dalam mengelola jutaan perjalanan

masyarakat dalam kurun waktu lebih dari dua minggu. Kolaborasi tersebut diwujudkan melalui penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas secara dinamis sesuai dengan kondisi di lapangan sehingga pada arus perjalanan masyarakat dapat berlangsung lebih aman, lancar, dan terkendali.

"Berbagai kebijakan strategis turut diterapkan dalam Program Angkutan Lebaran 2026, antara lain penyelenggaraan program Mudik Gratis menggunakan bus, angkutan sepeda motor gratis dengan truk dan kereta api, penyediaan tiket kapal laut gratis, penerapan manajemen lalu lintas di jalan tol dan pada lintasan penyeberangan untuk mengurangi kepadatan, serta pemberian potongan tarif pada berbagai moda transportasi guna demi meningkatkan keterjangkauan layanan bagi masyarakat," tuturnya.

Penghargaan dari GovMedia Conference & Awards 2026 menjadi pengakuan atas komitmen Kementerian Perhubungan dalam menghadirkan layanan transportasi publik yang semakin berkualitas.

Program angkutan sepeda motor gratis melalui kereta api memungkinkan masyarakat dalam mengirimkan sepeda motornya menggunakan kereta api dan melanjutkan perjalanan dengan transportasi umum. Inisiatif ini berhasil mengangkut ribuan sepeda motor ke berbagai provinsi sehingga mampu mengurangi penggunaan sepeda motor untuk perjalanan jarak jauh.

Melalui penghargaan ini, inovasi, kolaborasi, serta kebijakan yang

berorientasi pada keselamatan dan pelayanan kepada masyarakat dapat semakin diandalkan.

Selain itu, ratusan armada bus dioperasikan untuk melayani penumpang menuju puluhan kota tujuan, sementara program tiket kapal laut gratis juga dimanfaatkan oleh masyarakat dalam jumlah besar.

Berbagai upaya tersebut dapat memberikan dampak positif terhadap peningkatan keselamatan transportasi selama periode Angkutan Lebaran 2026.

"Dibandingkan dengan tahun 2025, berdasarkan data Korlantas Polri jumlah kecelakaan lalu lintas selama periode tersebut menurun sebesar 6,31%. Sementara itu, jumlah korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan yang lebih signifikan, yakni 31,19%

dibandingkan dengan tahun sebelumnya," jelasnya.

Direktur Lalu Lintas Jalan, Rudi Irawan juga menyampaikan, "Kami berterima kasih kepada GovMedia. Penghargaan ini akan menjadi motivasi bagi Kementerian Perhubungan untuk terus berkomitmen memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat serta mendorong kemajuan sektor transportasi di Indonesia," tutupnya.



ASEAN PERKUAT KONEKTIVITAS

**Kementerian Perhubungan
Mengajak Negara ASEAN
Perkuat Kerja Sama Dalam
Transportasi Darat Demi
Hadapi Tantangan Global**

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mewakili pemerintah Indonesia sebagai *Chairman* dan *host* pertemuan ASEAN *Land Transport Working Group* (LTWG) telah mendorong untuk memperkuat kerja sama negara-negara ASEAN dalam sektor transportasi darat guna menghadapi berbagai tantangan global yang semakin kompleks.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan menyampaikan, saat ini transportasi darat berada pada titik krusial, karena dianggap sebagai tulang belakang perdagangan domestik, rantai pasokan global, dan pergerakan ekonomi sehari-hari. Namun, dinamika global saat ini menunjukkan tantangan yang dihadapi tidak lagi dapat diselesaikan hanya dengan pendekatan masing-masing negara.

"Selama beberapa tahun ke belakang, perubahan geopolitik telah menghadapkan kita pada tantangan yang berat, seperti harga bahan bakar yang fluktuatif sebagai akibat dari terhambatnya perdagangan global, kelemahan transisi energi, dan perubahan iklim. Karena itu strategi nasional yang terisolasi tidaklah cukup, untuk melindungi rantai pasokan global dan mempertahankan pertumbuhan ekonomi global, ASEAN harus merespons sebagai komunitas yang bersatu, terkoordinasi, dan mampu beradaptasi," ucap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan saat memberikan sambutan pembukaan pertemuan *The 35th ASEAN Land Transport Working Group* (LTWG), di Jakarta pada hari Kamis, 6 Agustus 2026.

ASEAN LAND TRANSPORT WORKING GROUP (LTWG) MEETING

6-7 AUGUST 2026 JAKARTA, INDONESIA



Dalam acara ini, negara-negara ASEAN perlu membangun ekosistem transportasi darat yang lebih tangguh dengan mengedepankan efisiensi, konektivitas, meningkatkan standar keselamatan, keberlanjutan, hingga modernisasi transportasi di tengah ketidakpastian global.

“Pelaksanaan pertemuan ini sangatlah tepat karena menunjukkan kesempatan kita mempercepat implementasi ASEAN *Transport Sectoral Plan* (ATSP) 2026–2030 yang berisikan peta jalan terperinci untuk upaya bersama selama lima tahun mendatang,” jelasnya.

Ke depannya kerja sama sektor transportasi darat di ASEAN tidak hanya berfokus pembangunan infrastruktur, tetapi juga transformasi digital hingga mobilitas yang sesuai agenda pemanfaatan kecerdasan buatan (AI) untuk kendaraan otonom, digitalisasi transportasi publik, sistem transportasi cerdas dan ramah lingkungan, efisiensi bahan bakar, serta pengembangan kawasan berorientasi transit (TOD).



DENGAN SEMANGAT KOMUNITAS ASEAN SERTA KERJA SAMA ASEAN DENGAN PARA MITRA DIALOG DAN ASOSIASI TRANSPORTASI, KITA AKAN MENGHASILKAN PEMBAHASAN YANG PRODUKTIF DAN MAMPU MELAHIRKAN HASIL YANG BERMAKNA SERTA BERMANFAAT BAGI SELURUH PIHAK

Dalam kesempatan yang sama, Direktur Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat selaku *chairman* dalam pertemuan ini, Yusuf Nugroho menyampaikan hal serupa, bahwa pertemuan LTWG ini merupakan momentum penting untuk memperkuat komitmen negara-negara ASEAN dalam mengimplementasikan ATSP 2026–2030, sebagai kelanjutan dari *Kuala Lumpur Transport Strategic Plan* (KLTSPP) 2016–2025.

Ia mengungkapkan pertemuan ini membahas berbagai program prioritas sektor transportasi darat yang menjadi perhatian bersama, di antaranya:

1. Mendukung pengembangan dan operasionalisasi jaringan perkeretaapian;
2. Mendukung pengembangan dan pemeliharaan ASEAN *Highway Network* (AHN);
3. Mengurangi angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas setidaknya sebesar 50% antara tahun 2020 hingga 2030; dan
4. Melaksanakan berbagai program kegiatan dalam kerangka inisiatif strategis transportasi berkelanjutan.

Selain itu, Indonesia juga turut menegaskan komitmennya dalam mendukung agenda transportasi bersama ASEAN, salah satunya melalui implementasi Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK). Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan mengatakan, hal tersebut merupakan kontribusi untuk keberlangsungan kerja sama regional di ASEAN dalam memperkuat ekosistem transportasi darat.



SEBULAN PANTAUAN ETLE HUB

Menuju Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) 2027, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan terus berupaya memperkuat pengawasan kendaraan angkutan barang melalui penerapan Sistem Penegakan Hukum Melalui Alat Bukti Rekaman Elektronik Pelanggaran Lebih Dimensi dan Lebih Muatan (ETLE HUB).

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan telah menyampaikan selama satu bulan penerapannya di 51 titik pantau, pada periode 10 Agustus s/d 10 September 2026, ETLE HUB mencatat 72.236 total deteksi, yang berasal dari 46.034 plat kendaraan unik, artinya satu kendaraan dapat terdeteksi lebih dari satu kali. Selama 32 hari periode observasi, rata-rata tercatat 2.257 deteksi per hari dengan puncak deteksi harian sebesar 2.798 deteksi.

"Dalam satu bulan pertama, ETLE HUB telah menghasilkan basis data operasional yang cukup besar untuk melihat pola pelanggaran angkutan barang. Angka tersebut merupakan hasil deteksi otomatis yang masih harus melalui mekanisme verifikasi sebelum penindakan," ungkap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan dalam keterangannya saat kegiatan *Press Conference* "Evaluasi Penerapan ETLE HUB dalam

Pengawasan Kendaraan Lebih Dimensi dan Lebih Muatan", di Kantor Kementerian Perhubungan, Jakarta, pada hari Senin, 14 September 2026.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan menjelaskan hasil deteksi ETLE HUB menunjukkan indikasi pelanggaran paling banyak terdeteksi yang dapat menjadi prioritas pengawasan, dari total 72.236 deteksi, sebanyak 28.750 deteksi (39,8%) berkaitan dengan masalah dokumen, kemudian sebanyak 26.535 deteksi atau (36,7%) berkaitan dengan daya angkut. Selanjutnya 16.914 deteksi (23,4%) merupakan kombinasi masalah dokumen dan daya angkut dan ada 37 deteksi (0,1%) berkaitan dengan pelanggaran tata cara muat.

"Perlu kami tegaskan, deteksi berulang belum tentu berarti perkara hukum berulang. Data ini menunjukkan bahwa ETLE HUB mulai memperlihatkan pola kendaraan dan jenis pelanggaran yang dapat menjadi prioritas

pengawasan ke depan," jelasnya.

Dataset yang terekam ETLE HUB dalam sebulan ini juga mencatat pelanggaran kendaraan angkutan barang milik sejumlah badan usaha yang muncul berulang dalam sistem, terdapat 10 badan usaha dengan frekuensi deteksi tertinggi di antaranya PT. SIL sebanyak 236 deteksi, PT. SB sebanyak 175 deteksi, CV. SKE sebanyak 144 deteksi, PT. SA sebanyak 140 deteksi, serta CV. SMJ sebanyak 128 deteksi. Kemudian PT. MKA sebanyak 115 deteksi, PT. TOS sebanyak 96 deteksi, PT. FGS sebanyak 90 deteksi, PT. BPT sebanyak 89 deteksi, dan CV. GJ sebanyak 82 deteksi.



Data Bergerak, Kepatuhan Menguat

ETLE HUB mampu mengintegrasikan proses deteksi, verifikasi, hingga penindakan untuk memperkuat keselamatan dan pengawasan angkutan barang.

Sementara itu, penggunaan ETLE HUB tidak hanya berhenti pada deteksi dan pengumpulan data, prosesnya juga telah masuk ke tahap tindak lanjut. Dari hasil deteksi yang di-proses, sebanyak 1.227 telah terkonfirmasi dan sebanyak 467 telah tertagih, dan dari jumlah tersebut 207 di antaranya telah membayar denda tilang.

"Baru satu bulan, prosesnya sudah berjalan penuh hingga pembayaran denda tilang, ini merupakan sinyal awal bahwa pengawasan berbasis data dapat mulai mendorong kepatuhan angkutan barang. Proses penindakan pun telah dilakukan sesuai ketentuan yang berlaku, yakni ETLE HUB mendeteksi kendaraan dan indikasi pelanggarannya, melakukan identifikasi, hingga verifikasi untuk menjadi dasar tindak lanjut penegakan hukum," ucap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.

Ia menegaskan, ke depannya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus mengoptimalkan pemanfaatan ETLE HUB untuk memperkuat pengawasan dan mendeteksi pelanggaran angkutan barang lebih cepat, hingga mendukung bagi penegakan hukum yang transparan dan terintegrasi.

"Tujuan akhirnya pemanfaatan data ETLE HUB bukan sekadar menambah jumlah penindakan, melainkan juga digunakan untuk mendorong kepatuhan, meningkatkan keselamatan, melindungi infrastruktur jalan, dan membangun ekosistem logistik yang lebih adil," tutup Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.

Ditjen Hubdat Gelar **Groundbreaking Charging Station BRT Cekungan Bandung**

Dalam rangka mendukung proyek Indonesia Mass Transit (MASTRAN) BRT Cekungan Bandung yang saat ini sudah memulai tahap pembangunan infrastruktur, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan berkolaborasi dengan proyek *Sustainable Mass Electric Transportation to Support Green Smart City in West Java* menggelar kegiatan *Groundbreaking Charging Station* BRT Cekungan Bandung pada hari Rabu tanggal 15 Juli 2026, di depo Leuwipanjang, Bandung, Jawa Barat.





Pada kesempatan ini, Direktur Angkutan Jalan Muiz Thohir menyampaikan bahwa kerja sama ini didanai hibah luar negeri Pemerintah Korea Selatan melalui *Chungnam Center for Creative Economy & Innovation* (C-CCEI) yakni berupa pembangunan sistem *charging station*.

"Kegiatan ini menjadi tanda dimulainya pembangunan dalam proyek kerja sama tersebut dan merupakan awal percepatan transformasi transportasi nasional. Kita menuju sistem yang modern, efisien, dan rendah emisi," ungkapnya saat memberikan sambutan.

Ia menuturkan kolaborasi lintas negara dan sektor sangat penting. Transformasi transportasi tidak bisa dilakukan sendiri sehingga diperlukan sinergi antara pemerintah pusat, pemerintah daerah serta mitra internasional. "Indonesia *Mass Transit Project* merupakan bagian dari implementasi Asta Cita Presiden Republik Indonesia. Fokusnya pada pembangunan infrastruktur berkualitas dan percepatan ekonomi hijau," jelasnya.

Proyek ini mengintegrasikan transportasi massal berbasis BRT dengan kendaraan listrik dan infrastruktur pengisian daya yang cerdas dan ramah lingkungan. Kehadiran *charging station* menjadi salah satu bagian penting dalam mendukung kesiapan operasional bus listrik, khususnya dalam memastikan kendaraan dapat melakukan pengisian daya secara terencana sesuai dengan kebutuhan layanan.

Pengembangan infrastruktur pengisian daya juga menjadi bagian dari upaya membangun ekosistem transportasi listrik yang terintegrasi. Dengan tersedianya fasilitas pengisian daya di kawasan depo, operasional bus listrik diharapkan dapat didukung oleh sistem yang lebih terstruktur, mulai dari pengaturan jadwal pengisian, kesiapan armada, hingga pengelolaan operasional kendaraan.

"Kami menyampaikan apresiasi kepada Pemerintah Korea Selatan atas dukungan yang telah diberikan. Kami berharap kerja sama yang baik ini dapat

Kolaborasi ini menunjukkan pentingnya kemitraan internasional dalam mempercepat pengembangan transportasi berkelanjutan, dan mendorong terwujudnya transportasi massal yang mengutamakan konektivitas dan pelayanan kepada masyarakat

terus berlanjut dan dapat memberikan manfaat bagi kedua negara," imbuhnya.

Menurutnya, pengembangan transportasi massal berbasis listrik tidak hanya berkaitan dengan pengadaan kendaraan, tetapi juga membutuhkan kesiapan pada infrastruktur

pendukung. Oleh karena itu, pembangunan *charging station* menjadi salah satu langkah penting dalam mewujudkan sistem transportasi publik yang mampu menjawab kebutuhan mobilitas masyarakat sekaligus mendukung agenda transportasi berkelanjutan.

Sementara itu dalam kesempatan yang sama, CEO *Chungnam Center for Creative Economy & Innovation* (CEO of C-CCEI), Kim Sungkeun menyampaikan bahwa *groundbreaking* ini merupakan penanda dimulainya kolaborasi antara Pemerintah Indonesia dengan Republik Korea Selatan dalam pembangunan infrastruktur transportasi publik berkelanjutan khususnya *charging station* bus listrik.

Ia berharap proyek ini dapat menjadi fondasi bagi pengembangan transportasi publik berkelanjutan di Indonesia serta dapat memperkuat kerja sama kedua negara di sektor *smart city*.

"Kami berharap kerja sama ini dapat memberikan kontribusi nyata bagi pengembangan sistem transportasi publik yang lebih berkelanjutan. Proyek ini juga menjadi kesempatan untuk berbagi pengalaman dan teknologi antara Korea Selatan dan Indonesia," ujar Kim Sungkeun.

Lebih lanjut, pembangunan *charging station* di depo Leuwipanjang diharapkan dapat menjadi salah satu contoh penerapan infrastruktur pendukung kendaraan listrik dalam sistem angkutan umum massal di Indonesia. Pengalaman yang diperoleh dari pelaksanaan proyek ini dapat menjadi pembelajaran pengembangan infrastruktur serupa di wilayah lain sesuai dengan kebutuhan dan karakteristik layanan transportasi masing-masing daerah.

Ditargetkan Dapat Kurangi Waktu Tempuh dan Kemacetan, Kemenhub Kembangkan BRT Cekungan Bandung

Pembangunan BRT Cekungan Bandung dorong transportasi publik yang lebih cepat dan terintegrasi.



Adapun, pengembangan BRT Cekungan Bandung merupakan bagian dari *Mastran Project* yang dijalankan melalui kolaborasi pembiayaan Pemerintah Indonesia bersama *World Bank* (WB) dan *Agence Française de Développement* (AFD).

Sejalan dengan itu, hasil analisis *World Bank* telah memproyeksikan dalam pengembangan khusus BRT Cekungan Bandung mampu mengurangi rata-rata waktu tempuh perjalanan sebesar 11% dari sekitar 45 menit menjadi 40 menit. *World Bank* juga telah memperkirakan layanan

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mengembangkan layanan *Bus Rapid Transit* (BRT) di kawasan Cekungan Bandung, merupakan bagian dari *Mass Transit Project* (MASTRAN). Melalui sistem transportasi umum massal yang modern, efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan, BRT diharapkan dapat mengurangi waktu tempuh perjalanan, menekan kemacetan, serta menghadirkan layanan transportasi publik yang lebih cepat dan andal.

Pengembangan BRT Cekungan Bandung menjadi salah satu upaya dalam menjawab tantangan mobilitas di kawasan Bandung Raya yang masih menghadapi kemacetan. Berdasarkan hasil kajian, kecepatan rata-rata bepergian di Bandung hanya sekitar 18 km/jam dan pengguna jalan diperkirakan kehilangan waktu hingga 108 jam setiap tahun akibat kemacetan.

"Nyatanya masyarakat tidak hanya membutuhkan transportasi umum yang nyaman, tetapi juga memiliki waktu perjalanan yang pasti dan BRT dapat menjadi salah satu solusi untuk mengurangi kemacetan. Karena itu, BRT Cekungan Bandung dirancang dengan jalur khusus, sistem operasi yang terintegrasi, dukungan *Intelligent Transportation System* (ITS) agar layanan menjadi lebih andal, cepat, dan

konsisten," ujar Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan di Depo Leuwipanjang, Bandung, Jawa Barat, pada hari Rabu, 22 Juli 2026.

Saat ini pembangunan sejumlah infrastruktur proyek BRT Cekungan Bandung telah dimulai, di antaranya depo, halte, jalur khusus BRT hingga *Intelligent Transport System* (ITS). Penerapan teknologi ITS akan membantu mengatur operasional layanan secara lebih efisien sehingga diharapkan layanan BRT mampu memberikan kepastian waktu perjalanan dan masyarakat semakin tertarik beralih menggunakan angkutan umum.

"Layanan BRT Cekungan Bandung ditargetkan beroperasi dengan *headway* maksimal tujuh menit pada jam sibuk dan maksimal 15 menit pada jam tidak sibuk sehingga masyarakat dapat menikmati layanan yang lebih pasti, cepat, dan dapat diandalkan. Hal tersebut diharapkan dapat menjadi daya tarik utama meningkatkan penggunaan transportasi publik sekaligus mampu mengurangi kemacetan dan emisi di kawasan Bandung Raya"

BRT ini akan melayani sekitar 99.000 penumpang per hari dan 21% di antaranya diprediksi merupakan pengguna yang beralih dari kendaraan pribadi.

"Selain dapat mempercepat waktu perjalanan, pengembangan layanan BRT diharapkan dapat mengurangi kemacetan, menekan konsumsi bahan bakar dan emisi karbon hingga 196 ribu ton CO² secara bertahap. Kami juga berharap BRT Cekungan Bandung sekaligus meningkatkan akses masyarakat menuju pusat kegiatan ekonomi, pendidikan, dan pelayanan publik," jelasnya.

Sementara itu, *Operations Manager* Bank Dunia untuk Indonesia dan Timor-Leste Alanna Simpson, menyampaikan kesiapan pihaknya untuk terus mendukung Pemerintah Indonesia terutama Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Jawa Barat, dalam memajukan sistem BRT di kawasan Cekungan Bandung untuk meningkatkan mobilitas, memperkuat konektivitas dan kesejahteraan masyarakat, serta menghadirkan transportasi umum yang lebih andal dan berkelanjutan.





Hal yang sama juga dikatakan oleh Duta Besar Prancis untuk Indonesia, Timor-Leste, dan ASEAN Fabien Penone, bahwa Prancis melalui AFD telah berperan penting dalam mengembangkan sistem BRT Bandung bersama Kementerian Perhubungan dan Bank Dunia. Hari ini, proyek BRT sedang terwujud yang mencerminkan keinginan bersama Prancis dan Indonesia untuk bekerja sama di bidang manajemen perkotaan dan transportasi publik. Ia menambahkan, ini juga menunjukkan minat Prancis dalam mengembangkan proyek-proyek konkret di Indonesia, khususnya di Kota Bandung.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan pun berharap layanan BRT benar-benar dapat menjadi pilihan masyarakat dan penggunaan angkutan umum massal akan meningkat. Ia optimistis pengembangan layanan BRT dapat berdampak positif terhadap kelancaran lalu lintas di Bandung.

