



Judul : Bagaimana Komitmen Pemerintah Daerah di Indonesia terhadap Pembangunan Transportasi Publik?
Tanggal : Jumat, 27 Februari 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : -

Penyediaan transportasi publik belum menjadi agenda utama pembangunan wilayah. Belum semua daerah memasukkan alokasi angkutan publik dalam anggaran daerahnya.

Oleh Budiawan Sidik A

Apa yang bisa Anda pelajari dari artikel ini:

1. Komitmen pendanaan lemah, transportasi publik kian terabaikan

Tidak semua daerah di Indonesia terutama perkotaan memiliki komitmen kuat untuk menyediakan fasilitas transportasi publik bagi warganya. Meskipun sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, penyediaan transportasi publik belum menjadi agenda utama pembangunan dan pengembangan wilayah. Belum semua daerah memasukkan pendanaan dan pembiayaan transportasi publik dalam anggaran daerahnya.

Menurut paparan pengamat transportasi Djoko Setijowarno dalam diskusi "Masa Depan Mobilitas Kota: Integrasi Antarmoda Menuju Transportasi Publik yang Ramah dan Terhubung", hingga 2025, hanya 33 pemerintah daerah yang mengalokasikan anggaran untuk operasionalisasi angkutan umum dalam APBD-nya.

Ke-33 pemda itu terdiri dari 11 pemerintah provinsi, 15 kota, dan 7 kabupaten. Ditambah lagi alokasi anggaran untuk pengembangan transportasi publik hanya berkisar 0,2 persen hingga 3,1 persen dari nominal APBD. Jumlah ini relatif sangat kecil dibandingkan dengan besarnya kebutuhan masyarakat terhadap transportasi publik.

Minimnya transportasi publik tersebut membuat ongkos transportasi masyarakat terus membengkak. Menurut data Survei Biaya Hidup 2022, rata-rata nilai konsumsi transportasi masyarakat yang tinggal di 65 kota mencapai Rp 3,4 juta dalam setahun atau sekitar Rp 282.000 sebulan. Angka ini setara dengan 12,78 persen dari total nilai konsumsi masyarakat di daerah bersangkutan. Padahal, menurut standar Bank Dunia, biaya transportasi yang dikeluarkan masyarakat idealnya tidak melebihi 10 persen dari total pengeluaran.

Di kawasan perkotaan besar, ongkos transportasi dapat lebih tinggi. Sebab, jarak antara pusat kota dan kawasan permukiman yang menyebar secara berkala ke pinggiran kota semakin jauh. Minimnya fasilitas dan infrastruktur transportasi umum membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi yang biayanya lebih mahal.

2. Transjakarta 22 tahun, fokuskan armada listrik dan integrasi antarmoda

Memasuki usia 22 tahun, fokus Transjakarta kini menghadirkan armada ramah lingkungan dengan bus listrik. Selain itu, integrasi antarmoda terus diperkuat untuk memastikan perjalanan penumpang lebih cepat, nyaman, dan modern, sesuai gaya hidup generasi muda Jakarta.

Sejak mulai mengaspal pada 15 Januari 2004, Transjakarta terus bertransformasi hingga menjadi tulang punggung mobilitas Jakarta. Kini, lebih dari 1,4 juta orang mengandalkan Transjakarta setiap hari lewat 233 rute.

Menjawab tuntutan zaman akan transportasi ramah lingkungan, Transjakarta mendorong mobilitas hijau dengan menghadirkan 470 bus listrik yang kini beroperasi di berbagai rute. Targetnya, semua armada beralih ke listrik pada tahun 2030 untuk menekan emisi dan memperbaiki kualitas udara Jakarta.

Porsi kendaraan listrik akan meningkat bertahap, 6 persen pada 2024, 17 persen pada 2025, 38 persen pada 2026, hingga 100 persen pada 2030. Total armada listrik ditargetkan mencapai 10.047 unit, terdiri dari 6.389 mikrotrans, 2.140 bus sedang, dan 1.518 bus besar.

Untuk menjaga layanan tetap jalan, Pemerintah Provinsi Jakarta mengalokasikan subsidi public service obligation (PSO) Transjakarta 2025 sebesar Rp 4,21 triliun, mayoritas untuk sarana (69,45 persen) dan sisanya untuk kebutuhan nonsarana (30,55 persen). Subsidi terbesar diberikan untuk bus besar Rp 1,8 triliun, diikuti nonsarana Rp 1,28 triliun, bus kecil Rp 900,5 miliar, dan bus sedang Rp 213 miliar.