"Kami optimistis dengan dukungan dan sinergi semua pihak, seluruh pekerjaan dapat diselesaikan sesuai target. Sehingga masyarakat di kawasan Cekungan Bandung segera menikmati layanan yang lebih aman, nyaman, efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan," pungkasnya.

Tentang Group AFD

Grup Agence Française de Développement (AFD) merupakan lembaga yang berkontribusi dalam pelaksanaan kebijakan Prancis untuk pembangunan berkelanjutan dan solidaritas internasional. Grup ini terdiri dari *Agence française de développement (AFD)*, yang

mendanai sektor publik, LSM, riset dan pelatihan; anak perusahaannya, *Proparco*, yang didedikasikan untuk sektor swasta; dan *Expertise France*, sebuah lembaga kerja sama teknis. Grup ini mendanai, mendukung, dan mempercepat transisi yang diperlukan untuk mewujudkan dunia yang lebih adil dan tangguh.

Bersama para mitranya, Grup AFD membangun solusi bersama dengan dan untuk masyarakat di lebih dari 150 negara, serta di 11 Departemen dan Wilayah Seberang Laut Prancis. Sebagai bagian dari komitmen Prancis dan rakyat Prancis untuk mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), tim-tim dalam Grup AFD sedang bekerja pada 4.200 proyek di lapangan. Tujuan Grup AFD adalah menyeimbangkan pembangunan ekonomi dengan pelestarian kepentingan bersama, mulai dari perdamaian, iklim, dan keanekaragaman hayati, hingga kesehatan, pendidikan, dan kesetaraan gender.

Bersama para mitranya, Grup AFD membangun solusi bersama dengan dan untuk masyarakat di lebih dari 150 negara, serta di 11 Departemen dan Wilayah Seberang Laut Prancis. Sebagai bagian dari komitmen Prancis dan rakyat Prancis untuk mencapai Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs), tim-tim dalam Grup AFD sedang bekerja pada 4.200 proyek di lapangan. Tujuan Grup AFD adalah menyeimbangkan pembangunan ekonomi dengan pelestarian kepentingan bersama, mulai dari perdamaian, iklim, dan keanekaragaman hayati, hingga kesehatan, pendidikan, dan kesetaraan gender.

Ditjen Hubdat Lakukan Normalisasi Kendaraan Angkutan Barang di Wilayah Kalimantan Timur

Sebagai upaya mendukung percepatan implementasi bagi penanganan kendaraan *Over Dimension Over Loading* (ODOL), Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui BPTD Kelas II Kalimantan Timur melakukan kegiatan Normalisasi dan Penyesuaian Dimensi Kendaraan Angkutan Barang.



Kegiatan tersebut dilakukan pada Kamis 27 Agustus 2026 di Plaza Balikpapan bersamaan dengan peluncuran layanan *pick up* dan *drop off* BTS Balikpapan City Trans

dan layanan angkutan antarmoda Balikpapan-IKN.

Adapun, perusahaan yang telah mendaftar kendaraannya untuk dilakukan normalisasi di antaranya PT. Aldi Mitra Sejahtera, PT. Perdana Semesta Perkasa, PT. Nathan Najwa Logistik, PT. Panen Abadi Logistik, dan PT. Indo Kargo Nusantara. Penanganan kendaraan ODOL tidak hanya berkaitan dengan kepatuhan terhadap regulasi, tetapi juga menjadi bagian dari upaya meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menjaga kondisi infrastruktur jalan.

Direktur Jenderal Perhubungan

Darat, Aan Suhanan mengungkapkan apresiasi yang sebesar-besarnya kepada operator atau perusahaan angkutan barang yang secara sukarela dan dengan biaya pribadi ingin melakukan normalisasi terhadap kendaraannya.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan terus mendorong sinergi antara pemerintah, pelaku usaha angkutan barang, perusahaan karoseri, serta pemangku kepentingan terkait memperluas pelaksanaan normalisasi kendaraan. Kegiatan ini diharapkan dapat menjadi bagian dari penguatan komitmen bersama menciptakan angkutan barang yang layak.

Ditjen Hubdat Berkomitmen Mendukung Konektivitas di Wilayah Penyangga Ibu Kota Nusantara

Dalam rangka menyediakan mobilitas yang aman, selamat dan terjangkau serta mendukung konektivitas di wilayah penyangga Ibu Kota Nusantara (IKN), maka Direktorat Jenderal Perhubungan Darat meluncurkan zona *Pick Up* dan *Drop Off* layanan angkutan perkotaan Balikpapan City Trans (Bacitra) pada Kamis, 27 Agustus 2026 di Plaza Balikpapan, Kalimantan Timur.

Pada hari yang sama, diluncurkan pula layanan angkutan antarmoda dengan rute Balikpapan-IKN di Pelabuhan Semayang dan Plaza Balikpapan.

Bacitra kini melayani tiga koridor yakni koridor 1 rute Pelabuhan Semayang-Bandara SAMS Balikpapan (PP) dengan 9 unit bus beroperasi dan satu cadangan. Koridor 2A melayani Terminal Batu Ampar Via Jalan MT. Haryono (*looping*) dengan 6 unit bus beroperasi dan satu cadangan. Koridor 2B rute Terminal Batu Ampar Via Jalan Ahmad Yani (*looping*) dengan 6 unit bus beroperasi dan satu cadangan.

Sementara, untuk layanan angkutan

antarmoda menghubungkan beberapa titik simpul transportasi yaitu dari Pelabuhan Semayang-Bandara Udara SAMS-TTA Batu Ampar-IKN (Via Toll Samboja) dengan panjang lintasan 127 KM. Angkutan ini dilayani oleh 7 armada bus dengan kapasitas 25 penumpang dan waktu tempuh 3 jam dan *headway* 60 menit.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan menuturkan Pelabuhan Semayang sebagai simpul transportasi laut memiliki peran penting dalam melayani pergerakan masyarakat. Melalui zona *pick up* dan *drop off* yang terintegrasi, penumpang diharapkan dapat melanjutkan perjalanan dengan mudah menggunakan

Bacitra maupun angkutan antarmoda Balikpapan-IKN.

Plaza Balikpapan sebagai salah satu pusat kegiatan masyarakat dan kawasan komersial telah memiliki potensi besar dalam pengembangan transportasi publik perkotaan.

"Kami sangat mengapresiasi seluruh jajaran pemerintah kota dan provinsi Kalimantan Timur. Kami harap ini dapat menjadi langkah awal mengembangkan kawasan yang berorientasi pada transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) sesuai dengan karakteristik dan sesuai prinsip penyelenggaraan transportasi jalan," tutupnya.



Hubungkan Wilayah Terpencil

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus memperkuat konektivitas transportasi hingga ke wilayah terpencil, terluar, tertinggal, dan perbatasan (3TP) melalui penyelenggaraan layanan Angkutan Jalan Perintis. Program ini menjadi salah satu wujud kehadiran pemerintah dalam memastikan masyarakat di wilayah yang belum terjangkau angkutan umum komersial tetap memiliki akses transportasi yang terjangkau.

Pada tahun 2026, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menetapkan 313 trayek Angkutan Jalan Perintis dengan dukungan 496 kendaraan yang tersebar di 35 provinsi melalui 32 Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD). Hingga Juni 2026, layanan ini telah mencatat sebanyak 358.808 penumpang, menunjukkan peran angkutan perintis dalam mendukung mobilitas masyarakat di berbagai wilayah Indonesia.

Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis dilatarbelakangi oleh kondisi geografis Indonesia yang beragam serta persebaran penduduk yang belum merata. Kondisi tersebut menyebabkan sejumlah wilayah masih menghadapi keterbatasan akses transportasi, sehingga diperlukan intervensi pemerintah untuk menghadirkan layanan angkutan umum.

Melalui pemberian subsidi biaya operasional, pemerintah berupaya membuka akses transportasi pada trayek yang secara finansial belum menguntungkan bagi operator, tetapi memiliki manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat.

Menjangkau Daerah Terisolasi, Membuka Peluang Ekonomi

Angkutan Jalan Perintis tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan penumpang, tetapi juga menjadi bagian dari upaya pemerataan pembangunan dan peningkatan aksesibilitas wilayah di seluruh Indonesia. Layanan ini diprioritaskan untuk menghubungkan daerah terisolasi dan belum berkembang dengan kawasan perkotaan, memperkuat konektivitas wilayah perbatasan negara, melayani kawasan transmigrasi, mendukung akses pendidikan, serta menyediakan transportasi bagi wilayah terdampak bencana.

Keberadaan angkutan perintis juga diharapkan dapat memperlancar aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat. Dengan tersedianya akses transportasi, masyarakat memiliki kesempatan yang lebih baik untuk menjangkau pusat pelayanan publik, pendidikan, pusat kegiatan ekonomi. Selain itu, subsidi Angkutan Jalan Perintis memungkinkan tersedianya layanan transportasi dengan tarif yang lebih terjangkau, khususnya bagi masyarakat dengan daya beli rendah.

Salah satu perhatian utama dalam pengusulan trayek baru adalah wilayah DTPK (Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan). Berdasarkan pemetaan wilayah DTPK Tahun 2025–2029, terdapat sejumlah wilayah yang menjadi perhatian, antara lain Nias di Sumatera Utara, Musi Rawas Utara di Sumatera Selatan, Pesisir Barat di Lampung, Lombok Utara di Nusa Tenggara Barat, sejumlah kabupaten di Nusa Tenggara Timur, Sulawesi Tengah, Maluku, Papua, Papua Pegunungan, Papua Tengah, Papua Selatan, Papua, Kalimantan Barat, hingga Kalimantan Utara.



Dalam materi perencanaan, usulan trayek baru juga diarahkan untuk memberikan prioritas kepada wilayah DTPK sesuai dengan target Bappenas dan rancangan Renstra Direktorat Jenderal Perhubungan Darat periode 2025–2029. Selain itu, aspirasi Komisi V DPR yang memenuhi kriteria Angkutan Jalan Perintis juga dapat menjadi salah satu pertimbangan, dengan tetap dilengkapi data pendukung yang dibutuhkan.

Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis memiliki dasar hukum yang jelas. Salah satunya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 73 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, yang menggantikan KM 60 Tahun 2007 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Umum di Jalan. Ketentuan tersebut kemudian diperkuat melalui Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 630 Tahun 2022 tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi berupa Bantuan Biaya Operasional Angkutan Jalan Perintis.

Selain itu, penetapan jaringan trayek juga mengacu pada KP-DRJD 5188 Tahun 2025 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun 2026. Landasan tersebut menjadi pedoman Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam memastikan penyelenggaraan layanan berjalan terarah dan sesuai kebutuhan wilayah.

Berawal dari Kebutuhan Masyarakat

Dalam penyelenggaraannya, usulan jaringan trayek Angkutan Jalan Perintis diajukan oleh pemerintah daerah kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Kepala Balai. Usulan tersebut tidak dapat dilakukan secara sembarangan karena harus disertai sejumlah data pendukung.

Data yang diperlukan antara lain rute trayek yang dilalui, jarak trayek, waktu tempuh, jumlah permintaan penumpang, serta jumlah kebutuhan kendaraan. Data tersebut menjadi dasar bagi pemerintah dalam melihat apakah suatu wilayah memang membutuhkan layanan Angkutan Jalan Perintis.

Setelah usulan diterima, Direktur Jenderal melakukan evaluasi terhadap jaringan trayek yang diajukan dalam jangka waktu paling lama 14 hari kerja. Apabila usulan telah memenuhi persyaratan, jaringan trayek Angkutan Jalan Perintis dapat ditetapkan.

Dengan mekanisme tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berupaya memastikan bahwa setiap trayek yang dibangun benar-benar memiliki dasar kebutuhan dan mampu memberikan manfaat bagi masyarakat.

Papua dan Nusa Tenggara Timur Jadi Wilayah dengan Trayek Terbanyak

Berdasarkan data sebaran Angkutan Jalan Perintis tahun 2026, wilayah Papua tercatat memiliki jumlah trayek terbanyak, yaitu 47 trayek dengan 66 kendaraan. Nusa Tenggara Timur memiliki 36 trayek dengan 44 kendaraan, Papua Barat 23 trayek dengan 43 kendaraan, Maluku Utara 15 trayek dengan 19 kendaraan, Jawa Timur 14 trayek dengan 20 kendaraan, serta Aceh sebanyak 13 trayek dengan 13 kendaraan.

Realisasi / Penyelenggaraan 2026

313	496	358.808
Trayek	Kendaraan	Jumlah Penumpang s.d Juni

Rencana 2027

311	274	37
Total Trayek	Trayek Eksisting	Trayek Baru

Menuju Penambahan Trayek Tahun 2027

Komitmen terhadap perluasan layanan terlihat dalam rencana trayek Angkutan Jalan Perintis Tahun Anggaran 2027. Berdasarkan data yang ditampilkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pada tahun 2027 direncanakan terdapat 311 trayek yang tersebar di 32 BPTD pada 35 provinsi dengan prioritas pada pengembangan pada wilayah Daerah Tertinggal, Perbatasan, dan Kepulauan (DTPK).

Dari jumlah tersebut, terdapat 37 trayek baru dan 274 trayek eksisting. Angka ini telah menunjukkan bahwa pengembangan Angkutan Jalan Perintis tidak hanya dilakukan melalui pembukaan jaringan baru, tetapi juga melalui keberlanjutan layanan yang telah berjalan di berbagai daerah.

Sebaran rencana trayek tersebut mencakup berbagai wilayah Indonesia, mulai dari Sumatera, Jawa, Bali, Nusa Tenggara, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, hingga Papua. Hal ini mampu memperlihatkan cakupan layanan yang luas dan karakter geografis Indonesia yang beragam.

Perencanaan layanan tahun 2027 turut mengacu pada arah kebijakan pembangunan transportasi sebagaimana tertuang dalam Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat periode 2025–2029.

Melalui penguatan jaringan trayek, evaluasi pelayanan, serta koordinasi dengan pemerintah daerah dan berbagai pemangku kepentingan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus berupaya menghadirkan transportasi jalan yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Sebab, konektivitas bukan sekadar untuk menghubungkan satu wilayah dengan wilayah lainnya, tetapi juga membuka akses dan kesempatan yang lebih luas bagi masyarakat untuk memperoleh pelayanan, meningkatkan aktivitas ekonomi, serta menikmati hasil pembangunan secara lebih merata.





Jaga Konektivitas di Wilayah 3TP, Kemenhub Pastikan Angkutan Perintis Tetap Berjalan

Komitmen Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dalam memastikan layanan angkutan perintis di seluruh wilayah Indonesia masih tetap beroperasi hingga akhir 2026.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan telah menegaskan pemerintah terus berkomitmen menghadirkan layanan angkutan perintis, baik angkutan perintis jalan, angkutan perintis barang, maupun angkutan perintis penyeberangan untuk memperkuat konektivitas wilayah Terdepan, Terluar, Tertinggal, dan Terpencil (3TP).

"Layanan angkutan perintis merupakan bentuk kehadiran negara dalam menyediakan akses transportasi terjangkau bagi masyarakat, terutama masyarakat di wilayah 3TP. Kami memastikan semua layanan keperintisan tetap berjalan di berbagai wilayah Indonesia hingga akhir tahun," tegasnya dalam keterangan resmi di Jakarta, hari Minggu, 19 Juli 2026.

Layanan angkutan perintis berperan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, distribusi logistik, hingga membantu perputaran roda ekonomi di daerah. Oleh karena itu, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengatur penetapan jaringan trayek angkutan jalan perintis melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP-DRJD 5188 Tahun 2025 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Orang yang Digunakan untuk Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis Tahun 2026.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pun mengatur penetapan layanan angkutan penyeberangan perintis melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP-DRJD 6697 Tahun 2025 tentang Penetapan Pelayanan Angkutan Penyeberangan Perintis Tahun Anggaran 2026.



Aan Suhanan,
Direktur Jenderal Perhubungan Darat

"Pada tahun 2026 ini untuk angkutan jalan perintis, kami menyelenggarakan 313 trayek yang tersebar di 32 provinsi. Layanan angkutan jalan perintis didukung oleh 640 unit bus dengan alokasi anggaran Rp161,2 miliar," jelasnya.



Dukung Akses Pendidikan, Kemenhub Alokasikan 28 Bus Sekolah untuk Dukung Program Sekolah Rakyat

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus memperkuat dukungan terhadap pemerataan akses pendidikan melalui penyediaan sarana transportasi bagi pelajar. Salah satunya melalui program bantuan teknis bus sekolah yang turut mendukung penyelenggaraan Sekolah Rakyat di berbagai wilayah Indonesia.

Melalui Direktorat Angkutan Jalan, mencatat sebanyak 28 unit bus sekolah dialokasikan pada Tahun Anggaran 2025 untuk mendukung Sekolah Rakyat, yang tersebar di 28 pemerintah daerah atau instansi penerima pada 17 provinsi. Dukungan ini merupakan bagian dari upaya pemerintah dalam menjamin ketersediaan dan kelancaran pelayanan angkutan bagi pelajar, sekaligus memperkuat konektivitas transportasi guna menunjang akses terhadap layanan pendidikan.

Sinergi Kementerian Perhubungan dan Kementerian Sosial Dukung Sekolah Rakyat

Dalam mendukung penyelenggaraan Sekolah Rakyat, Kementerian Perhubungan juga menjalin sinergi dengan Kementerian Sosial melalui Kesepakatan Bersama tentang Sinergitas Tugas dan Fungsi di Bidang Sosial dan Transportasi yang ditandatangani pada 6 November 2025.

Kesepakatan tersebut menjadi landasan kerja sama kedua kementerian dalam menyusun program secara terpadu serta menyediakan tenaga, sarana, dan prasarana sesuai dengan kewenangan dan kemampuan masing-masing.

Melalui kerja sama ini, sektor transportasi dapat diharapkan berkontribusi dalam mendukung penyelenggaraan pendidikan, khususnya melalui penyediaan layanan angkutan sekolah yang menunjang mobilitas para peserta didik.

Kesepakatan bersama tersebut berlaku selama lima tahun dan dapat ditindaklanjuti melalui perjanjian kerja sama antara kedua kementerian.

28 Bus Sekolah Dialokasikan di Berbagai Daerah di Indonesia

Berdasarkan data Direktorat Angkutan Jalan, alokasi bantuan bus sekolah Tahun Anggaran 2025 yang mendukung Sekolah Rakyat tersebar di sejumlah wilayah, mulai dari Aceh hingga Maluku Utara.

Di wilayah Sumatera, alokasi tersebut mencakup Kabupaten Aceh Besar, Pidie Jaya, Kota Subulussalam, Kota Solok, Kabupaten Rokan Hilir, Kabupaten Natuna, Kabupaten Kaur, Kota Bengkulu, hingga Kabupaten Lampung Timur.

Sementara di Pulau Jawa, bantuan dialokasikan

Sebab, akses pendidikan yang lebih baik juga perlu didukung oleh akses transportasi yang memadai, agar setiap pelajar memiliki kesempatan untuk menjangkau layanan pendidikan.

untuk Kabupaten Kuningan, Kota Tasikmalaya, Kabupaten Wonosobo, Kabupaten Blora, Kabupaten Sleman, Kabupaten Bantul, Kabupaten Pacitan, Kabupaten Malang, dan Kabupaten Bangkalan. Dukungan juga menjangkau sejumlah wilayah di luar Jawa dan Sumatera, antara lain Kabupaten Lombok Timur, Kabupaten Katingan, Kota Samarinda, Kabupaten Wajo, Kota Makassar, Kabupaten Luwu Utara, Kota Manado, Kabupaten Mamuju, Kota Tidore Kepulauan, serta Provinsi Maluku Utara.

Masing-masing daerah atau instansi tersebut tercatat memperoleh alokasi satu unit bus sekolah untuk mendukung kebutuhan transportasi dalam penyelenggaraan Sekolah Rakyat.

Pemberian Bantuan Dilakukan Melalui Mekanisme Terukur

Program bantuan teknis bus sekolah dilaksanakan dengan mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2020 tentang Pedoman Pemberian Bantuan Teknis dalam Penyelenggaraan Sarana dan Prasarana Transportasi Darat.

Melalui ketentuan tersebut, bantuan teknis dapat diberikan kepada pemerintah daerah maupun lembaga pendidikan untuk menjamin ketersediaan serta membantu kelancaran pelayanan angkutan bagi pelajar dan mahasiswa.

Pengajuan bantuan dilakukan dengan melengkapi sejumlah dokumen. Proses tersebut dilakukan untuk memastikan bantuan diberikan berdasarkan kebutuhan dan pemenuhan persyaratan yang telah ditetapkan.

Melalui sinergi dengan Kementerian Sosial dan pemerintah daerah, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berkomitmen mendukung peningkatan aksesibilitas pendidikan melalui penyelenggaraan transportasi darat yang selamat, aman, dan berkelanjutan.

SUMBA Jadi Langkah Baru Kemenhub dalam Pengawasan Kendaraan ODOL

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus mendorong transformasi digital dalam tata kelola transportasi barang di Indonesia. Salah satu langkah yang dilakukan yakni melalui pengembangan SUMBA (Surat Muatan Barang *e-Manifest*), sebuah *platform* digital yang dirancang untuk mewujudkan sistem angkutan barang nasional yang lebih tertib, transparan, dan terintegrasi.

SUMBA diperkenalkan dalam momentum Hari Perhubungan Nasional (Harhubnas) 2026 dengan mengusung semangat “Satu Manifest, Satu Data, Satu Kendali Nasional.” Kehadiran *platform* ini menjadi bagian dari upaya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam segi memperkuat pengelolaan data angkutan barang sekaligus mendukung pengawasan dan penanganan kendaraan *Over Dimension Over Loading* (ODOL).

Selama ini, pengelolaan administrasi angkutan barang masih menghadapi sejumlah tantangan, mulai dari proses pencatatan yang dilakukan secara manual, penggunaan format dokumen yang beragam, hingga data angkutan barang yang belum terintegrasi. Kondisi tersebut menjadi tantangan dalam membangun sistem pengawasan yang efektif dan tata kelola angkutan barang yang lebih baik.

Melalui sistem ini, surat muatan barang tidak lagi hanya dipandang sebagai dokumen administratif, tetapi diarahkan menjadi sumber data operasional yang dapat dimanfaatkan untuk mendukung pengelolaan serta pengawasan aktivitas angkutan barang.

Pengembangan SUMBA memiliki sejumlah tujuan strategis, antara lain meningkatkan ketertiban administrasi angkutan barang, menyediakan data yang akurat dan terintegrasi, mendukung pengawasan dan penanganan kendaraan ODOL, serta mendorong efisiensi logistik nasional.

SUMBA juga dirancang untuk menjadi bagian dari ekosistem transportasi barang yang saling terhubung. Dalam konsep pengembangannya, sistem ini melibatkan pemilik barang, perusahaan angkutan, dan kendaraan, dengan data yang dikelola melalui *e-Manifest* untuk mendukung kebutuhan pengawasan dan analitik.

Dalam mempersiapkan implementasi SUMBA, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah mengembangkan aplikasi serta menyiapkan proses bisnis utama agar dapat digunakan.

Implementasi Dilakukan Secara Bertahap

Selain itu, pedoman implementasi juga telah disusun sebagai acuan penerapan sistem. Kesiapan lainnya mencakup uji coba dengan pemangku kepentingan serta dukungan operasional dan layanan bantuan (*helpdesk*).

Berdasarkan tahapan pengembangannya, tahun 2026 menjadi fase peluncuran dan implementasi awal. Selanjutnya, pada periode 2026–2027, pengembangan difokuskan pada perluasan pengguna dan integrasi sistem.

Memasuki periode 2027–2028, SUMBA direncanakan memasuki tahap optimalisasi dan pengembangan analitik data. Dalam jangka panjang, *platform* ini diarahkan untuk mendukung terbentuknya ekosistem digital transportasi barang nasional.

Kolaborasi Jadi Kunci Keberhasilan

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyadari bahwa transformasi digital angkutan barang tidak dapat berjalan sendiri. Keberhasilan penerapan SUMBA membutuhkan kolaborasi dari seluruh pemangku kepentingan.

Dukungan tersebut mencakup asosiasi dan pelaku usaha, pemerintah daerah, regulator dan unsur penegakan hukum, mitra teknologi, akademisi, serta masyarakat.

Melalui kolaborasi lintas sektor, penerapan SUMBA diharapkan dapat berjalan secara bertahap, terukur, dan berkelanjutan sesuai dengan kebutuhan pengembangan sistem transportasi barang nasional.

Dengan semangat “Satu Manifest, Satu Data, Satu Kendali Nasional,” Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berkomitmen mendorong pemanfaatan teknologi digital sebagai fondasi penguatan tata kelola angkutan barang.

Kehadiran SUMBA diharapkan menjadi langkah menuju sistem transportasi barang Indonesia.



Pascabanjir Arosuka, Operasional AKAP di Terminal Tipe A Bareh Solok Tetap Berjalan Normal

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Sumatera Barat, memastikan pelayanan angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP) di Terminal Tipe A Bareh Solok tetap berjalan normal pascabanjir bandang yang terjadi di kawasan Arosuka, Kabupaten Solok pada Senin, 21 September 2026 malam hari.

Kepala BPTD Kelas II Sumatera Barat Deddy Gusman menyampaikan, berdasarkan pemantauan dan laporan operasional pada Selasa 22 September 2026, serta hasil konfirmasi dengan sejumlah Perusahaan Otobus (PO), layanan bus AKAP tetap berlangsung dengan baik dan perjalanan bus dapat tiba sesuai jadwal operasional.

"Karena banjir bandang terjadi pada malam hari, operator angkutan telah mengambil langkah cepat untuk mengalihkan rute. Bus AKAP yang melakukan perjalanan pada pagi hingga siang hari telah menggunakan jalur alternatif untuk menghindari titik yang masih dalam proses penanganan dan pembersihan material di kawasan Arosuka," ungkap Deddy dalam keterangan resminya.

Sementara itu, berdasarkan informasi dari lapangan, kondisi Jalur Sitinjau Lauik arah Solok juga sudah dapat dilalui bus AKAP rute Padang-Jakarta dengan aman. Ia menambahkan, arus lalu lintas pada jalur tersebut terpantau kembali normal sehingga mendukung kelancaran perjalanan angkutan antarkota.

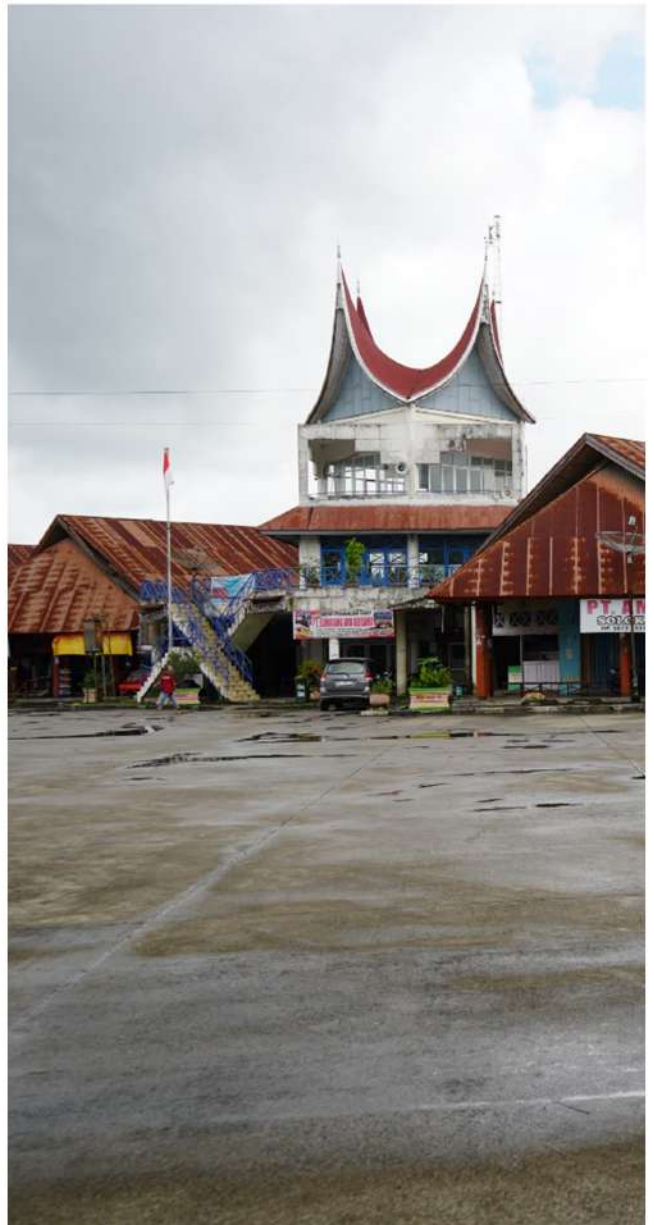
"Terkait jumlah armada AKAP yang datang atau melintas pada Selasa 22 September 2026, setidaknya 30 bus dengan 636 penumpang datang atau melintas di Terminal Tipe A Bareh Solok. Terdapat penurunan dibandingkan hari-hari

tertentu, seperti pada hari Senin 21 September 2026 sebanyak 36 bus dengan 787 penumpang," jelasnya.

Kendati demikian, pihaknya menyebut kondisi itu tidak berkaitan dengan kejadian Galodo. Berdasarkan pola operasional mingguan, hari Selasa merupakan salah satu hari di mana bus AKAP yang menuju Jakarta jumlahnya relatif lebih sedikit dibandingkan hari lainnya.

BPTD Kelas II Sumatera Barat mengimbau seluruh masyarakat dan para pengguna jasa angkutan umum untuk tetap memerhatikan informasi terkini mengenai kondisi lalu lintas, mengikuti arahan petugas di lapangan, serta mengutamakan keselamatan selama melakukan perjalanan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah berkomitmen memastikan konektivitas dan pelayanan transportasi darat tetap berjalan aman, tertib, dan berkesinambungan di tengah kondisi kedaruratan maupun gangguan perjalanan.



NAIK DAMRI KSPN

JELAJAHI JOGJA, CIPTAKAN CERITA

RUTE	BERANGKAT	PULANG	TARIF
Malioboro – Borobudur	05.00 – 15.00	06.30 – 17.30	Rp20.000
Malioboro – Parangtritis	07.30 – 14.30	09.00 – 17.00	Rp12.000
Malioboro – Pantai Baron-Drini	07.30 – 10.00	12.00 – 16.00	Rp26.000
Stasiun Tugu – Borobudur (Via Prambanan)	05.30 – 12.00	09.00 – 15.30	Rp35.000



ETLE HUB Sistem Digital Terintegrasi Guna Dukong Implementasi Zero Kendaraan ODOL 2027

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan mengatakan *Electronic Traffic Law Enforcement* atau ETLE HUB merupakan sistem digital terintegrasi yang dikembangkan untuk menghubungkan berbagai sumber data dalam mendukung implementasi *Zero Over Dimension Over Loading* (ODOL) 2027 mendatang.

Hal itu disampaikan pada kegiatan peluncuran Sistem Penegakan Hukum Melalui Alat Bukti Rekaman Elektronik Pelanggaran Lebih Dimensi dan Lebih Muatan (ETLE HUB) yang diselenggarakan hari Senin tanggal 10 Agustus 2026 di Kantor Pusat Kementerian Perhubungan, Jakarta.

"ETLE HUB bukan sekadar penggunaan kamera untuk menangkap pelanggaran. Sistem ini kami bangun untuk mengintegrasikan pengawasan kendaraan angkutan barang berbasis data, mulai dari identitas dan data teknis kendaraan, hasil penimbangan, uji berkala, hingga perizinan angkutan. Dengan integrasi tersebut, pengawasan dapat dilakukan secara lebih sistematis, terukur dan akuntabel," ungkap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.

Digitalisasi Perkuat Pengawasan Kendaraan ODOL

ETLE HUB dibangun sebagai sebuah *integrated enforcement ecosystem* yang menghubungkan berbagai perangkat dan sumber data di sektor transportasi darat.

"Yang kita lakukan adalah mendigitalisasi proses yang selama ini telah berjalan secara manual. Bedanya, dengan ETLE HUB prosesnya menjadi lebih cepat, konsisten, transparan, dan dapat diintegrasikan dengan berbagai sistem lainnya," imbuh Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.

Ia menuturkan pihaknya ingin mengubah pola pengawasan kendaraan ODOL yang selama ini sangat bergantung pada pemeriksaan fisik dan keberadaan petugas di lapangan menjadi pengawasan yang lebih sistematis, berbasis data, dan dapat dilakukan secara berkelanjutan.

"Kita harus melihat realitas bahwa jumlah kendaraan angkutan barang yang beroperasi sangat besar, sementara jumlah petugas dan titik pemeriksaan tentu memiliki keterbatasan. Dengan digitalisasi, kapasitas dan jangkauan pengawasan dapat diperluas tanpa seluruhnya bergantung pada penambahan personel," jelasnya.

Menurutnya, integrasi data menjadi salah satu kunci dalam membangun pengawasan yang lebih efektif. Informasi dari berbagai tahapan pemeriksaan dapat digunakan untuk memberikan gambaran yang lebih lengkap mengenai kondisi dan kepatuhan sebuah kendaraan. Dengan demikian, pengawasan tidak hanya dilakukan ketika kendaraan berada di titik pemeriksaan, tetapi dapat didukung oleh rekam data yang tersimpan dalam sistem.

Pendekatan berbasis data tersebut juga memungkinkan proses pengawasan dan penegakan hukum dilakukan secara lebih terukur. Rekaman elektronik dapat menjadi bagian dari alat bukti pelanggaran sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sehingga proses tindak lanjut terhadap kendaraan yang terindikasi melakukan pelanggaran memiliki dasar data yang terdokumentasi.

Perluasan Titik Pantau

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan menjabarkan saat ini ETLE HUB memiliki 51 titik pantau di antaranya 26 titik pantau di lokasi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan 25 titik pantau di beberapa ruas jalan tol. Pengembangan akan terus dilakukan hingga nantinya terdapat 63 titik pantau di UPPKB dan 15 titik pantau dengan teknologi *Weigh In Motion* (WIM).

Pengembangan jaringan titik pantau tersebut diharapkan dapat memperluas jangkauan pengawasan kendaraan angkutan barang di berbagai wilayah. Pemanfaatan teknologi WIM juga menjadi bagian penting dalam mendukung pengawasan karena memungkinkan proses pengukuran beban kendaraan dilakukan ketika kendaraan melintas, sehingga data dapat diperoleh secara lebih efisien tanpa selalu mengandalkan proses penimbangan secara konvensional.

Dengan semakin luasnya jaringan titik pantau, proses pengawasan diharapkan dapat dilakukan secara lebih konsisten pada berbagai jalur pergerakan kendaraan angkutan barang. Data yang diperoleh dari titik-titik tersebut juga dapat menjadi bagian dari basis informasi untuk mendukung pemantauan dan evaluasi terhadap kepatuhan kendaraan secara berkelanjutan.

Bagi kendaraan angkutan barang yang telah melakukan pelanggaran lebih muat diberikan peringatan sebagai wujud sosialisasi menuju *Zero* kendaraan ODOL 2027 dan bagi yang melakukan pelanggaran dokumen berupa pemenuhan laik jalan dilakukan penegakan hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Angkutan Barang yang Tertib

Penerapan ETLE HUB juga diarahkan untuk membangun perubahan perilaku di kalangan pelaku usaha angkutan barang. Melalui sistem pengawasan yang lebih konsisten, operator diharapkan semakin memahami pentingnya memastikan kendaraan yang dioperasikan memenuhi ketentuan dimensi, muatan, kelayakan teknis, serta dokumen yang dipersyaratkan.

Hal ini menjadi penting mengingat persoalan kendaraan ODOL tidak hanya berkaitan dengan pelanggaran administratif, tetapi juga memiliki dampak terhadap keselamatan lalu lintas dan kondisi infrastruktur. Kendaraan dengan dimensi atau muatan yang melebihi ketentuan dapat meningkatkan risiko kecelakaan sekaligus mampu memberikan beban berlebih terhadap jalan dan jembatan.

Karena itu, transformasi digital melalui ETLE HUB diharapkan dapat memperkuat upaya pemerintah dalam menciptakan sistem angkutan barang yang lebih tertib. Pengawasan yang terintegrasi memungkinkan pemerintah memperoleh data yang lebih komprehensif sebagai dasar dalam melakukan evaluasi kebijakan dan menentukan langkah penanganan yang diperlukan.



ETLE HUB Mendukung Angkutan Barang yang Tertib dan Berkeselamatan Menuju Zero Kendaraan ODOL Tahun 2027.

ETLE HUB Bukan Sekedar Aplikasi atau Kamera

Adapun saat ini, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan mengatakan bahwa ETLE HUB akan difokuskan terlebih dulu pada angkutan barang, baik angkutan barang umum maupun angkutan barang khusus, utamanya keterkaitan dengan kendaraan ODOL karena menyangkut keselamatan transportasi, perlindungan infrastruktur jalan, dan tata kelola logistik nasional.

“Kendati demikian, kami akan terus melakukan pengembangan sistem sehingga ke depan cakupan pengawasan akan diperluas juga kepada angkutan orang khususnya bus,” tuturnya.

Ia melanjutkan, untuk angkutan orang, sistem dapat dikembangkan untuk memperkuat pengawasan bus terhadap persyaratan teknis dan laik jalan, uji berkala, perizinan, serta ketentuan operasional angkutan orang.

Perluasan cakupan tersebut menunjukkan bahwa digitalisasi pengawasan dapat menjadi bagian dari transformasi penyelenggaraan transportasi darat secara lebih luas. Data dan teknologi tidak hanya digunakan untuk mendeteksi setiap pelanggaran, tetapi juga untuk membangun sistem pengawasan yang terhubung dari proses pemeriksaan hingga tindak lanjut.

Dengan pengembangan tersebut, ETLE HUB diharapkan menjadi salah satu instrumen untuk pendukung mewujudkan penyelenggaraan angkutan yang lebih berkeselamatan dan tertib. Di sisi lain, keberhasilan implementasi *Zero* kendaraan ODOL 2027 tetap membutuhkan kolaborasi antara pemerintah, operator angkutan, pelaku usaha, pengemudi, serta pemangku kepentingan lainnya.

“ETLE HUB bukanlah sekadar aplikasi atau kamera baru, tetapi transformasi proses pengawasan yang selama ini sudah dilakukan Kemenhub. Tujuan akhirnya adalah untuk meningkatkan kepatuhan bukan untuk memperbanyak tindak penilangan,” pungkasnya.

Dari Persimpangan ke Pusat Data

Mengenal ATCS dan Alat Penghitung Kendaraan di Jabodetabek



Kamera pemantau, lampu lalu lintas, papan informasi elektronik, dan alat penghitung kendaraan di delapan kabupaten/kota di Jabodetabek menjadi sumber data bagi pengelolaan lalu lintas. Agar data tetap andal, kondisi perangkatnya pun terus dicatat dan dipelihara.

Lampu lalu lintas di persimpangan dan papan informasi elektronik di tepi jalan hanyalah bagian yang tampak dari sebuah sistem. Di baliknya, kamera pemantau dan alat penghitung kendaraan bekerja menghimpun informasi tentang kondisi jalan.

Melalui Direktorat Lalu Lintas Jalan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah memiliki sistem manajemen transportasi cerdas yang terdiri atas *Arterial Traffic Management System* (ATMS) dan *Area Traffic Control System* (ATCS). Kedua sistem tersebut dapat diakses melalui laman www.atms.kemenuh.go.id. Direktorat Lalu Lintas Jalan memanfaatkan pada perangkat-perangkat tersebut, mulai dari ATCS, kamera pemantau, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL), *Variable Message Sign* (VMS), hingga alat penghitung kendaraan (*vehicle counting*). Tujuannya adalah memantau kondisi lalu lintas, menyediakan data, serta mendukung evaluasi dan perencanaan pengelolaan lalu lintas yang berbasis data.

Apa Itu ATCS?

Area Traffic Control System (ATCS) adalah sistem yang digunakan untuk memantau dan mendukung pengaturan lalu lintas, terutama di persimpangan. Sistem ini memadukan tiga komponen: kamera pemantau, pengendali lampu lalu lintas, dan perangkat komunikasi yang menghubungkan perangkat di lapangan dengan

petugas.

Melalui sistem tersebut, petugas dapat memperoleh gambaran kondisi lalu lintas di titik tertentu tanpa harus selalu berada di lokasi. Informasi ini kemudian menjadi salah satu bahan pertimbangan dalam pengelolaan lalu lintas, dan juga dapat disesuaikan dengan kebutuhan dan kondisi di lapangan.

Bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, pemanfaatan teknologi bukan semata tentang banyaknya perangkat yang terpasang, melainkan bagaimana data yang dihasilkan dapat mendukung pengelolaan lalu lintas yang lebih baik.

Mengenal ATCS, Teknologi di Balik Pengaturan Lalu Lintas

Pernah melihat kamera yang terpasang di atas persimpangan jalan? Perangkat tersebut bukan sekadar kamera pengawas, melainkan salah satu bagian dari sistem yang membantu petugas memantau kondisi lalu lintas.

Sistem pemantauan lalu lintas

didukung sejumlah perangkat dengan fungsi yang berbeda, tetapi saling melengkapi. Kamera memberikan gambaran visual, APILL mengatur pergerakan di persimpangan, VMS menyampaikan informasi kepada pengguna jalan, sementara alat penghitung kendaraan menyediakan data volume lalu lintas.

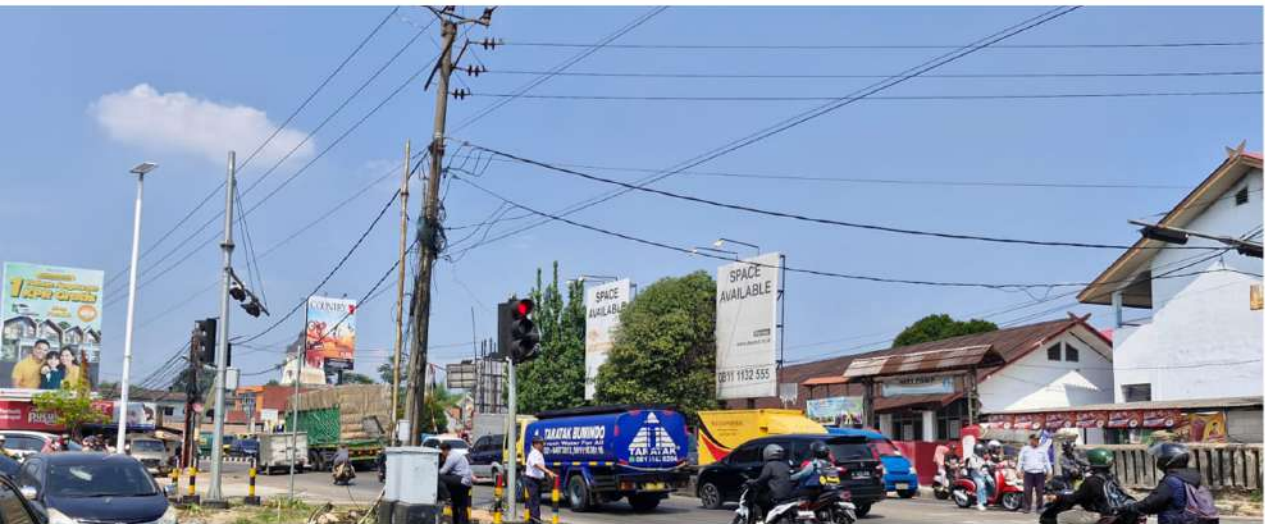
Selain ATCS, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga memanfaatkan sejumlah perangkat pendukung dengan fungsi yang saling melengkapi.

Kamera Pan-Tilt-Zoom (PTZ) dapat digerakkan dan dapat diarahkan untuk memantau kondisi lalu lintas dari berbagai sudut, sedangkan **kamera fixed** memiliki arah pandang tetap untuk memantau titik tertentu secara berkelanjutan.

Sementara itu, **Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL)** berfungsi mengatur giliran pergerakan kendaraan di persimpangan. Ada pula **Variable Message Sign (VMS)**, yakni papan elektronik yang digunakan untuk menyampaikan informasi lalu lintas kepada pengguna jalan.

Perangkat lainnya adalah **vehicle counting** atau alat penghitung kendaraan. Teknologi ini berfungsi menghitung volume kendaraan yang melintas di titik tertentu sehingga dapat memberikan gambaran mengenai pola pergerakan lalu lintas.





Ratusan Perangkat Tersebar di Jabodetabek

Pemanfaatan teknologi dalam pengelolaan lalu lintas oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah didukung ratusan perangkat yang tersebar di delapan kabupaten/kota di wilayah Jabodetabek.

Berdasarkan rekap inventaris Direktorat Lalu Lintas Jalan, terdapat 309 unit kamera pemantau pada simpang, yang terdiri atas 217 unit kamera *fixed* dan 92 unit kamera PTZ. Selain itu, terdapat 3 unit VMS statis dan 3 unit VMS *mobile*, serta 71 unit alat deteksi kendaraan pada kamera pemantauan di ruas jalan.

Adapun delapan wilayah yang menjadi lokasi sebaran perangkat tersebut meliputi Kota Bekasi, Kabupaten Bekasi, Kota Depok, Kota Bogor, Kabupaten Bogor, Kota Tangerang, Kota Tangerang Selatan, dan Kabupaten Tangerang.

Dengan sebaran tersebut, semua informasi lalu lintas diperoleh dari dua jenis titik pemantauan: persimpangan, tempat arus kendaraan dari berbagai arah bertemu, dan ruas jalan, tempat volume kendaraan dihitung.

Bukan Hanya Jalan, Perangkatnya pun Dipantau

Di balik kecanggihan teknologi, kendalan perangkat menjadi faktor yang tidak kalah penting. Karena itu, perlu dilakukan pencatatan kondisi perangkat sebagai bagian dari pengelolaan

dan pemeliharaan sistem.

Pemeliharaan perangkat dan pembaruan data secara berkala diperlukan agar informasi yang diperoleh tetap andal serta dapat dimanfaatkan dalam kegiatan pemantauan, evaluasi, dan perencanaan lalu lintas.



Dari Data ke Pengelolaan Lalu Lintas

Data ATCS dan alat penghitung kendaraan membantu petugas memantau kondisi lalu lintas sekaligus menjadi bahan evaluasi dan perencanaan. Data volume kendaraan, misalnya, dapat memberikan gambaran mengenai pola dan kepadatan lalu lintas di suatu ruas jalan.

Di sisi lain, VMS dan perangkat

komunikasi berperan dalam menyampaikan informasi kepada pengguna jalan. Dengan begitu, data tidak hanya dimanfaatkan di balik layar, tetapi juga dapat kembali kepada masyarakat dalam bentuk informasi lalu lintas.

Menjaga Data Tetap Andol

Pemanfaatan ATCS, kamera pemantau, VMS, dan alat penghitung kendaraan menjadi bagian upaya Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Direktorat Lalu Lintas Jalan mampu dalam memperkuat pengelolaan lalu lintas berbasis teknologi dan data.

Melalui sistem yang saling melengkapi, informasi mengenai kondisi jalan dapat dihimpun, dipantau, dan dimanfaatkan sebagai bahan pengambilan keputusan.

Seiring perkembangan teknologi dan dinamika lalu lintas, maka pemeliharaan perangkat dan pembaruan data secara berkala menjadi kunci. Perangkat yang terpelihara akan menghasilkan informasi yang lebih andal bagi kebutuhan pemantauan, evaluasi, dan perencanaan lalu lintas.

Direktorat Lalu Lintas Jalan berkomitmen untuk terus dapat mengoptimalkan pemanfaatan teknologi sebagai bagian dari upaya menghadirkan pengelolaan lalu lintas yang saat ini semakin terinformasi, demi mendukung keselamatan dan kelancaran mobilitas masyarakat.

AtMS Dorong Pengelolaan Lalu Lintas Jalan Arteri Berbasis Teknologi dan Data

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Direktorat Lalu Lintas Jalan memiliki sistem manajemen transportasi cerdas yang terdiri atas *Arterial Traffic Management System* (AtMS) dan *Area Traffic Control System* (ATCS). Kedua sistem tersebut dapat diakses melalui laman www.atms.kemenuh.go.id. *Arterial Transport Management System* (ATMS) adalah Sistem Manajemen Transportasi Arteri yakni teknologi cerdas yang berfungsi untuk mengontrol lampu lalu lintas dan mampu mengoptimalkan arus kendaraan di jalan-jalan utama perkotaan guna mampu mengurangi kemacetan. Sistem ini merupakan bagian dari Sistem Transportasi Cerdas yang bekerja secara waktu nyata (*real-time*). Sistem ini telah mampu dikembangkan untuk mendukung pemantauan, analisis, rekayasa, dan untuk pengendalian lalu lintas secara lebih terintegrasi.

AtMS mengintegrasikan berbagai perangkat di lapangan, seperti kamera *surveillance*, *traffic counter/detector*, *Dynamic Message Sign* (DMS)/*Variable Message Sign* (VMS), *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR), *Radio Frequency Identification* (RFID), sensor, serta Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL). Data dari perangkat tersebut dikirim melalui jaringan komunikasi untuk kemudian diolah dan disajikan melalui sistem



serta *dashboard* AtMS.

Melalui integrasi tersebut, AtMS dapat menyajikan berbagai informasi lalu lintas, antara lain *volume* dan kepadatan kendaraan, waktu tempuh, kinerja ruas dan simpang, *V/C Ratio*, serta *Level of Service* (LoS). Informasi visual dari kamera juga dapat dimanfaatkan untuk memantau kondisi lalu lintas secara langsung, sementara DMS/VMS digunakan untuk menyampaikan informasi dan pesan lalu lintas kepada pengguna jalan. Selain mendukung pemantauan kondisi lalu lintas, AtMS juga memiliki peran dalam rekayasa dan pengendalian lalu lintas. Data kendaraan yang diperoleh melalui perangkat seperti ANPR dan RFID dapat mendukung pemantauan kendaraan, termasuk dalam upaya pengawasan kendaraan dengan *Over Dimension Over Load* (ODOL).

Pengembangan AtMS Dilakukan Bertahap

Pengembangan AtMS telah dilakukan secara bertahap pada sejumlah koridor jalan, khususnya Pantura dan Pansela, melalui pembangunan dan pemasangan berbagai perangkat pendukung seperti VMS, *traffic counter*, kamera *surveillance*, *detector*, ANPR, DMS, serta pengembangan sistem *dashboard*.

Ke depan, pengembangan AtMS diarahkan untuk mencakup jaringan jalan arteri nasional di berbagai wilayah Indonesia, meliputi Jawa-Bali, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua. Pengembangan tersebut menjadi bagian dari peta jalan pengembangan AtMS untuk periode 2025–2036.

Menuju *Command Center* Terintegrasi

Sejalan dengan pengembangan sistem, AtMS diarahkan mendukung pembangunan Pusat Kendali dan Pengawasan Terpadu Transportasi Darat (*Command Center*). Pusat kendali ini diharapkan menjadi pusat pemantauan dan pengelolaan informasi transportasi yang mampu mengintegrasikan data dari berbagai perangkat dan wilayah.

Keberadaan *Command Center* akan mendukung proses pemantauan kondisi lalu lintas secara terpusat serta menyediakan informasi dalam keputusan pengelolaan lalu lintas.

Tantangan Pengembangan

Dalam implementasinya, pengembangan AtMS masih menghadapi sejumlah tantangan, antara lain kebutuhan biaya pengadaan dan pemeliharaan perangkat, kesiapan sumber daya manusia, integrasi antar perangkat dan sistem, serta penguatan fungsi pemantauan kendaraan dan penegakan hukum.

AtMS diharapkan dapat memperkuat penyelenggaraan transportasi jalan melalui pemantauan yang lebih terukur, analisis kondisi lalu lintas yang lebih akurat, serta dukungan terhadap rekayasa dan pengendalian lalu lintas.

Pengembangan AtMS menjadi salah satu bagian transformasi pengelolaan transportasi jalan berbasis teknologi dan data, guna mendukung terciptanya lalu lintas yang lebih aman, lancar, terpantau, dan terkelola, serta dapat meningkatkan kualitas pelayanan transportasi kepada masyarakat.

Matangkan Strategi Bebas Kendaraan ODOL di Pelabuhan Melalui Sistem Tiket Terintegrasi ETLE HUB

Dalam rangka mewujudkan pelabuhan yang lebih tertib, aman, dan bebas dari kendaraan *Over Dimension Over Loading*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat saat ini tengah menyiapkan strategi penanganan menyeluruh di kawasan pelabuhan penyeberangan dan pelabuhan laut. Langkah ini merupakan bagian dari masa persiapan menuju Zero kendaraan ODOL tahun 2027.

Secara umum, strategi utama ke depan bertujuan untuk mengubah paradigma penanganan kendaraan ODOL. Penindakan yang sebelumnya dilakukan secara manual di lapangan melalui interaksi langsung dengan petugas, akan ditransformasikan menjadi pengawasan berbasis sistem digital yang sepenuhnya transparan. Transformasi ini dirancang untuk membangun kepatuhan para pemilik barang dan angkutan sejak tahap awal, di mana proses verifikasi dan pengawasan diperketat jauh sebelum kendaraan memasuki kawasan pelabuhan.

Ke depannya, infrastruktur pembelian tiket kapal secara elektronik akan tersinkronisasi penuh dengan sistem penegakan hukum terpadu. Dengan sistem ini, mekanisme pencegahan akan berjalan otomatis, armada angkutan barang yang teridentifikasi memiliki catatan pelanggaran dan belum menuntaskan konfirmasi di ETLE HUB maupun penyelesaian denda tilang, secara langsung tertolak oleh sistem tiket

kapal saat hendak membeli tiket penyeberangan.

Seluruh sistem tata kelola, aturan hukum, dan infrastruktur digital ini sedang disiapkan secara matang. Ke depannya, pencegahan kendaraan ODOL akan dilakukan melalui mekanisme penyingkiran berbasis sistem tiket, bukan sekadar larangan masuk area pelabuhan secara fisik. Kebijakan pemblokiran akses pembelian tiket bagi kendaraan yang tercatat melanggar di ETLE HUB akan mulai diterapkan secara penuh pada tahun 2027. Sedangkan untuk armada angkutan yang menyalahi aturan dimensi, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat masih memberikan relaksasi berupa masa penyesuaian (*normalisasi*) hingga akhir Juni 2027.

Sebagai tahap awal, penerapan sistem ini akan difokuskan di pelabuhan-pelabuhan utama, seperti di sekitar Merak, Bakauheni, Ketapang, Gilimanuk, dan pelabuhan laut lainnya. Dengan persiapan sejak dini, diharapkan seluruh pihak terkait siap menyambut ekosistem transportasi pelabuhan yang aman.

ETLE HUB
Pengawasan Angkutan Barang Berbasis Teknologi di Pelabuhan

AMAN
TERTIB
EFISIEN
TERINTEGRASI

ANPR
B 9123 KXZ

DIMENSI KENDARAAN
P: 12,4 m L: 2,5 m T: 4,1 m

BERAT MUATAN
38,500 kg

GATE IN

ETLE HUB PORT MONITORING SYSTEM

IDENTIFIKASI KENDARAAN (ANPR)

PEMERIKSAAN DIMENSI & MUATAN

MONITORING LOGISTIK REAL-TIME

TERINTEGRASI DENGAN SISTEM PELABUHAN

PELABUHAN MAJU LOGISTIK LANCAR INDONESIA LEBIH KUAT

Rampung Susun DIM RUU LLAJ, Kemenhub Perkuat Pengaturan Kendaraan ODOL hingga Transportasi Digital

Pemerintah telah menyelesaikan dan menyepakati penyusunan Daftar Inventarisasi Masalah (DIM) Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kementerian Perhubungan selaku koordinator penyusunan DIM RUU LLAJ bersama lima kementerian lainnya telah menandatangani dokumen pada Jumat, 18 September 2026.

Dalam penyusunan DIM tersebut, Kementerian Perhubungan mendorong sejumlah perubahan dalam UU LLAJ, salah satunya adalah penguatan pada pengaturan angkutan barang terutama terkait sanksi, tanggung jawab, hingga pengawasan dan penegakan hukum pada kendaraan *over dimension* dan *over load* (ODOL). Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan menjelaskan pengawasan dan pengaturan kendaraan ODOL perlu diperkuat karena masalah tersebut berdampak terhadap keselamatan lalu lintas.

"Pemerintah dan DPR punya komitmen bersama memperkuat regulasi terkait kendaraan *over dimension over load*. Nantinya diharapkan sanksi atau tanggung jawab hukum tidak hanya menyasar pengemudi tetapi juga pemilik barang dan pemilik angkutan sehingga bisa menciptakan keadilan hukum," jelasnya.

Selain penguatan pada sanksi objek hukum, Kementerian Perhubungan juga mendorong penguatan pengawasan berbasis data dan teknologi untuk dapat diakomodir dalam perubahan regulasi ini. Hal tersebut sejalan dengan upaya yang tengah dilakukan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam menangani kendaraan

”

Realitanya saat ini transportasi berbasis digital sudah berkembang dan tugas pemerintah untuk mengaturnya terutama terkait keselamatannya dengan melibatkan semua pihak yang berperan dalam ekosistem transportasi digital. Jadi peran pemerintah saat ini untuk mengatur dan menguatkan regulasi ini sehingga masalah yang selama ini muncul bisa terselesaikan,”

ODOL, yakni melakukan uji coba pengawasan angkutan barang melalui sistem ETLE HUB untuk mendeteksi pelanggaran kendaraan ODOL.

"Saat ini kami sedang bertransformasi dalam pengawasan dan penegakan hukum berbasis IT dengan menggunakan kamera ETLE. Semoga pengawasan berbasis teknologi bisa diakomodir dalam regulasi ini yang sebelumnya baru mengatur secara konvensional, dengan penguatan tersebut diharapkan akan memperbaiki ekosistem angkutan logistik juga," ucapnya.

Substansi lainnya yang menjadi atensi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam perubahan regulasi LLAJ adalah perkembangan transportasi berbasis teknologi yang perlu disesuaikan dengan kondisi saat ini. Pengaturan tersebut perlu dilakukan untuk memastikan perkembangan layanan transportasi tetap mengutamakan aspek keselamatan dan kejelasan tanggung jawab antara pengemudi, pelaku UMKM, hingga aplikator.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan pun berharap dengan diselesaikannya penyusunan DIM RUU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, aspek keselamatan dapat semakin diperkuat sehingga mendorong penyelenggaraan sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih tertib, aman, dan berkeselamatan.

"Pada akhirnya dengan perubahan atau penguatan regulasi ini harus bisa menjawab perkembangan transportasi sekaligus bisa memperkuat aspek keselamatan dengan pengawasan dan penegakan hukum yang transparan dan adil," pungkasnya.



Ditjen Hubdat Apresiasi Implementasi SMK PAU dan UPUBKB Terbaik



Dalam rangka memperingati Hari Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Nasional Tahun 2026, yang jatuh pada 19 September, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan memberikan penghargaan bidang keselamatan transportasi darat, kepada para pelaku utama yang berkomitmen menciptakan ekosistem bagi transportasi yang aman, inklusif, dan berkelanjutan. Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan menyampaikan, apresiasi ini merupakan bentuk sinergi pemerintah dengan *stakeholders*, dan menjadi pengingat untuk terus meningkatkan pelayanan dalam aspek keselamatan pada transportasi darat.



"Momentum memperkuat kolaborasi dan sinergi di Hari Keselamatan LLAJ ini jadi pengingat betapa pentingnya keselamatan, salah satunya pemberian penghargaan ini," ucapnya dalam sambutan Penyelenggaraan Pemberian Penghargaan Bidang Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2026, di Kantor Kementerian Perhubungan, Jakarta, Selasa 22 September 2026.

Penghargaan diberikan kepada perusahaan angkutan umum yang dinilai mampu mengimplementasikan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dengan baik. Selain itu, juga diberikan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dalam penilaian Unit

Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB) yang telah memberikan pelayanan terbaiknya.

Perusahaan angkutan umum yang berpartisipasi dalam penilaian implementasi SMK PAU Tahun 2026 sebanyak 44 perusahaan, yakni 23 perusahaan angkutan barang dan 21 perusahaan angkutan orang. Sementara itu, Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota yang berpartisipasi dalam penilaian UPUBKB Tahun 2026 sebanyak 40 Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota untuk Kategori Kawasan Megapolitan/Metropolitan dan 55 Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota untuk Kategori Kawasan Perkotaan di beberapa wilayah Indonesia.

Peraih UPUBKB Terbaik:

1. Kategori Kawasan Megapolitan/Metropolitan

Terbaik I: UPUBKB Dishub Kabupaten Blitar;

Terbaik II: UPUBKB Dishub Kabupaten Ciamis;

Terbaik III: UPUBKB Dishub Kabupaten Banyumas.

2. Kategori Kawasan Perkotaan

Terbaik I: UPUBKB Dishub Kota Magelang;

Terbaik II: UPUBKB Dishub Kota Yogyakarta;

Terbaik III: UPUBKB Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman dan Perhubungan Kabupaten Trenggalek.

3. Kategori Apresiasi Unit

Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor Inovatif dan Kolaboratif UPUBKB Dinas Perhubungan Kota Singkawang, Kalimantan Barat.

Apresiasi Mitra Kerja dan Sponsor Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ Tahun 2026:

- a. PT Bagong Dekaka Makmur;
- b. PT Jasa Raharja;
- c. PT Sinar Jaya Megah Langgeng;
- d. PT Pembangunan Ancol Tbk;
- e. PT Gaya Makmur Mobil;
- f. PT Grab Indonesia;
- g. PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk;
- h. PT Wiraswasta Gemilang Indonesia;
- i. PT Semen Indonesia Logistik (SILOG);
- j. PT Najima Ghazi Solusi;
- k. PT Transindo Perkasa Prima;
- l. PTWI (Perkumpulan Transportasi Wisata Indonesia);
- m. PT Subur Jaya Mandiri Bersama;
- n. PT Yamaha Indonesia Motor Manufacturing (YIMM);
- o. PT Astra Honda Motor.

Daftar Peraih Penghargaan Bidang Transportasi Darat dalam Rangka Hari Keselamatan LLAJ Tahun 2026.

Pemenang Peraih Penghargaan Implementasi SMK PAU Tahun 2026:

1. Kategori Terbaik Angkutan Barang

Juara I: PT Puninar Fueller;

Juara II: PT Wiraswasta

Gemilang Indonesia;

Juara III: PT AKR Transportasi Indonesia.

2. Kategori Terbaik Angkutan Orang

Juara I: PT Sinarjaya

Megahlanggeng;

Juara II: PT Anugerah Karya Utami Gemilang;

Juara III: PT Rosalia Indah Transport.

PERKUAT PENGAWASAN ANGKUTAN BARANG

Ditjen Hubdat Benahi Sistem Penimbangan dan Penindakan ETL E HUB

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus memperkuat sistem pengawasan kendaraan angkutan barang melalui pemanfaatan teknologi *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) HUB. Langkah ini dilakukan untuk memastikan proses pengawasan dan dalam penindakan pelanggaran berjalan lebih efektif, terintegrasi, dan transparan, sekaligus mendukung upaya mewujudkan *Zero Over Dimension Over Loading* (ODOL) 2027 khususnya di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB).

Sebagai bagian dari upaya tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Direktorat Prasarana Transportasi Jalan menggelar Rapat Koordinasi Standardisasi dan Harmonisasi Prosedur Penimbangan Kendaraan Bermotor dalam Mendukung Implementasi ETL E HUB Tahun 2026, pada hari Kamis, 10 September 2026, di The Akmani Hotel, Jakarta, secara hybrid.



Pertemuan ini menjadi langkah penting untuk menyelaraskan prosedur penimbangan, mampu meningkatkan kualitas data hasil pengawasan, serta memastikan setiap pelanggaran yang telah teridentifikasi dapat ditindaklanjuti melalui mekanisme penegakan hukum elektronik.

Implementasi ETL E HUB menunjukkan peran penting teknologi dalam mendeteksi pelanggaran kendaraan angkutan barang. Berdasarkan hasil rekapitulasi periode 10 Agustus hingga 9 September 2026, sistem ETL E HUB mencatat sebanyak 69.365 pelanggaran dari 52 lokasi pengawasan UPPKB dan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT).

Pelanggaran yang paling banyak ditemukan berkaitan dengan kelebihan muatan (*over loading*) serta ketidaklengkapan atau masalah dokumen kendaraan.

Pengawasan elektronik tersebut didukung perangkat *Weigh in Motion* (WIM) yang digunakan untuk mendeteksi berat kendaraan serta *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) untuk mengidentifikasi nomor registrasi kendaraan. Pada UPPKB yang telah dilengkapi kedua perangkat tersebut, pengawasan dan penegakan hukum elektronik dilaksanakan selama 24 jam.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mencatat cakupan bagi pengawasan kendaraan angkutan barang saat ini baru menjangkau sekitar 5% dari total Lalu Lintas Harian Rata-rata (LHR). Sementara itu, efektivitas penindakan berada pada kisaran 30% dari kendaraan yang terbukti telah melakukan pelanggaran.

Kondisi tersebut menjadi perhatian dalam penguatan ETL E HUB, khususnya untuk memastikan hasil deteksi pelanggaran dapat ditindaklanjuti secara optimal.

Saat ini, penindakan elektronik melalui ETL E HUB hanya dapat dilakukan terhadap kendaraan pada data BLUE yang berhasil terdeteksi oleh sistem. Sementara itu, kendaraan yang tidak terdeteksi BLUE belum dapat diproses lebih lanjut melalui mekanisme tersebut karena tidak tersedianya data pembandingan.

Berdasarkan hasil evaluasi, baru sekitar 40% kendaraan yang melintas di fasilitas penimbangan secara nasional terdeteksi memiliki data BLUE. Bahkan, di wilayah Sumatera Selatan, angka tersebut masih berada pada kisaran 20%.

Keterbatasan ini berpotensi mengurangi cakupan penindakan elektronik terhadap kendaraan angkutan barang yang telah melakukan pelanggaran.

Ketidakseragaman pengisian data BLUE, seperti penulisan alamat dan nomor uji kendaraan, turut menjadi kendala dalam proses sinkronisasi data maupun pengiriman surat pelanggaran.

MENUJU ZERO ODOL 2027, PENINDAKAN DILAKUKAN BERTAHAP

Berdasarkan rencana yang dibahas dalam rapat koordinasi, penindakan pada pelanggaran dokumen kendaraan ditargetkan berlangsung hingga 31 Desember 2026, sedangkan penindakan terhadap pelanggaran daya angkut dan dimensi kendaraan atau ODOL direncanakan mulai 1 Januari 2027.

Tahapan ini menjadi bagian dari persiapan menuju *Zero*



Untuk mengatasi permasalahan tersebut, rapat mengusulkan penyempurnaan mekanisme penanganan kendaraan yang tidak terdeteksi BLUE, termasuk kemungkinan bagi penetapan pelanggaran dokumen dengan tetap menyediakan ruang konfirmasi bagi pemilik kendaraan yang dapat membuktikan telah memenuhi persyaratan pengujian.

Standarisasi Prosedur dan Penguatan Monitoring Penindakan

Selain peningkatan kualitas data, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat juga mendorong untuk penyeragaman Standar Operasional Prosedur (SOP) penimbangan kendaraan bermotor di seluruh UPPKB.

Standarisasi tersebut mencakup mekanisme pemeriksaan dan penimbangan kendaraan, identifikasi jenis pelanggaran, hingga proses penindakan melalui ETLE HUB oleh Pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS).



PENGEMBANGAN INI MENJADI BAGIAN DARI EVALUASI KUALITAS PERTUKARAN DATA ANTARA JTO DAN ETLE HUB, SEHINGGA KENDALA DALAM PROSES PENINDAKAN DAPAT LEBIH MUDAH DIIDENTIFIKASI DAN DITANGANI.



Pelaksanaan penegakan hukum ini mengacu pada sejumlah regulasi, antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021, Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2021, Nomor 60 Tahun 2019, Nomor 19 Tahun 2021, serta Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat KP-DRJD Nomor 4577 Tahun 2026.

Untuk memperkuat akuntabilitas penindakan, pentingnya fitur monitoring yang dapat memantau

proses penanganan pelanggaran secara menyeluruh.

Melalui fitur tersebut, suatu pelanggaran diharapkan dapat dipantau sejak tahap verifikasi data oleh JTO, validasi pada ETLE HUB, pengiriman dan konfirmasi pelanggaran, penerbitan surat tilang, putusan pengadilan, hingga penyelesaian pembayaran sanksi.

Fitur monitoring tersebut diharapkan dapat menjadi instrumen bagi pengawasan dan pelaporan untuk Pengawas Satpel UPPKB, Kepala BPTD, dan Direktorat Prasarana Transportasi Jalan.



kendaraan ODOL 2027, dengan fokus pada penguatan kesiapan petugas, standarisasi prosedur, keandalan perangkat, peningkatan konektivitas, serta perbaikan kualitas dan integrasi data kendaraan.

Melalui koordinasi lintas unit kerja dan penguatan sistem ETLE HUB, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berupaya membangun pengawasan angkutan barang yang tidak hanya mendeteksi pelanggaran, tetapi juga mampu memastikan proses penindakannya dapat berjalan secara konsisten dan terukur.

Sebagai bagian dari penguatan penegakan hukum angkutan barang, implementasi ETLE HUB diarahkan

melalui tahapan penindakan yang terukur.

Usulan ini masih memerlukan perumusan lebih lanjut agar penerapannya memiliki prosedur yang jelas dan dapat dengan mudahnya mampu dipertanggungjawabkan.

Dengan pengawasan yang semakin terintegrasi, penerapan ETLE HUB diharapkan dapat mendorong kepatuhan pada penyelenggara angkutan barang, meningkatkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta menjadi salah satu instrumen penting dalam mewujudkan transportasi darat yang lebih tertib, aman, dan berkeselamatan.

Kemenhub Catat Tingkat Kepatuhan AKAP Masuk Terminal Tipe A Mencapai 57%

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan terus berupaya memperkuat pengawasan terhadap kepatuhan layanan angkutan antar kota antar provinsi (AKAP), khususnya kewajiban bus memasuki terminal penumpang tipe A sesuai trayek yang telah ditetapkan.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan mengungkapkan, berdasarkan hasil pengawasan selama Juni 2026, tercatat rata-rata tingkat kepatuhan armada AKAP yang memasuki Terminal Tipe A (TTA) sebesar 57%. Sedangkan rata-rata armada yang tidak masuk Terminal Tipe A tercatat sebesar 43%.

“Kami secara konsisten berupaya melakukan pengawasan terhadap operator AKAP untuk memastikan setiap armadanya mematuhi kewajiban memasuki Terminal Tipe A. Hal ini perlu dilakukan karena terminal sebagai simpul transportasi memiliki fungsi yang penting untuk dapat mengatur operasional bus, memastikan kelaikan jalan kendaraan, hingga mengawasi keselamatan penumpang,” ucap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan di Jakarta, pada hari Minggu, 5 Juli 2026.

Meski demikian, dari hasil pengawasan yang telah dilakukan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat masih menemukan sejumlah perusahaan otobus (PO) dengan tingkat kepatuhan yang relatif rendah. Temuan ini terdiri dari lima PO kategori armada kecil dan sedang (memiliki kurang dari 150 armada) dan lima PO kategori armada besar (memiliki lebih dari 150 armada).

“Hasil temuan ini akan kami tindaklanjuti dan menjadi bahan evaluasi ke depannya sekaligus menjadi dasar untuk melakukan pembinaan pada operator. Kami berharap seluruh PO dapat meningkatkan kepatuhannya terutama untuk memasuki terminal sehingga pelayanan angkutan yang diberikan kepada masyarakat bisa semakin tertib dan aman,” jelasnya.

Adapun, lima PO kategori armada kecil dan sedang yang memiliki tingkat kepatuhan rendah yaitu PT STA dengan armada yang masuk TTA hanya satu armada (5%), PT TAA dengan armada yang masuk TTA satu armada (5%), PT LJI armada yang masuk TTA hanya satu armada (5%), PT LJI armada yang masuk TTA hanya dua armada (3%) serta PT SMJ armada yang masuk TTA hanya dua (3%).

Sementara itu lima PO kategori besar yang memiliki tingkat kepatuhan rendah di antaranya PT DJLP dengan armada yang masuk TTA hanya delapan (4%), PT SPA armada yang masuk TTA sebanyak 45 armada (25%), PT APIK armada yang masuk TTA ada 122 (43%), PT ALS jumlah armada yang masuk TTA sebanyak 160 armada (43%) dan PT SAE armada yang masuk TTA sebanyak 69 armada (45%).

“Kami akan terus melakukan pengawasan secara berkala karena kepatuhan operator memasuki terminal bukan hanya kewajiban untuk ketertiban operasional, tetapi juga menjamin keselamatan masyarakat dan memudahkan pengawasan administratif maupun teknis kendaraan,” tutup Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan.





Kemenhub Dorong Optimalisasi Fungsi Terminal Sebagai Simpul Transportasi yang Aman dan Nyaman

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menegaskan terminal bus memiliki peran strategis sebagai simpul transportasi yang tidak hanya melayani perpindahan penumpang, tetapi juga berperan untuk memastikan layanan angkutan umum yang diberikan kepada masyarakat berjalan aman, tertib, dan nyaman.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan pun mendorong untuk terus meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sekaligus mengoptimalkan fungsi terminal salah satunya melalui pemanfaatan aset.

"Terminal penumpang dapat memberikan manfaat bagi masyarakat dan menjadi ruang publik yang aman dan nyaman. Potensi lahan ataupun fasilitas yang dimiliki terminal perlu dioptimalkan untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, selain itu pemanfaatan aset terminal juga dapat memberikan kontribusi terhadap Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP)," ucap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan saat melaksanakan kunjungan kerja ke Terminal Tipe A Alam Barajo dan Kantor Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Jambi, pada Jumat, 24 Juli 2026.

Dalam peninjauan ini, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan mengapresiasi sejumlah fasilitas yang telah tersedia di Terminal Tipe A Alam Barajo yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat atau para pengunjung terminal, seperti fasilitas untuk membaca buku di pojok baca, toilet yang bersih, hingga area kedatangan dan keberangkatan yang tertata baik. Ia menilai, kualitas pelayanan dan fasilitas di terminal harus terus ditingkatkan agar masyarakat merasa nyaman saat berada di area terminal.

Tidak hanya itu, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan turut mengapresiasi inovasi BPTD Kelas II Jambi dan Terminal Alam Barajo dalam memanfaatkan fasilitas melalui kerja sama penyediaan sarana olahraga berupa tempat bermain biliar sebagai fasilitas penunjang di terminal. Ia mengatakan inovasi tersebut dapat meningkatkan aktivitas masyarakat di area terminal.

"Ini inovasi yang bagus dan perlu kita apresiasi selama bisa mendukung fungsi utama terminal. Harapannya dengan adanya fasilitas penunjang seperti ini nantinya masyarakat semakin tertarik berkunjung untuk naik dan turun bus di terminal, semakin banyak yang datang ke terminal dan pada akhirnya dapat menjadikan angkutan umum sebagai pilihan utama untuk bepergian," katanya.

Optimalisasi fungsi dan peningkatan fasilitas di terminal juga harus tetap berjalan bersamaan dengan komitmen jaminan aspek keselamatan melalui pelaksanaan operasional sesuai Standar Operasional Prosedur (SOP) yang benar dan konsisten, khususnya pelaksanaan inspeksi keselamatan (*rampcheck*) guna memastikan setiap bus yang beroperasi telah memenuhi persyaratan, baik dari aspek administratif, awak kendaraan/pengemudi, dan kelaikan jalan armadanya.

"Terminal juga harus mampu berperan dalam menjamin keselamatan perjalanan masyarakat. Oleh karena itu, saya meminta seluruh petugas melaksanakan SOP di terminal dengan benar, terutama saat pelaksanaan *rampcheck* bus agar setiap bus yang akan beroperasi benar-benar laik jalan demi keselamatan dan keamanan masyarakat," pungkasnya.



Ditjen Hubdat Rampungkan Penilaian Prasarana Transportasi Jalan Berbasis *Green* dan *Smart* 2026

Penilaian terhadap terminal penumpang tipe A dan UPPKB ini melibatkan tim lintas lembaga guna mendorong pelayanan transportasi jalan yang ramah lingkungan, berbasis teknologi, dan berorientasi pada pengguna jasa.



Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, merampungkan rangkaian Penilaian Prasarana Transportasi Jalan Terbaik Berbasis *Green* dan *Smart* Tahun 2026. Program tersebut diselenggarakan untuk mengukur dan meningkatkan kinerja Terminal Penumpang Tipe A serta Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), sekaligus mendorong inovasi, digitalisasi, tata kelola yang baik, dan peningkatan mutu pelayanan publik.

Rangkaian kegiatan dimulai dengan sosialisasi pedoman, mekanisme, tahapan, dan indikator penilaian pada 10 Agustus 2026. Sosialisasi diikuti oleh 115 satuan pelayanan Terminal Penumpang Tipe A dan 89 satuan pelayanan UPPKB. Pada tahap administrasi dan penilaian mandiri (*self-assessment*) awal, sebanyak 109 terminal dan 78 UPPKB menyerahkan formulir penilaian beserta dokumen pendukung.

Hasil verifikasi administrasi dan pemenuhan nilai ambang batas menetapkan 17 Terminal Penumpang Tipe A dan 35 UPPKB untuk mengikuti tahap lanjutan. Penilaian tahap kedua menitikberatkan pada penerapan indikator *green* dan *smart*. Dari tahapan tersebut, 10 terminal dan 10 UPPKB dengan nilai tertinggi dipilih untuk mempresentasikan kinerja pelayanan, tata kelola, inovasi, serta dampak program bagi pengguna jasa.

Tim penilai terdiri atas unsur internal Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan perwakilan Pusat Pengelolaan Transportasi Berkelanjutan Kementerian Perhubungan, Masyarakat Transportasi Indonesia, serta Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia. Keterlibatan unsur lintas lembaga tersebut dimaksudkan untuk menjaga objektivitas, transparansi, profesionalitas, dan akuntabilitas proses penilaian.

Sepuluh Nominator Jalani Verifikasi Lapangan

Berdasarkan hasil penilaian dokumen *self-assessment*, bukti pendukung, dan presentasi kinerja, tim menetapkan lima nominator Terminal Penumpang Tipe A, yaitu Terminal Tirtanadi Solo, Terminal Tidar Magelang, Terminal Patria Blitar, Terminal

Tawang Alun Jember, dan Terminal Mengwi Bali. Adapun lima nominator UPPKB meliputi UPPKB Guyangan, UPPKB Kalibaru Manis, UPPKB Watudodol, UPPKB Anjir Serapat, dan UPPKB Marisa Baru.

Verifikasi lapangan terhadap seluruh nominator dilaksanakan pada 2–6 September 2026. Bertujuan memastikan kesesuaian antara dokumen yang disampaikan dan kondisi faktual, sekaligus menilai konsistensi penerapan prinsip *green* dan *smart*, mutu pelayanan, tata kelola, inovasi, serta keberlanjutan program pada setiap satuan pelayanan.

Tim penilai merekapitulasi, memvalidasi, dan memfinalisasi nilai pada 8 September 2026. Hasil akhir dituangkan dalam Berita Acara Nomor BA-DPTJ 18 Tahun 2026 untuk Terminal Penumpang Tipe A dan Berita Acara Nomor BA-DPTJ 19 Tahun 2026 untuk UPPKB, masing-masing bertanggal 9 September 2026. Dokumen tersebut menjadi dasar penyusunan peringkat dan rekomendasi pemberian penghargaan kepada satuan pelayanan berkinerja terbaik.

Melalui program ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendorong pengelola prasarana transportasi jalan untuk menghadirkan layanan yang aman, nyaman, berkelanjutan, adaptif terhadap perkembangan teknologi, dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat.



Pelican Crossing

Kata "**Pelican**" diambil dari "**Pelicon**" yang berarti "**PE**destrian **L**ight **C**ONTrolled"

Pelican Crossing adalah fasilitas penyeberangan yang dikendalikan dengan APILL. Sehingga, dapat memberikan fasilitas yang lebih teratur, terkendali, dan aman bagi pejalan kaki.

*APILL : Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Jambore Nasional 2026, Ditjen Hubdat Tanamkan Budaya Keselamatan Lalu Lintas kepada Generasi Muda

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan turut berpartisipasi dalam kegiatan Jambore Nasional 2026 yang berlangsung pada Sabtu, 15 Agustus hingga Kamis, 20 Agustus 2026.



Kegiatan yang diikuti sekitar 6.000 peserta berusia 11–15 tahun dari berbagai daerah di Indonesia tersebut menjadi momentum untuk menanamkan pemahaman mengenai pentingnya keselamatan lalu lintas sejak usia muda.

Dalam kegiatan ini, Kementerian Perhubungan melalui tim DSKTJ memberikan edukasi keselamatan lalu lintas dengan pendekatan yang interaktif dan menyenangkan. Edukasi ini ditujukan untuk meningkatkan pengetahuan sekaligus membangun kesadaran peserta agar senantiasa menerapkan perilaku yang aman dan tertib ketika beraktivitas di jalan.

Bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, keselamatan lalu lintas tidak hanya berkaitan dengan aturan dan rambu-rambu, tetapi juga menyangkut perilaku setiap pengguna jalan. Karena itu, pengenalan budaya keselamatan perlu dilakukan secara berkelanjutan, termasuk kepada generasi muda yang nantinya akan menjadi bagian dari pengguna transportasi dan jalan raya.

Pada Jambore Nasional 2026, peserta mendapatkan sejumlah materi yang berkaitan langsung dengan aktivitas mereka sehari-hari. Materi yang diberikan mencakup keselamatan lalu lintas, tata cara berjalan kaki dan menyeberang dengan aman, keselamatan berkendara, serta

pengenalan berbagai rambu lalu lintas.

Materi berjalan kaki dan materi menyeberang dengan aman menjadi salah satu bagian penting dalam edukasi tersebut. Peserta diajak memahami pentingnya memperhatikan kondisi sekitar, dan menggunakan fasilitas penyeberangan yang tersedia, serta memastikan situasi aman sebelum menyeberang. Pada pengetahuan sederhana tersebut diharapkan dapat membentuk kebiasaan positif yang diterapkan peserta di kehidupan sehari-hari.

Selain itu, peserta juga mendapatkan pemahaman keselamatan dalam berkendara. Edukasi diberikan untuk memperkenalkan prinsip-prinsip dasar keselamatan di jalan sekaligus menumbuhkan kesadaran bahwa keselamatan merupakan tanggung jawab bersama seluruh pengguna jalan.

Pengenalan rambu lalu lintas juga dikemas secara interaktif agar peserta lebih mudah untuk memahami fungsi dan makna berbagai rambu yang mereka temui dalam perjalanan. Dengan memahami rambu dan aturan lalu lintas sejak dini, peserta diharapkan menjadi pengguna jalan yang lebih sadar terhadap lingkungan lalu lintas di sekitarnya.

Untuk memastikan materi dapat diterima dengan baik, kegiatan tidak hanya dilakukan melalui

penyampaian materi secara konvensional. Peserta juga diajak mengikuti Quizizz dan kuis interaktif sebagai sarana evaluasi sekaligus untuk memperkuat pemahaman mengenai materi keselamatan lalu lintas yang telah disampaikan.

Antusiasme peserta sangat tinggi terlihat selama rangkaian kegiatan berlangsung, khususnya ketika mengikuti sesi kuis dan berinteraksi langsung dengan narasumber. Pendekatan edukasi yang dapat memadukan informasi dengan permainan dan interaksi membuat materi keselamatan lalu lintas menjadi lebih dekat dan mudah dipahami oleh peserta.

Sebagai bentuk apresiasi, lima peserta dengan hasil terbaik pada setiap rotasi mendapatkan hadiah berupa helm, *tumbler*, serta *goodie bag* yang terdiri atas kaos, topi, dan *tumbler*. Pemberian hadiah tersebut menjadi bagian dari upaya meningkatkan semangat peserta untuk mengikuti seluruh rangkaian edukasi.

Dalam pelaksanaan kegiatan, Kementerian Perhubungan turut memperoleh dukungan dari PT GMM, PT Indosafe Ascarya, dan PT Nusantara Infrastructure, khususnya dalam penyediaan hadiah bagi pemenang Quizizz, dukungan terhadap pelaksanaan kuis interaktif bersama peserta.

Keterlibatan berbagai pihak dalam kegiatan edukasi keselamatan menunjukkan bahwa upaya membangun budaya keselamatan di jalan membutuhkan kolaborasi. Pemerintah, dunia usaha, komunitas, keluarga, hingga masyarakat memiliki peran dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang semakin aman dan tertib.

Bagi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, kegiatan seperti Jambore Nasional menjadi ruang strategis untuk menyampaikan pesan keselamatan secara langsung kepada generasi muda. Edukasi yang diberikan tidak hanya diharapkan berhenti selama kegiatan berlangsung, tetapi juga dapat diterapkan peserta ketika berjalan kaki, menggunakan kendaraan, menyeberang jalan, maupun beraktivitas sebagai pengguna jalan lainnya.

Generasi muda juga memiliki



peran penting dalam menyebarkan kebiasaan positif kepada lingkungan sekitarnya. Pengetahuan mengenai keselamatan lalu lintas yang diperoleh selama kegiatan diharapkan dapat dibagikan kembali kepada keluarga dan teman, sehingga pesan keselamatan dapat menjangkau lingkungan yang lebih luas.

Selama pelaksanaan, kegiatan berjalan dengan baik, tertib, dan interaktif. Tingginya antusiasme peserta menjadi gambaran bahwa edukasi keselamatan dapat disampaikan dengan pendekatan yang sesuai dengan karakter generasi muda.

Melalui keikutsertaan dalam

Jambore Nasional 2026, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus mendorong penguatan budaya keselamatan lalu lintas sejak usia dini. Langkah ini menjadi bagian dari upaya membangun generasi yang tidak hanya memahami aturan lalu lintas, tetapi juga memiliki kesadaran untuk menjaga keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya.

Keselamatan lalu lintas merupakan tanggung jawab bersama. Karena itu, melalui edukasi yang konsisten, kolaborasi lintas pihak, dan keterlibatan aktif generasi muda, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus mendorong terwujudnya budaya berlalu lintas yang semakin tertib dan aman.



Kegiatan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ Tahun 2026

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat kembali memperkuat komitmennya dalam membangun budaya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pelaksanaan Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PPKLLAJ) Tingkat Nasional Tahun 2026.

Kegiatan yang berlangsung pada 14–17 September 2026 ini menjadi ruang bagi generasi muda untuk menunjukkan gagasan, kreativitas, serta kepedulian terhadap keselamatan transportasi jalan.

Inovasi Teknologi dan Etika Transportasi

Mengusung tema **“Inovasi Teknologi dan Etika Transportasi sebagai Manifestasi Keselamatan Jalan di Era Digital”**, kegiatan ini diikuti oleh 34 pelajar yang merupakan perwakilan dari 17 provinsi di Indonesia. Para peserta sebelumnya telah melalui proses seleksi secara berjenjang mulai dari tingkat kabupaten/kota hingga tingkat provinsi, sebelum akhirnya mewakili daerah masing-masing dalam ajang tingkat nasional.

Pelaksanaan kegiatan dipusatkan di PPSDMP Semplak, Bogor, yang menjadi lokasi pembekalan, penilaian, serta berbagai kegiatan peserta. Sementara itu, puncak penganugerahan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ Tingkat Nasional Tahun 2026 dilaksanakan pada Kamis, 17 September 2026, bertempat di Ruang Mataram, Kementerian Perhubungan, dan dirangkaikan dengan agenda Kementerian Perhubungan dalam rangka memperingati Hari Perhubungan Nasional.

Generasi Muda Menjadi Pelopor Keselamatan

Melalui kegiatan ini, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tidak hanya menghadirkan kompetisi antarpelajar, tetapi juga dapat memberikan ruang pembelajaran yang mendorong peserta untuk memahami keselamatan lalu lintas secara lebih menyeluruh. Para pelajar dibekali pengetahuan, keterampilan komunikasi, lalu kemampuan kepemimpinan, serta pemahaman pentingnya perilaku berkeselamatan dalam kehidupan sehari-hari.

Rangkaian kegiatan diawali dengan registrasi dan penerimaan peserta, termasuk pengumpulan Karya Tulis Ilmiah (KTI) dan bahan presentasi. Selanjutnya, peserta mengikuti pembukaan dan pengarahan umum oleh Direktur Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan pada 14 September 2026 di PPSDMP Semplak, Bogor.

Peserta kemudian mempresentasikan karya tulis ilmiah dan juga *prototype* yang telah mereka kembangkan sebagai bagian

dari proses penilaian. Gagasan-gagasan tersebut menunjukkan bahwa isu keselamatan jalan dapat dilihat dari berbagai perspektif, termasuk pemanfaatan teknologi, perubahan perilaku, edukasi, hingga pendekatan sosial budaya.

Selain kompetisi, peserta juga memperoleh pembekalan melalui berbagai materi, antara lain motivasi dan pengembangan diri, manajemen kampanye keselamatan, sosialisasi sekolah Kementerian Perhubungan, perilaku

pelajar yang berkeselamatan di jalan, *public speaking*, keselamatan berkendara bagi pelajar, serta pencegahan penyalahgunaan narkoba. Peserta juga mendapatkan pembekalan mengenai *Defensive, Safety, Eco Riding and Driving* dari PT Astra Honda Motor.

Dari Gagasan Menjadi Aksi Keselamatan

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memandang bahwa upaya membangun keselamatan lalu lintas tidak dapat hanya dengan mengandalkan regulasi dan penegakan hukum. Keselamatan juga membutuhkan keterlibatan aktif masyarakat, termasuk pada generasi muda sebagai kelompok yang memiliki peran penting dalam membentuk kebiasaan dan budaya berlalu lintas di lingkungan sekolah maupun masyarakat.

Karena itu, kehadiran Pelajar Pelopor diharapkan dapat menjadi penggerak yang dengan mampu menyampaikan pesan keselamatan dengan cara yang dekat dengan kehidupan pelajar. Gagasan yang lahir dalam kegiatan ini tidak berhenti pada kompetisi, tetapi diharapkan dapat dikembangkan menjadi edukasi dan kampanye keselamatan yang dapat diterapkan di lingkungan masing-masing.

Pemanfaatan teknologi juga menjadi salah satu perhatian dalam kegiatan tahun ini. Berbagai karya peserta menunjukkan bagaimana teknologi, termasuk kecerdasan artifisial (*Artificial Intelligence/AI*) dan *Internet of Things* (IoT), dapat dimanfaatkan untuk menjawab persoalan keselamatan transportasi. Hal tersebut sejalan dengan tema kegiatan yang menempatkan inovasi teknologi dan etika transportasi sebagai bagian penting dalam mewujudkan keselamatan jalan di era digital.

Apresiasi terhadap Inovasi Pelajar

Setelah melalui seluruh rangkaian kegiatan dan proses penilaian, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menetapkan sejumlah pemenang dalam Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan LLAJ Tingkat Nasional Tahun 2026. Penilaian dilakukan berdasarkan sejumlah kriteria, antara lain penguasaan pengetahuan,

penyampaian gagasan, kreativitas dan inovasi karya, manfaat *prototype*, kepemimpinan, kepribadian, serta potensi peserta sebagai pelopor keselamatan.

Juara I diraih oleh Sem Wibisono S dari SMA Negeri 1 Tanjung Selor, Kalimantan Utara, melalui karya berjudul "Berbagi Jalan, Berbagi Tanggung Jawab: Sinergi Teknologi dan Etika Transportasi untuk Keselamatan Pesepeada di Era Digital" dengan total nilai 86,43.

Sementara itu, Juara II diraih oleh Fulvy Nasywa Mauliatuzzahra dari SMA Islam Al Azhar 7 Sukoharjo, Jawa Tengah, dengan karya "Inovasi Senyap 'Smart Environment Noise Yard Automatic Protector' Berbasis AI dan IoT untuk Pengendalian Kendaraan Berkualitas Tidak Standar". Adapun Juara III diraih oleh Eshan Abdillah Darutomo dari SMA Negeri 71 Jakarta melalui karya "SADAR (*Systemic AI for Drowsiness Alert and Safety Response*) Sistem AI Terintegrasi untuk Peringatan Dini & Respons Keselamatan Pengemudi dari Bahaya Kantuk."

Pada kategori teknologi, Juara I diraih Ahmad Ghazi Islami dari SMA Negeri 7 Kota Banjarmasin dengan gagasan mengenai sistem pendeteksi *microsleep* dan *feedback* otomatis berbasis AI. Juara II diraih Agri Ridhowi Rabbani dari SMA Negeri Teras Haji Abdurrahman Sayoeti, Jambi, melalui inovasi Sadar Truk yang berfokus pada deteksi *blindspot* dan komunikasi dua arah untuk mitigasi kecelakaan angkutan barang.

Pada kategori sosial budaya, Juara I diraih Ribka Bawin Hatalasinta Lumamba dari SMA Negeri 1 Basarang, Kalimantan Tengah, melalui "Guardian of the Road", sedangkan Juara II diraih Izzaty Hilma dari SMA Negeri Modal Bangsa, Aceh, melalui "Traffic Lite Z Gema Lantas", sebuah gim edukatif untuk mendukung edukasi keselamatan berlalu lintas bagi pelajar.

Penghargaan juga diberikan kepada para pembina terbaik yang dinilai turut berperan dalam mendampingi dan mampu mengembangkan potensi peserta. Pembina Terbaik I diraih oleh Pemerintah Provinsi Jawa Tengah,

disusul D.I. Yogyakarta sebagai Pembina Terbaik II dan Sumatera Selatan sebagai Pembina Terbaik III. Sementara penghargaan *Best Content* diberikan kepada Vrichyia Putri Anggraeni dari SMA Negeri 1 Ubud, Bali.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus mendorong agar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tidak hanya dipahami sebagai kewajiban pengguna jalan, tetapi menjadi bagian dari budaya dan perilaku sehari-hari. Dalam konteks itu, pelajar memiliki posisi strategis karena dapat menjadi agen perubahan di lingkungan sekolah, keluarga, maupun masyarakat.

Melalui Pemilihan Pelajar Pelopor Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, para peserta diharapkan tidak berhenti sebagai penerima penghargaan, tetapi mampu membawa semangat keselamatan kembali ke daerah masing-masing. Pengetahuan dan pengalaman yang diperoleh selama kegiatan nasional dapat diharapkan untuk diteruskan melalui berbagai aktivitas edukasi dan kampanye keselamatan yang kreatif dan relevan dengan karakter generasi muda.

Pelaksanaan kegiatan PPKLLAJ Tingkat Nasional Tahun 2026 juga memperlihatkan bahwa generasi muda memiliki potensi besar untuk menghadirkan perspektif baru dalam menjawab tantangan keselamatan transportasi. Kreativitas, pemanfaatan teknologi, kemampuan komunikasi, serta kepedulian terhadap lingkungan sosial menjadi modal penting untuk membangun ekosistem keselamatan lalu lintas yang semakin kuat.



Pada akhirnya, kegiatan ini bukan sekadar ajang untuk mencari pelajar terbaik, melainkan bagian dari upaya berkelanjutan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam menumbuhkan generasi muda yang sadar, peduli, dan berani menjadi seorang pelopor keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

COFFEE MORNING

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT

"Penguatan SMK PAU Melalui Sertifikasi Kompetensi Jajaran Direksi Perusahaan Perusahan Angkutan Umum"

Seribu, 21 September 2026

Ruang Penggala Kantor Direktorat Perhubungan Darat

Tingkatkan Keselamatan, Ditjen Hubdat Dorong Sertifikasi Kompetensi SMK PAU Direksi Perusahaan Angkutan

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan berupaya meningkatkan aspek keselamatan dan meminimalisir potensi kecelakaan pada angkutan umum. Hal ini dilakukan melalui penguatan Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) dengan mendorong sertifikasi kompetensi kepada jajaran direksi perusahaan.

"Kita perlu memastikan perusahaan angkutan umum mengimplementasikan 10 elemen SMK PAU agar keselamatan bisa terjamin. Kalau kita bisa mengawasi penerapan seluruh elemen SMK PAU oleh perusahaan angkutan, potensi terjadinya kecelakaan pun bisa ditekan," kata Direktur Jenderal Perhubungan Darat, An Suhanan saat memberikan pengarahan dalam kegiatan Penguatan SMK PAU Melalui Sertifikasi Kompetensi Jajaran Direksi Perusahaan Angkutan Umum di Kantor Kementerian Perhubungan, Jakarta, pada Senin 21 September 2026.

Namun demikian, telah ditemukan sejumlah permasalahan dalam pembinaan dan pengawasan implementasi SMK PAU, seperti terbatasnya jumlah penilai SMK PAU di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang berjumlah 407 asesor dengan jumlah perusahaan angkutan umum sebanyak 45.209. Selain itu, tingkat pemahaman dan kepatuhan perusahaan juga berbeda sehingga diperlukan pembinaan serta peningkatan kompetensi, khususnya kepada jajaran direksi perusahaan dalam memahami SMK PAU dan menyusun dokumen aplikatif sesuai kondisi perusahaan.

"Pemerintah menginginkan seluruh direksi perusahaan angkutan umum, khususnya Direksi Operasional sebagai *safety leader* harus diasesmen untuk memahami dan menerapkan SMK PAU pada perusahaannya, karena mereka paham

terhadap risiko-risiko yang dihadapi perusahaan angkutan. Setelah lulus asesmen nanti kita bisa mengeluarkan sertifikasi kompetensi penyusun dokumen SMK PAU untuk direksi perusahaan angkutan umum tersebut," jelasnya.

Sementara itu, dalam kesempatan yang sama, Direktur Sarana dan Keselamatan Transportasi Jalan, Yusuf Nugroho menjelaskan lebih lanjut, sejalan dengan pilar keenam pada elemen SMK PAU yakni peningkatan kompetensi, maka diperlukan pengembangan tanggung jawab perusahaan dalam menjamin keselamatan angkutan umum. Sehingga nantinya direksi perusahaan angkutan umum tidak hanya wajib memiliki sertifikat kompetensi SMK PAU, tetapi juga harus dapat mengimplementasikan, evaluasi, hingga pelaporan SMK PAU ke pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

"Tujuan keterlibatan direksi operasional dalam rangka memastikan seluruh aspek SMK PAU dapat disiapkan perusahaan dan bertanggung jawab terhadap implementasinya. Dengan kompetensi tersebut, manajemen nantinya ikut bertanggung jawab penuh pada keselamatan, kejadian kecelakaan dan pengelolaan angkutan umumnya," jelasnya.

Ia berharap dengan adanya asesmen dan sertifikasi kompetensi penyusun dokumen SMK PAU pada direksi perusahaan, maka nantinya penguatan kelembagaan, SDM, integrasi data, serta koordinasi lintas sektor dapat terus dilakukan. Kemudian diharapkan juga, pembinaan dan pengawasan SMK PAU menjadi lebih efektif.

"Kami berharap ke depannya, penerapan SMK PAU mampu mendorong peningkatan kinerja keselamatan perusahaan secara nyata dan berkelanjutan," pungkasnya.

Kecelakaan LLAJ Tertinggi Ketiga Libatkan Kendaraan Bus, Dirjen Hubdat Menegaskan Kewajiban SMK PAU

Merujuk data Kepolisian Negara Republik Indonesia Tahun 2025, tercatat sebanyak 158.508 kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ) yang telah melibatkan sepeda motor, kendaraan angkutan barang, kendaraan bus, dan kendaraan lainnya. Kecelakaan ini mengakibatkan lebih dari 24 ribu korban jiwa, lebih dari 19 ribu korban luka berat dan lebih dari 195 ribu korban luka ringan.

"Sebagian besar kecelakaan yang terjadi melibatkan kendaraan bus yakni di posisi ketiga tertinggi dengan 21.269 kendaraan. Hal ini bisa diminimalisir dengan pemenuhan kewajiban Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum (SMK PAU) di setiap perusahaan bus," ungkap Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Aan Suhanan saat memberikan pengarahan pada kegiatan *Community Gathering* Ikatan Pengusaha Otobus Muda Indonesia (IPOMI) di Jakarta, pada hari Senin 21 September 2026.

Ia menyebut melalui implementasi sepuluh elemen SMK PAU dapat menjadi pedoman dalam pengendalian risiko, peningkatan kompetensi, pemeliharaan kendaraan, kepatuhan dan perbaikan berkelanjutan.

"Pemerintah melalui PM 85 Tahun 2018 mewajibkan seluruh perusahaan bus untuk memenuhi elemen SMK PAU. Penerapannya ini tidak hanya untuk memenuhi kewajiban, melainkan juga menjadi investasi untuk mencegah kecelakaan, meningkatkan efisiensi, serta mewujudkan pelayanan angkutan umum yang aman dan berkualitas," imbuhnya.

Selain itu, Ia menekankan pentingnya meningkatkan kompetensi pengemudi bus dan mengimbau perusahaan otobus untuk menerapkan jam kerja terbaik bagi pengemudi. Setiap bus diwajibkan masuk terminal agar dapat memberi waktu pengemudi beristirahat dan mengecek kondisi kendaraan sebelum melanjutkan perjalanan.

"Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009, setiap pengemudi wajib beristirahat setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut, beristirahat bisa di terminal maupun di lokasi *rest area* di jalan tol," katanya.

Pada kesempatan ini Ia juga meminta dukungan IPOMI agar dapat memastikan setiap armada busnya berangkat dari terminal dan pemberhentian terakhirnya juga dari terminal untuk membantu proses pengawasan kelaikan jalan bus yang beroperasi.

Sejalan dengan itu, Ketua IPOMI Kurnia Lesani Adnan menyampaikan IPOMI di bawah Organisasi Angkutan Darat (Organda) sekaligus sebagai mitra resmi pemerintah, berkomitmen untuk mewujudkan pelayanan angkutan umum yang berkualitas dan berkeselamatan.

"Sejak tahun 2013 IPOMI dideklarasikan, kami tidak berhenti berdiskusi demi keberlanjutan industri pelayanan transportasi khususnya angkutan orang. Ke depan kami bersama-sama akan menjaga dan membuat pelayanan transportasi darat lebih berkualitas dan lebih baik lagi," ujarnya.

Di balik setiap perjalanan bus, ada harapan penumpang untuk tiba dengan selamat dan kembali berkumpul bersama keluarga. Karena itu, penerapan SMK PAU, peningkatan kompetensi pengemudi, hingga pengawasan kelaikan kendaraan menjadi bagian penting dalam menjaga kepercayaan masyarakat terhadap transportasi umum.

Investasi terbaik perusahaan angkutan umum bukan hanya pada armada, tetapi juga pada keselamatan setiap penumpangnya



Ditjen Hubdat Perkuat Konsolidasi

Angkutan Penyeberangan Perintis ²⁰/₂₆

Dorong Konektivitas, Pemerataan Akses, dan Pertumbuhan Daerah melalui Layanan Penyeberangan yang Berkelanjutan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan terus memperkuat penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis sebagai bagian dari upaya meningkatkan konektivitas dan pemerataan akses transportasi bagi masyarakat, khususnya di daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil. Melalui konsolidasi penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis Tahun Anggaran 2026, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendorong agar layanan yang diberikan tidak hanya menjamin untuk keterhubungan antardaerah, tetapi juga dapat memberikan dampak terhadap aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat.

Angkutan penyeberangan memiliki fungsi strategis sebagai penghubung jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Penyelenggaraan angkutan perintis menjadi salah satu bentuk kehadiran pemerintah dalam menyediakan layanan transportasi pada wilayah yang belum sepenuhnya dapat dilayani melalui mekanisme komersial.

Penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis memiliki landasan regulasi, antara lain Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengamanatkan angkutan di perairan untuk daerah tertinggal dan/atau wilayah terpencil dilaksanakan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Selain itu, Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 mengatur bahwa pelayaran perintis dilaksanakan oleh pelaksana kegiatan angkutan laut, sungai dan danau, atau angkutan penyeberangan dengan biaya yang disediakan oleh Pemerintah dan/atau pemerintah daerah.

Layanan Menjangkau Berbagai Wilayah Indonesia

Pada Tahun Anggaran 2026, layanan angkutan penyeberangan perintis telah tersebar di berbagai wilayah Indonesia. Berdasarkan materi konsolidasi, layanan tersebut mencakup sejumlah provinsi dengan karakteristik wilayah dan kebutuhan konektivitas yang beragam.

Sebaran layanan antara lain terdapat di Aceh, Sumatera Utara, Riau, Kepulauan Riau, Sumatera Selatan, Bangka Belitung, Bengkulu, Jawa Timur, Kalimantan Barat, Kalimantan Utara, Kalimantan Selatan, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Selatan, Gorontalo, Nusa Tenggara Timur, Maluku, Maluku Utara, Papua Barat, dan Papua. Dengan jumlah lintas 245 dan jumlah kapal 93.

Pada Tahun Anggaran 2026, dukungan pemerintah terhadap layanan angkutan penyeberangan perintis tercermin melalui alokasi subsidi sebesar Rp421,3 miliar yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia. Maluku menjadi wilayah dengan alokasi subsidi terbesar, yakni Rp41,3 miliar atau 15,59%, disusul Sulawesi Utara sebesar Rp16,3 miliar atau 11,09%, dan Papua sebesar Rp12,3 miliar atau 9,37%.

Besarnya dukungan tersebut menunjukkan bahwa layanan penyeberangan perintis memiliki peran penting dalam menjaga konektivitas antarpulau, terutama di wilayah yang belum dapat sepenuhnya dilayani melalui mekanisme angkutan komersial.

Tidak Semua Lintas Langsung Berkembang

Dalam pelaksanaannya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mencatat bahwa keberadaan layanan perintis belum secara otomatis mendorong perkembangan seluruh lintasan yang dilayani. Materi konsolidasi mencatat bahwa tidak semua lintas perintis berkembang setelah layanan hadir.

Sejumlah faktor masih menjadi tantangan, baik dari sisi akses, operasional, maupun permintaan masyarakat. Dari aspek akses, beberapa wilayah masih menghadapi kondisi jalan menuju pelabuhan yang belum memadai, keterbatasan infrastruktur pelabuhan, serta integrasi antarmoda yang belum optimal.

Dari sisi operasional, terdapat kapal yang harus menjalani docking serta keterbatasan armada pengganti. Kondisi tersebut dapat berdampak pada frekuensi layanan yang belum sepenuhnya sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Sementara dari sisi permintaan, sebagian lintasan masih menghadapi *demand* yang rendah dan pertumbuhan penumpang maupun kendaraan yang belum signifikan.

Kondisi tersebut menjadi tantangan dalam mendorong pertumbuhan dan keberlanjutan layanan angkutan penyeberangan perintis. Oleh karena itu, diperlukan konsolidasi dan strategi yang lebih terintegrasi agar keberadaan layanan tidak hanya menghadirkan konektivitas, tetapi juga memberikan dampak nyata bagi perkembangan wilayah.

Layanan Perintis sebagai Penggerak Pertumbuhan Daerah

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menilai pengembangan layanan angkutan penyeberangan perintis perlu diarahkan pada terciptanya lintasan yang memberikan dampak nyata bagi pembangunan wilayah. Keberadaan layanan transportasi diharapkan mampu membuka akses masyarakat di wilayah terpencil dan terisolir terhadap berbagai kebutuhan dasar.

Layanan tersebut antara lain mendukung akses terhadap pendidikan, kesehatan, dan kebutuhan harian masyarakat. Konektivitas yang semakin baik juga diharapkan dapat mendorong aktivitas ekonomi masyarakat sekaligus mengurangi kesenjangan antarwilayah.

Dengan demikian, konsolidasi angkutan penyeberangan perintis diarahkan untuk memperkuat keterkaitan antara akses, konektivitas, ekonomi, dan pemerataan. Pendekatan tersebut diperlukan agar layanan yang disediakan pemerintah dapat memberikan manfaat yang lebih maksimal bagi masyarakat.

Sejumlah Lintas Berhasil Berkembang Menjadi Komersial

Di tengah berbagai tantangan tersebut, terdapat pula sejumlah lintasan perintis yang berkembang dan bertransformasi menjadi layanan komersial dalam beberapa tahun terakhir.

Berdasarkan data konsolidasi, perkembangan tersebut terjadi pada sejumlah lintasan pada periode 2017 hingga 2024. Beberapa di antaranya yaitu Tanjung Balai Karimun–Kundur, Tanjung Balai Karimun–Mengkapan, Jepara Karimunjawa, Bitung–Minanga, Melonguane–Musi, Wahai–Umei Putih, Padang–Sikakap, Sadaq–Tanjung Ru, Bitung–Melonguane, Sanana–Mangole, Meulaboh–Sinabang, Batulicin–Garongkong, Tarakan–Sembawang, hingga sejumlah lintasan lainnya.

Perkembangan sejumlah lintasan tersebut menunjukkan bahwa layanan perintis dapat menjadi bagian dari proses membuka akses dan mendukung pertumbuhan mobilitas masyarakat hingga suatu lintasan mampu berkembang menuju layanan komersial.

“Layanan penyeberangan perintis bukan hanya menyeberangkan, tetapi penggerak pertumbuhan daerah.”

Dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus menjaga konektivitas antardaerah, khususnya pada wilayah yang secara komersial belum sepenuhnya berkembang namun memiliki peran penting dalam mobilitas masyarakat dan distribusi barang.

Pada Tahun Anggaran 2026, layanan penyeberangan perintis mencakup 265 lintasan yang dilayani oleh 101 kapal, dengan nilai subsidi sebesar Rp485,87 miliar. Dari jumlah tersebut, sebanyak 132 lintasan atau 49% merupakan lintasan dalam kabupaten/kota, 114 lintasan atau 43% merupakan lintasan dalam provinsi, serta 19 lintasan atau 8% lintasan antarprovinsi.

Dari sisi armada, penyelenggaraan penyeberangan perintis pada 2026

didominasi oleh kapal yang dioperasikan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) sebanyak 85 kapal, disusul BUMD sebanyak 11 kapal dan operator swasta sebanyak 5 kapal. Dalam kurun 2016–2026, jumlah lintasan penyeberangan perintis bergerak dinamis, dari 224 lintasan pada 2016 dan mencapai jumlah tertinggi sebanyak 289 lintasan pada 2022. Pada periode yang sama, jumlah kapal juga berkembang dari 86 kapal pada 2016 hingga mencapai 106 kapal pada 2022, sebelum tercatat sebanyak 101 kapal pada 2026. Secara rata-rata selama periode tersebut terdapat sekitar 242 lintasan dan 95 kapal, dengan rata-rata nilai subsidi sekitar Rp494,89 miliar per tahun.

“Kita perlu melihat layanan perintis secara lebih menyeluruh, mulai dari akses menuju pelabuhan, kesiapan infrastruktur dan armada, integrasi antarmoda, hingga potensi demand di wilayah yang dilayani.”

Di tengah upaya untuk menjaga keberlanjutan pelayanan, evaluasi juga menunjukkan terdapat 14 lintasan perintis dengan *load factor* (LF) kendaraan di atas 60%. Secara rata-rata, ke-14 lintasan tersebut mencatat LF kendaraan sebesar 69,18%, sedangkan LF penumpang sebesar 22,85%. Kondisi tersebut menunjukkan adanya potensi pasar yang cukup baik, terutama dari pergerakan kendaraan. Namun demikian, pendapatan pada lintasan–lintasan tersebut masih belum sepenuhnya mampu menutup biaya operasional. Karena itu, pengembangan lintasan menuju kondisi yang lebih ekonomis tetap memerlukan evaluasi menyeluruh, melalui optimalisasi biaya operasional, peningkatan pendapatan maupun penyesuaian tarif yang terukur, dengan tetap mempertimbangkan kemampuan masyarakat dan fungsi pelayanan penyeberangan perintis.

Salah satu contoh rentang kondisi finansial tersebut terlihat pada lintasan Sorong–Waigeo (Waisai) yang memiliki LF kendaraan 67,39%, dengan proyeksi pendapatan sekitar Rp4,27 miliar dibandingkan

biaya sekitar Rp4,38 miliar, sehingga masih terdapat selisih sekitar Rp107,51 juta. Sementara itu, pada lintasan Pulau Laut Timur–Sebuku, LF kendaraan telah mencapai 77,18%, tetapi proyeksi pendapatan sekitar Rp1,96 miliar masih berada di bawah kebutuhan biaya sekitar Rp8,21 miliar. Data ini memperlihatkan bahwa tingginya tingkat keterisian kendaraan belum secara otomatis menjadikan suatu lintasan layak secara komersial, karena karakteristik lintasan, jarak pelayanan, struktur biaya operasi, serta tingkat tarif memengaruhi keekonomiannya.

Selain aspek keekonomian lintasan, kesiapan armada menjadi perhatian penting dalam menjaga keandalan layanan penyeberangan perintis. Pada Tahun Anggaran 2026, terdapat sejumlah lintasan di wilayah Indonesia Timur yang belum dapat terlayani secara optimal akibat kapal mengalami kerusakan, baik ringan maupun berat. Data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mencatat sedikitnya sembilan kapal mengalami kendala perawatan yang berkaitan dengan keterbatasan modal usaha operator, yaitu KMP Egron, KMP Tanjung Kabat, KMP Lorry Amar, KMP Lelemuke, KMP Marsela, KMP Bobot Masiwang, KMP Berkat Porodisa, KMP Ile Boleng, dan KMP Tude. Armada tersebut tersebar di Maluku, Sulawesi Utara, dan Nusa Tenggara Timur.

Penguatan Armada Menjadi Perhatian

Selain faktor akses dan *demand*, kesiapan armada juga menjadi salah satu perhatian dalam penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis Tahun Anggaran 2026.

“Kita perlu memastikan layanan perintis tidak hanya tersedia di atas kertas, tetapi benar-benar dapat beroperasi dan dirasakan manfaatnya oleh masyarakat”

Dalam materi konsolidasi telah disebutkan bahwa beberapa lintas angkutan penyeberangan perintis, khususnya di wilayah Indonesia Timur, yang belum

dapat terlayani secara optimal akibat tingginya jumlah kapal yang mengalami kerusakan, baik ringan maupun berat. Kondisi tersebut berdampak terhadap ketersediaan armada operasional di lapangan.

Kegiatan *docking* menjadi bagian penting dalam menjaga kondisi kapal dan keberlangsungan operasional layanan. Oleh karena itu, pengelolaan pada angkutan penyeberangan perintis perlu dilakukan secara terintegrasi dengan memperhatikan kesiapan armada, kebutuhan masyarakat, kondisi infrastruktur, perkembangan wilayah yang dilayani.

Menuju Layanan Perintis yang Berkelanjutan

Melalui konsolidasi angkutan penyeberangan perintis Tahun 2026, maka Direktorat Jenderal Perhubungan Darat terus mendorong agar penyelenggaraan layanan dapat memberikan dampak yang lebih nyata bagi masyarakat dan daerah.

Penguatan konektivitas melalui angkutan penyeberangan perintis diharapkan tidak berhenti pada tersedianya layanan transportasi, tetapi mampu membuka akses, mendukung aktivitas masyarakat, mengurangi kesenjangan, dan menjadi bagian dari penggerak pertumbuhan daerah.

Dengan pendekatan yang terintegrasi dan mempertimbangkan aspek akses, ekonomi, konektivitas, serta pemerataan, layanan angkutan penyeberangan perintis diharapkan dapat semakin tepat sasaran, berkelanjutan, dan memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat di berbagai wilayah Indonesia.

Keseluruhan penyelenggaraan angkutan penyeberangan perintis menghadapi tantangan untuk menjaga keseimbangan antara fungsi pelayanan publik, keselamatan, keandalan armada, keberlanjutan pembiayaan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat akan terus melakukan evaluasi terhadap kinerja lintasan dan kapal sebagai dasar untuk menentukan kebijakan pelayanan yang semakin efektif dan tepat sasaran.

Setiap lintasan penyeberangan perintis membuka lebih dari sekadar jalur transportasi. Ia menggerakkan perekonomian, memperluas kesempatan, dan mendekatkan masyarakat pada pusat-pusat pertumbuhan.

Menjaga Keselamatan Hingga ke Simpul Penyeberangan

Pelabuhan Penyeberangan Disiapkan Jadi Simpul Strategis Pengendalian ODOL Menuju 2027



Upaya mewujudkan Zero Over Dimension Over Loading (ODOL) 2027 tidak hanya dilakukan di ruas jalan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mendorong penguatan pengendalian kendaraan angkutan barang hingga ke simpul penyeberangan, salah satunya melalui pengembangan sistem pengendalian di lintasan Merak-Bakauheni.

Langkah ini menjadi bagian dari upaya memperkuat keselamatan transportasi secara menyeluruh. Sebab, keselamatan perjalanan kendaraan angkutan barang tidak berhenti ketika kendaraan meninggalkan jalan raya, tetapi harus tetap terjaga ketika memasuki pelabuhan, naik ke kapal, hingga kembali melanjutkan perjalanan di pelabuhan tujuan.

Pada dasarnya, pengendalian kendaraan di pelabuhan penyeberangan bukan hal baru. Kendaraan yang akan menggunakan layanan penyeberangan telah melalui sejumlah proses, mulai dari identifikasi melalui sistem tiket, penimbangan, hingga pengukuran dimensi kendaraan.

Artinya, informasi mengenai berat dan dimensi aktual kendaraan sebenarnya telah tersedia sebelum kendaraan melanjutkan proses pelayanan. Namun, data tersebut belum sepenuhnya jika dibandingkan secara terintegrasi dengan referensi legal kendaraan, seperti Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI) dan Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan (JBKI), untuk secara otomatis menghasilkan status kepatuhan kendaraan ODOL sebelum kendaraan melakukan *boarding*.

Karena itu, arah penguatan yang didorong bukan sekadar menambah titik pemeriksaan baru, melainkan membuat pemeriksaan yang sudah berjalan mampu menjawab satu pertanyaan penting: **apakah kendaraan tersebut patuh terhadap ketentuan yang berlaku?**

MENGAPA MERAK DAN BAKAUHENI? Lintasan Merak-Bakauheni dipilih karena menjadi salah satu simpul strategis pergerakan logistik antara Pulau Jawa dan Sumatera.

Berdasarkan *operational snapshot* ASDP pada 19 April 2025, tercatat sebanyak 13.245 kendaraan melintas dua arah Merak-Bakauheni dalam kurun waktu 24 jam. Dari jumlah tersebut, sebanyak 5.291 kendaraan merupakan kendaraan angkutan barang (KAB). Pelabuhan Merak juga memiliki tujuh dermaga aktif yang mendukung operasional penyeberangan. Data tersebut merupakan gambaran operasional pada tanggal tersebut dan bukan rata-rata lalu lintas harian.

Besarnya pergerakan kendaraan barang mampu menjadikan Merak-Bakauheni sebagai titik strategis untuk membangun model pengendalian yang lebih terintegrasi. Keberhasilan penerapan *piloting* kawasan Zero kendaraan ODOL pada lintasan ini juga diharapkan dapat menjadi dasar standardisasi penerapan pada pelabuhan penyeberangan lainnya.

DARI PORT CONTROL MENUJU SAFETY & COMPLIANCE GATE Saat ini, pengendalian kendaraan di pelabuhan telah mencakup proses *ticketing*, QR Ferizy, data kendaraan, *passenger manifest*, berat aktual, tinggi dan panjang kendaraan sebelum proses *boarding*.



Dari hasil observasi lapangan yang dituangkan dalam paparan, parameter operasional antara lain menggunakan batas berat sekitar 60 ton dengan toleransi 1-2 ton serta batas tinggi 4.200 mm, yang berkaitan dengan kemampuan fasilitas, *movable bridge*, dan pelayanan kapal. Namun, parameter tersebut belum secara langsung

membandingkan berat aktual kendaraan dengan JBI/JBKI masing-masing kendaraan.

Ke depan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendorong transformasi menuju *Safety & Compliance Gate*.



Melalui mekanisme ini, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) akan menjadi identitas unik kendaraan. Kendaraan diidentifikasi menggunakan teknologi *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR), kemudian data tersebut terhubung dengan BLUe dan basis data terkait untuk memperoleh informasi JBI/JBKI kendaraan.

Berat aktual kendaraan hasil penimbangan kemudian dapat dibandingkan langsung dengan JBI/JBKI sehingga sistem menghasilkan status kepatuhan secara otomatis. Identifikasi muatan melalui Surat Muatan Barang (SMB) juga menjadi bagian dari pemeriksaan kepatuhan.

Dengan demikian, kapasitas pelabuhan dan kepatuhan kendaraan diposisikan sebagai dua aspek pengendalian yang saling melengkapi.

Port Safety + Vehicle Compliance = Integrated Transport Safety.

Pelabuhan menjadi titik intervensi yang sangat strategis karena merupakan gerbang terakhir sebelum kendaraan masuk ke dalam sistem penyeberangan. Melalui *Safety & Compliance Gate*, setiap kendaraan diharapkan telah terukur, teridentifikasi kepatuhannya, dan dipastikan aman sebelum naik ke kapal.

DUA QUICK WIN MENUJU JANUARI 2027 Untuk membangun *baseline Zero* kendaraan ODOL, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyiapkan dua langkah cepat.



Pertama, integrasi ANPR dengan ETLE HUB dan SMB. Kamera ANPR direncanakan dipasang pada Gate 1 dan/atau Gate 2 untuk menangkap TNKB setiap kendaraan angkutan barang yang masuk ke pelabuhan. TNKB selanjutnya menjadi *unique identifier* sekaligus kunci integrasi dengan basis data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.



Kedua, integrasi jembatan timbang dengan BLUe. Platform timbangan yang sudah tersedia akan diintegrasikan sehingga kendaraan dapat dikenali

melalui TNKB, data JBI/JBKI dapat ditarik dari sistem, kemudian berat aktual dibandingkan dengan ketentuan kendaraan. Dari proses tersebut, sistem dapat menentukan status kendaraan secara otomatis: **compliant** atau **overload**.

DARI Untuk menuju tahap tersebut,
PENDATAAN sejumlah langkah segera diarahkan
MENUJU pada penetapan lokasi pemasangan
DIGITAL ANPR, integrasi TNKB dengan ETLE
ENFORCEMENT HUB yang terhubung dengan BLUe, SMB dan SPIONAM, integrasi hasil timbangan dengan JBI/JBKI, pembangunan *dashboard baseline* kendaraan angkutan barang dan ODOL, serta penyiapan SOP penanganan hasil deteksi ODOL.

Transformasi tersebut dirancang dalam empat fase:

- **Tahap pertama** adalah integrasi, melalui penghubungan ANPR/TNKB dengan BLUe, sistem timbangan, JBI/JBKI, ETLE HUB serta SUMBA atau *manifest* barang.
- **Tahap kedua** adalah identifikasi, dengan pemasangan ANPR, pencatatan seluruh TNKB kendaraan angkutan barang dan pembangunan *baseline* pergerakan kendaraan.
- **Tahap ketiga** berupa verifikasi, membandingkan berat aktual dengan JBI/JBKI, menentukan *compliance* status, serta membangun *dashboard monitoring*.
- **Tahap keempat** adalah penegakan hukum, melalui penyusunan SOP penanganan kendaraan ODOL serta pelaksanaan *enforcement* sesuai kewenangan. Target yang dituju dalam paparan adalah *Zero* kendaraan ODOL *Control Operational* pada Januari 2027.



Satu Alur, Satu Kepatuhan

Konsep pengendalian yang disiapkan juga menghubungkan proses sejak sebelum kendaraan memasuki pelabuhan.

Mulai dari penimbangan dan pengukuran dimensi, pemeriksaan dokumen perjalanan, pengunggahan data kendaraan, verifikasi status melalui ETLE HUB, pemeriksaan kembali di gerbang pelabuhan hingga penanganan apabila ditemukan ketidaksesuaian.

Kendaraan dengan status sesuai dapat masuk ke area antrean muat kapal. Sebaliknya, apabila ditemukan ketidaksesuaian, kendaraan diarahkan ke *buffer zone* untuk penanganan sesuai mekanisme yang ditetapkan sebelum melanjutkan proses *boarding*.

Konsep ini menempatkan penimbangan, tiket, pengendalian di gerbang, serta penanganan pelanggaran dalam satu rantai kepatuhan kendaraan angkutan barang. Operator juga diarahkan untuk memastikan kendaraan yang melakukan *boarding* telah memenuhi ketentuan *zero* kendaraan ODOL dan kelengkapan dokumennya.

Dengan fondasi infrastruktur pengendalian yang pada dasarnya telah tersedia di Merak-Bakauheni, pendekatan menuju *zero* kendaraan ODOL tidak harus dimulai dari nol. Penguatan difokuskan pada penambahan *digital identity* dan *compliance layer* pada sistem yang telah berjalan.

Melalui langkah tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendorong pada pelabuhan penyeberangan tidak sekadar menjadi tempat perpindahan kendaraan dari jalan ke kapal, tetapi berkembang menjadi bagian penting dari ekosistem keselamatan transportasi.

Sebab, *zero* kendaraan ODOL bukan hanya persoalan jalan. Keselamatan penyeberangan dimulai bahkan sebelum kendaraan naik ke kapal.

Menjaga Mobilitas, Meringankan Beban

Dari kebijakan tarif menuju perjalanan yang lebih terjangkau dan pelayanan publik yang semakin dekat dengan masyarakat.



Perjalanan keluarga adalah ruang bagi perekonomian

Momen libur sekolah selalu identik dengan pergerakan masyarakat. Di tengah kebutuhan mobilitas tersebut, keterjangkauan biaya perjalanan menjadi bagian penting dari pengalaman masyarakat menggunakan transportasi publik.

Pada periode libur sekolah 2026, pemerintah menghadirkan stimulus berupa diskon tarif transportasi penyeberangan. Melalui skema tersebut, sebagian biaya jasa kepelabuhanan telah diberikan keringanan sehingga tarif terpadu yang dibayarkan pengguna menjadi lebih ringan.

Direktorat Sarana, Prasarana, dan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan, melaksanakan program ini pada 20 Juni sampai 5 Juli 2026 selama 16 hari. Diskon diberikan pada penumpang pejalan kaki serta kendaraan Golongan II dan Golongan IVA pada 14 pelabuhan yang berada di tujuh lintasan penyeberangan yang dikelola PT ASDP Indonesia Ferry (Persero).

Rangkaian persiapan stimulus ini tercatat melalui Siaran Pers Menteri Koordinator Perekonomian pada 26 Mei 2026, Notula Rakor Stimulus Diskon Transportasi pada 29 Mei 2026, lalu surat pemberitahuan pelaksanaan dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat kepada PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) pada 4 Juni 2026, serta Surat Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Keuangan, dan BP BUMN tertanggal 5 Juni 2026.

Rangkaian diperkuat dengan konfirmasi direktif Presiden sebagaimana tercantum dalam surat Menteri Sekretaris Negara Nomor B-50/M/SDK/KI.00/06/2026 tanggal 17 Juni 2026. Dengan demikian, pelaksanaan diskon menjadi bagian periode libur sekolah 2026 sekaligus kebijakan Natal 2026 dan Tahun Baru 2027.

Cakupan program menyentuh banyak jalur penyeberangan yang menjadi penghubung penting antarpulau. Tujuh lintasan yang telah mendapatkan stimulus adalah Merak–Bakauheni, Ketapang–Gilimanuk, Padangbai–Lembar, Kayangan–Pototano, Sape–Labuan Bajo, Telaga Pungur–Tanjung Uban, serta Ajibata–Ambarita. Untuk lintasan Merak–Bakauheni, skema berlaku pada layanan reguler dan eksekutif.

Ketika Angka Berbicara Tentang Manfaat

Program ini memiliki target subsidi sebesar Rp26.968.242.862 dengan sasaran 1.206.585 penerima manfaat. Dari jumlah tersebut, 1.042.498 merupakan penumpang yang berada dalam 377.334 kendaraan, sedangkan 164.087 merupakan penumpang pejalan kaki. Angka tersebut menggambarkan skala mobilitas yang hendak didukung selama masa libur sekolah.

100%	16 hari	21,11%
Diskon Tarif Jasa Kepelabuhanan	20 Juni - 5 Juli 2026	Setara Terhadap Rata-Rata Tarif Terpadu

Tarif yang dibayarkan pengguna jasa penyeberangan merupakan tarif terpadu. Ketika biaya perjalanan menjadi lebih ringan, ruang mobilitas keluarga ikut terbuka. Di saat yang sama, kelancaran pergerakan orang dan kendaraan mendukung aktivitas ekonomi di berbagai daerah yang terhubung oleh jalur penyeberangan.

Capaian program juga menunjukkan pentingnya sinergi antara kebijakan, operator, pengelola pelabuhan, dan masyarakat sebagai pengguna layanan. Mulai penyediaan regulasi, pelaksanaan di lapangan, penjualan tiket, monitoring, sosialisasi, hingga rekonsiliasi data—setiap tahap memiliki peran untuk memastikan stimulus berjalan sesuai sasaran.

Memahami Tarif Terpadu: Lebih dari Sekadar Potongan Tarif

Pada akhirnya, ukuran keberhasilan sebuah kebijakan transportasi tidak hanya terlihat dari besarnya anggaran yang terserap atau tingginya persentase penerima manfaat. Yang tidak kalah penting adalah pengalaman masyarakat bahwa apakah perjalanan terasa lebih mudah, informasi dapat dipahami, dan biaya yang dikeluarkan menjadi lebih terjangkau. Di situlah kebijakan transportasi menemukan maknanya, menghubungkan tempat sekaligus mendekatkan pelayanan kepada manusia.

Stimulus Diskon Tarif Penyeberangan pada Periode Libur Sekolah Tahun 2026

oleh

Ir. Andi Putra Jaya, S.SiT., M.Sc., IPM., ASEAN Eng., QRMP

Analisis Kebijakan Ahli Madya

Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda



Belajar Memaknai Integrasi Transportasi
dari Simpul hingga Tujuan

KETIKA SATU PERJALANAN TAK LAGI TERPUTUS



Keluar dari Stasiun KRL Bojonggede Belum Tentu Perjalanan Menjadi Lebih Mudah

Pada jam-jam sibuk, penumpang yang keluar dari stasiun harus berhadapan dengan ruang yang sama-sama ingin digunakan. Angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang. Ojek dan ojek daring mencari ruang untuk menjemput pelanggan. Pedagang beraktivitas di sekitar kawasan. Sementara pejalan kaki berusaha mencari celah di antara kendaraan.

Stasiun yang seharusnya menjadi pintu menuju perjalanan berikutnya justru dapat menjadi titik kemacetan dan kesemrawutan. Saya melihat kondisi itu bukan sekadar sebagai persoalan di depan sebuah stasiun. Bagi saya, itu adalah gambaran sederhana tentang satu pertanyaan yang lebih besar: Setelah penumpang turun dari kendaraan, apakah perjalanannya benar-benar menjadi lebih mudah?

Bagi Sebagian Orang, Hanya Sebuah Jembatan

Pada saat perencanaan pembangunan *Skybridge* Bojonggede, kawasan ini melayani sekitar 70 ribu pengguna KRL setiap hari. Kementerian Perhubungan kemudian membangun *skybridge* sepanjang 243 meter yang menghubungkan

Stasiun KRL Bojonggede dengan Terminal Penumpang Tipe C Bojonggede.

Secara fisik, ia hanyalah sebuah jembatan. Tetapi fungsi sebuah jembatan tidak berhenti pada beton, pagar, atap, dan panjang lintasannya. Ia menghubungkan dua titik yang sebelumnya membuat penumpang harus berhadapan dengan ruang lalu lintas yang padat.

Bagi sebagian orang, mungkin yang terlihat hanyalah sebuah jembatan. Bagi sebuah sistem transportasi, jembatan itu adalah koneksi. Dan bagi penumpang, koneksi tersebut berarti perjalanan yang tidak lagi terputus.

Dari sinilah saya semakin memahami bahwa integrasi transportasi tidak cukup dilihat dari berapa banyak moda yang tersedia. Yang lebih penting adalah bagaimana seorang manusia berpindah dari satu bagian perjalanan ke bagian berikutnya.

Integrasi Dimulai dari Perjalanan Manusia

Bus dan kereta bisa saja berada dalam kawasan yang berdekatan. Tetapi jika penumpang harus berjalan jauh tanpa jalur yang aman, perpindahan itu belum tentu terasa terintegrasi.

Sebuah stasiun dapat memiliki kereta yang cepat dan modern. Namun jika setelah turun penumpang kesulitan mendapatkan angkutan lanjutan, perjalanan tetap memiliki hambatan.

Halte pun demikian. Ia bisa berada tidak jauh dari stasiun. Tetapi jika informasi tidak jelas, akses pejalan kaki buruk, atau waktu tunggu terlalu lama, perpindahan moda tetap menjadi beban. Karena itu, saya memandang integrasi dari perjalanan manusia, bukan dari moda transportasinya.

Bagi operator, ada banyak moda. Bagi pemerintah, ada banyak kewenangan. Bagi perencana, ada banyak jaringan dan simpul. Tetapi bagi masyarakat, semuanya hanya satu: perjalanan dari rumah menuju tujuan.

Ketika Satu Moda Tidak Bisa Bekerja Sendiri

Pemahaman tersebut semakin terasa ketika saya terlibat dalam berbagai proses pembahasan integrasi LRT Jabodebek.

Ketika LRT Jabodebek beroperasi, masyarakat tidak hanya mendapatkan moda transportasi baru. Mereka mendapatkan bagian baru dari ekosistem transportasi Jabodetabek.

LRT tidak berdiri sendiri. Perjalanan penumpangnya bersinggungan dengan KRL, MRT Jakarta, TransJakarta, Mikrotrans, angkutan umum lainnya, hingga Kereta Cepat. Di Stasiun Halim, misalnya, koneksi antara LRT Jabodebek dan Kereta Cepat menunjukkan bahwa perjalanan antarmoda harus dipikirkan sebagai satu rangkaian.

Dalam pembahasan integrasi, saya tidak hanya melihat hubungan antarmoda di atas peta. Yang lebih penting adalah pertanyaan yang sangat sederhana:

Di mana penumpang berjalan?

Bagaimana mereka berpindah?

Di mana kendaraan menurunkan dan menjemput penumpang?

Bagaimana perjalanan diteruskan setelah penumpang keluar dari stasiun?

Dan satu pertanyaan yang sering kali paling menentukan: Apakah perpindahan tersebut terasa mudah bagi manusia? Sebab garis yang saling bertemu di atas peta belum tentu menjadi perjalanan yang mudah.

Jembatan, Halte, dan Ruang Kecil yang Menentukan Perjalanan

Di Stasiun LRT Bekasi Barat, koneksi dengan kawasan Revo Mall memperlihatkan bahwa hubungan antara stasiun dan kawasan aktivitas perlu diterjemahkan menjadi akses fisik yang mudah. Di Halim, hubungan LRT Jabodebek dengan Kereta Cepat juga membawa pesan yang sama.

Penumpang tidak seharusnya merasa bahwa setiap kali berganti moda, mereka sedang memasuki sistem yang sama sekali berbeda. Idealnya, yang mereka rasakan hanyalah: Perjalanan terus berlanjut.

Hal serupa terlihat di Dukuh Atas. Kawasan ini mempertemukan berbagai moda transportasi publik. JPM Dukuh Atas menjadi salah satu elemen yang menghubungkan Stasiun LRT Jabodebek dengan Stasiun KRL Sudirman dan kawasan sekitarnya.

Pada Desember 2025, Stasiun Dukuh Atas BNI mencatat 781.580 pelanggan dan menjadi stasiun MRT Jakarta dengan jumlah pelanggan tertinggi pada bulan tersebut. MRT Jakarta juga menyebut bahwa stasiun dengan jumlah pelanggan tertinggi merupakan stasiun yang terintegrasi dengan moda transportasi publik lainnya dan bangunan di sekitarnya.

Angka tersebut tentu tidak serta-merta mampu membuktikan bahwa tingginya penggunaan hanya disebabkan oleh integrasi. Namun, ada pelajaran penting di sana: Simpul transportasi tidak berdiri sendiri. Ia hidup karena terhubung dengan moda lain, kawasan aktivitas, dan perjalanan masyarakat.

Kereta Membawa Penumpang Lebih Jauh, Feeder Membawa Mereka Lebih Dekat

Ada satu hal yang sering terlupakan ketika kita akan berbicara tentang transportasi massal. Kereta hanya dapat membawa penumpang sejauh jaringan relnya. Setelah itu, perjalanan harus diteruskan.

Di sinilah *feeder* menjadi penting. Dalam sebuah pengembangan LRT Jabodebek, saya juga terlibat dalam pembahasan kebutuhan halte terintegrasi pada beberapa stasiun yang akses angkutan umumnya masih perlu diperkuat.

Pertimbangannya bukan sekadar: Apakah halte sudah tersedia? Lalu, pertanyaannya lebih jauh: Setelah penumpang turun dari kereta, bagaimana mereka sampai ke tujuan?

Jika tidak tersedia pilihan angkutan lanjutan yang mudah, penumpang tentu akan mencari pilihan yang paling tersedia. Pada akhirnya, kendaraan pribadi maupun transportasi daring dapat kembali menjadi pilihan utama. Karena itu, integrasi tidak boleh berhenti pada stasiun. Kereta membawa penumpang lebih jauh. *Feeder* membawa mereka lebih dekat. Keduanya adalah bagian dari perjalanan yang sama.

Perjalanan Dimulai Sebelum Penumpang Naik Kereta

Tetapi perjalanan sebenarnya bahkan dimulai sebelum seseorang mencapai stasiun. Tidak



semua orang tinggal di depan stasiun. Ada yang harus menempuh beberapa kilometer untuk mencapai transportasi massal. Ada yang datang menggunakan kendaraan pribadi. Ada pula yang membutuhkan angkutan pengumpan.

Karena itu, *Park & Ride* dapat menjadi bagian dari sistem integrasi. Dalam pengembangan akses LRT Jabodebek, konsep *Park & Ride* antara lain diarahkan pada kawasan seperti Cibubur Junction, Taman Wiladatika, dan Revo Mall Bekasi.

Gagasannya sederhana: Kendaraan pribadi tidak harus selalu dibawa sampai pusat kota. Masyarakat dapat menggunakannya untuk mencapai titik perpindahan, kemudian melanjutkan perjalanan menggunakan transportasi massal. Jadi, *Park & Ride* bukan sekadar tempat parkir. Ia adalah bagian dari upaya mengubah pola perjalanan.

Ukuran Keberhasilan Bukan Jumlah Moda

Semakin banyak pengalaman di berbagai simpul, semakin saya melihat bahwa integrasi tidak dapat diukur hanya dari jumlah moda yang bertemu.

Pertanyaan yang lebih penting justru sederhana. Apakah perjalanan dari rumah menuju stasiun mudah?

Apakah akses pejalan kaki aman?

Apakah perpindahan dari KRL ke MRT mudah?

Apakah dari LRT tersedia feeder?

Apakah waktu tunggu dapat diprediksi?

Apakah informasi perjalanan mudah dipahami?

Dan yang tidak kalah penting: Apakah pengguna lanjut usia, anak-anak, serta penyandang disabilitas dapat berpindah dengan nyaman? Di situlah makna keandalan menjadi lebih luas. Kereta yang tepat waktu akan kehilangan sebagian manfaatnya jika penumpang harus menunggu terlalu lama untuk mendapatkan angkutan lanjutan.

Stasiun yang modern akan kehilangan sebagian keunggulannya jika sulit dicapai pejalan kaki. Simpul yang besar akan kehilangan fungsinya jika ruang di sekitarnya tidak tertata. Keandalan sebuah perjalanan ditentukan oleh mata rantai yang paling lemah.

Tidak Ada Satu Pihak yang Dapat Membangun Integrasi Seorang Diri

Integrasi juga bukan pekerjaan satu institusi. Pemerintah pusat memiliki kewenangan tertentu. Pemerintah daerah memiliki kewenangan lainnya. Operator memiliki sistem dan standar pelayanan masing-masing. Pengelola kawasan memiliki kepentingan terhadap aktivitas di sekitar simpul. Namun bagi penumpang, batas-batas tersebut tidak terlihat.

Penumpang tidak berpikir: "Sekarang saya berada dalam kewenangan operator A dan sebentar lagi memasuki kewenangan operator B." Yang mereka rasakan hanya: "Saya bisa

sampai tujuan dengan mudah atau tidak?"

Karena itu, integrasi membutuhkan kolaborasi. *Skybridge* tidak akan berarti tanpa dua sisi yang dihubungkannya. *Feeder* tidak akan berfungsi tanpa stasiun yang menjadi titik perpindahan. *Park & Ride* tidak akan efektif tanpa transportasi massal yang dapat diandalkan. Dan stasiun tidak akan menjadi simpul yang hidup tanpa kawasan serta masyarakat yang dilayaninya.

Pada Akhirnya yang Kita Bangun Adalah Satu Perjalanan

Mungkin inilah cara paling sederhana untuk memahami masa depan transportasi Indonesia. Jangan melihat LRT sebagai LRT.

Jangan melihat MRT sebagai MRT.

Jangan melihat KRL, bus, terminal, halte, *skybridge*, pedestrian, *Park & Ride* dan *feeder* sebagai fasilitas yang berdiri sendiri.

Lihatlah semuanya sebagai bagian dari satu perjalanan. Sebab ketika seseorang keluar dari rumah, ia tidak sedang merencanakan:

Moda pertama.

Moda kedua.

Moda ketiga.

Ia hanya sedang menuju satu tujuan.

Bagi operator ada banyak moda.

Bagi pemerintah ada banyak kewenangan.

Bagi perencana ada banyak jaringan dan simpul. Tetapi bagi masyarakat, hanya ada satu perjalanan. Maka pekerjaan kita bukan sekadar memastikan moda tersedia.

Pekerjaan kita adalah memastikan perjalanan tersebut tidak terputus ketika seseorang keluar dari rumah, menuju stasiun, berpindah dari satu kereta ke kereta lainnya, mencari angkutan lanjutan, berjalan menuju kawasan tujuan, hingga akhirnya tiba.

Transportasi yang baik bukanlah transportasi yang membuat masyarakat kagum pada banyaknya moda yang kita bangun.

Transportasi yang baik adalah ketika masyarakat tidak lagi merasa bahwa mereka sedang berpindah dari satu sistem ke sistem lainnya. Mereka hanya merasa perjalanan mereka terus berlanjut.

SAYA BERANGKAT. SAYA BERPINDAH. SAYA SAMPAI.

Bagi saya, sesederhana itulah ukuran keberhasilan integrasi transportasi. Ketika perpindahan tidak lagi terasa sebagai hambatan, ketika stasiun tidak lagi menjadi titik akhir, dan ketika setiap moda dapat melanjutkan perjalanan moda lainnya, transportasi telah benar-benar hadir untuk melayani.

Karena yang kita bangun bukan sekadar moda. Kita membangun satu perjalanan yang utuh. Terhubung. Melayani. Bergerak untuk Negeri.

Blind Spot: Kenali Area yang Tidak Terlihat

Masih banyak pengguna kendaraan yang belum memberikan perhatian cukup terhadap *blind spot*. Padahal, keterbatasan pandangan pada area tersebut dapat menjadi salah satu faktor yang meningkatkan risiko kecelakaan di jalan.



Saat berkendara, memperhatikan kondisi di sekitar kendaraan merupakan bagian penting dalam menjaga keselamatan. Namun, apakah seluruh area di sekitar kendaraan dapat terlihat oleh pengemudi? Ternyata, tidak selalu. Ada area tertentu yang tidak dapat terlihat oleh pengemudi meskipun sudah dibantu oleh kaca spion. Area tersebut dikenal sebagai *blind spot* atau titik buta. Oleh karena itu, penting bagi pengguna jalan untuk mengenali *blind spot* dan mampu memahami risikonya.

Blind spot terdapat pada setiap kendaraan, tetapi luasnya berbeda-beda tergantung pada jenis, ukuran, dan desain kendaraan. Semakin besar dimensi kendaraan, semakin luas pula area yang tidak terjangkau oleh pandangan pengemudi. Posisi kaca spion, muatan hingga bagian tertentu dari kendaraan juga dapat memengaruhi luas area tersebut. Karena itu, kendaraan berukuran besar seperti bus dan truk umumnya memiliki *blind spot* yang lebih luas dibanding kendaraan pribadi, sehingga pengguna jalan perlu lebih waspada saat berada di sekitarnya.

Meskipun begitu, masih banyak pengguna kendaraan yang belum

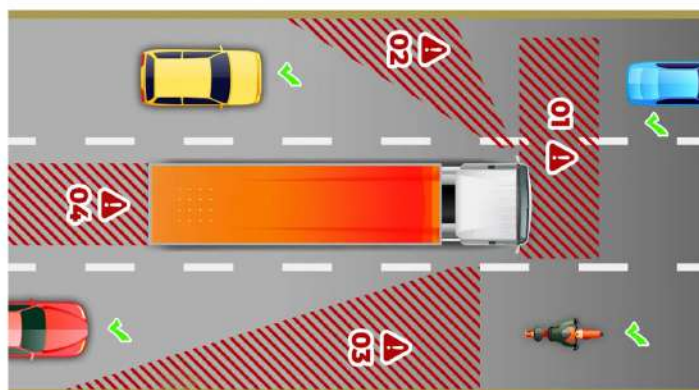
memberikan perhatian cukup terhadap *blind spot*. Padahal, dengan keterbatasan pandangan pada area tersebut dapat menjadi salah satu faktor yang meningkatkan risiko kecelakaan di jalan.

Keberadaan kendaraan di area *blind spot* perlu diwaspadai, terutama ketika kendaraan sedang berpindah lajur, berbelok, atau melakukan manuver lainnya. Pada kondisi tersebut, kendaraan yang berada di titik buta dapat luput dari perhatian pengemudi. Guna mengurangi risiko, pengemudi perlu memastikan kaca spion telah diatur dengan tepat sebelum berkendara dan selalu memeriksa kondisi sekitar sebelum bermanuver. Pengguna jalan juga perlu menghindari berada terlalu lama di sisi kendaraan lain khususnya kendaraan berukuran besar seperti bus dan truk, berikan jarak yang cukup agar setiap kendaraan memiliki ruang untuk bergerak dengan aman.

Ada satu cara sederhana untuk mengetahui apakah posisi kendaraan terlihat oleh pengemudi lain yaitu perhatikan kaca spionnya. Jika wajah pengemudi dapat terlihat melalui kaca spion, terdapat kemungkinan posisi kendaraan juga terlihat oleh pengemudi. Sebaliknya, jika wajah pengemudi tidak terlihat, terdapat kemungkinan kendaraan berada di area *blind spot*. Meski demikian, pengguna jalan tetap perlu memastikan kondisi sekitar sebelum melakukan manuver.

Blind spot merupakan keterbatasan pandangan kendaraan yang tidak dapat dihilangkan sepenuhnya. Namun, risikonya dapat dikurangi melalui kewaspadaan, pengaturan kaca spion yang tepat, serta kebiasaan menjaga jarak dan memeriksa kondisi sekitar.

Yuk, mulai biasakan cek posisi kaca spion sebelum tancap gas, dan hindari berlama-lama di titik buta kendaraan lain, terutama bus dan truk. Kewaspadaan kecil ini bisa jadi penentu keselamatan perjalanan #MitraDarat di jalan.





Jejak di Setiap Perjalanan

- 📷 M. Aulia HMS DJPD
- 📷 Bayu HMS DJPD
- 📷 Bambang HMS DJPD
- 📷 Fachry HMS DJPD
- 📷 Alfian HMS DJPD
- 📷 Rinjani HMS DJPD

- 01.** Rapat Dengar Pendapat KOMISI V DPR RI
- 02.** *Groundbreaking* BRT Cekungan Bandung Jawa Barat
- 03.** Kunjungan Kantor & Terminal Tipe A Alam Barajo
- 04.** Rakor Antar Kementerian/Lembaga Mengenai Pembahasan Rancangan Perpres Perlindungan Ekosistem Transportasi Berbasis Digital
- 05.** Mendampingi Menhub Pada Acara *Grab Online* di Terminal Jatijajar, Depok, Jawa Barat

03



04



07



10



11



14



17



18



- 06. Opening Ceremony Pameran The 33rd GIIAS
- 07. Transportasi Indonesia Award 2026
- 08. Audiensi dengan Wali Kota Bogor
- 09. Launching ETLE Hub
- 10. Upacara 17 Agustus 2026
- 11. Pelantikan PNS 2026
- 12. Launching Zona Pick Up di Balikpapan
- 13. Press Conference dengan tema

- "Evaluasi Penerapan ETLE HUB dalam Pengawasan Kendaraan Lebih Dimensi dan Lebih Muatan
- 14. Pelajar Pelopor dan Penyerahan Pemenang UPPKB dan Terminal Tipe A
- 15. Syukuran Hari Perhubungan Nasional 2026
- 16. Upacara Harhubnas 2026
- 17. Coffee Morning terkait Penguatan SMK-PAU
- 18. Menghadiri Acara Community Gathering Ipomi



*info***HUBDAT**

Berpikir Jernih Membangun Transportasi Darat



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

Lebih Mudah, Perjalanan Lebih Nyaman

- ✓ Mengetahui status kendaraan secara transparan
- ✓ Mendukung keselamatan perjalanan
- ✓ Berpartisipasi dalam pengawasan layanan transportasi

**Praktis, Cepat,
dan Terpercaya**

Karena keselamatan dimulai
dari Informasi yang tepat



MitraDarat



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

APLIKASI SUMBA

Surat Muatan Barang Digital
dari Ditjen Hubdat

Dukung Program Zero ODOL 2027

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membangun aplikasi **SUMBA (Surat Muatan Barang)** guna meningkatkan keselamatan dan menekan kerusakan infrastruktur.

Aplikasi ini juga mendukung penegakkan regulasi angkutan barang yang terintegrasi dengan sistem **Pemberitahuan Perdagangan Antarpulau Barang (PAB)** yang akan dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan dan Kementerian Keuangan.



Fitur Utama



Data kendaraan terintegrasi



Data transporter



Data pengemudi



Data pemilik barang



Data penerima barang



Data barang (jenis, kelompok, dan jumlah)

Manfaat Aplikasi SUMBA



Muatan terdokumentasi secara elektronik



Mendukung pengawasan kesesuaian berat muatan



Meningkatkan kepatuhan pelaku usaha dan memperkuat penegakan regulasi secara lebih efektif dan berkelanjutan