Hingga 2025, armada Transjakarta telah mencapai 5.227 unit, dengan 2.978 di antaranya berupa Mikrotrans yang menjangkau permukiman padat. Layanan ini mengoperasikan 233 rute, 245 halte BRT, serta lebih dari 8.000 titik pemberhentian bus. Sepanjang 2025, Transjakarta melayani 413 juta pelanggan, naik 11 persen dari tahun sebelumnya.

Target untuk 2026 makin ambisius. Transjakarta membidik 425 juta pelanggan per tahun, dengan 240 rute, termasuk 10 rute baru Transjabodetabek, serta armada mencapai 5.255 unit bus.

3. Subsidi motor listrik berhenti, penguatan transportasi publik dinanti

Penghentian subsidi dan insentif untuk kendaraan listrik seharusnya menjadi momentum untuk mendorong transportasi publik tanpa melupakan transisi ke energi yang lebih bersih. Apalagi, kendaraan roda dua kerap disebut "pembunuh" transportasi publik.

Djoko Setijowarno menilai, target pemerintah untuk program transisi energi harus dimanfaatkan untuk mendukung transportasi publik menggunakan kendaraan listrik. Momentum ini harus didukung tak hanya anggaran, tetapi juga kampanye agar masyarakat mau beralih ke transportasi publik.

Untuk itu, lanjut Djoko, insentif atau subsidi pemerintah lebih baik digunakan untuk mendorong masyarakat menggunakan transportasi publik dan mengganti kendaraan bensin transportasi publik ke kendaraan listrik.

Di Indonesia, dari data yang dikumpulkan MTI, setidaknya ada 41 daerah, baik provinsi maupun kabupaten/kota, yang sudah menggunakan kendaraan listrik sebagai transportasi publik. Ia mencontohkan Jambi yang memiliki bus listrik Trans Bahagia atau Sumatera Utara yang sudah 100 persen menggunakan kendaraan listrik untuk transportasi publiknya.

"Ini yang harus didukung dan sudah dimulai oleh pemerintah daerah. Jika kebijakan serupa ada di pusat, saya pikir akan jauh lebih baik daripada insentif itu diberikan ke kendaraan listrik pabrikan semata," kata Djoko.

Djoko menambahkan, dari data yang ia kumpulkan sejak 2012, penggunaan bahan bakar minyak (BBM) di Indonesia dihabiskan untuk sepeda motor sebesar 53 persen. Sementara untuk angkutan umum hanya 3 persen, sisanya dibagi ke kendaraan pribadi lainnya.

"Pemerintah yang visioner seharusnya melihat ini. Momentum ini harus dimanfaatkan sambil mengontrol kendaraan pribadi, terutama sepeda motor," tutur Djoko.

4. Bus Trans Semarang, layanan BRT perkotaan sarat inovasi

Optimalisasi layanan bus rapid transit di Kota Semarang, Jawa Tengah, dapat membantu melancarkan roda perekonomian di kawasan metropolitan. Inovasi yang menjangkau semua lapisan masyarakat menjadi strategi Trans Semarang untuk menarik minat publik untuk mulai beralih mengutamakan transportasi umum dalam kegiatan sehari-hari.

Sejarah transportasi umum di Indonesia tak bisa lepas dari perkembangan bus rapid transit (BRT). Pertama hadir di DKI Jakarta tahun 2004, layanan transportasi umum berbasis bus ini telah menyebar ke lebih dari 25 kota di Indonesia. BRT kian menjadi primadona karena menawarkan layanan transportasi umum yang andal dengan tarif relatif murah.

Salah satu kota yang cukup awal mengikuti langkah Jakarta dalam menghadirkan BRT adalah Semarang. Tepat 14 tahun lalu, yakni pada 18 September 2009, koridor pertama BRT yang dijuluki Trans Semarang ini beroperasi secara penuh di trayek Terminal Mangkang-Terminal Penggaron yang dilayani oleh 20 bus.

Kemunculan BRT Trans Semarang dilandasi kebutuhan akan sarana transportasi umum yang lebih modern, yakni tersistem, andal, aman, dan nyaman.

Di samping itu, keunggulan BRT yang lain adalah dapat diimplementasikan secara cepat dan murah. Hasil penelitian dari Hasriwan Putra, pakar transportasi umum dari Badan Riset dan Inovasi Nasional (BRIN), pada 2019 menunjukkan, biaya pembangunan BRT hanya Rp 10 miliar-Rp 194 miliar per kilometer. Jumlah ini 10 kali lipat lebih kecil apabila dibandingkan dengan pembangunan transportasi berbasis rel, seperti light rapid transit (LRT) yang bisa mencapai Rp 1 triliun per kilometer.

Meski menawarkan sejumlah keunggulan, proses menghadirkan BRT di Kota Semarang bukanlah perkara mudah. Pada mulanya, Dinas Perhubungan Kota Semarang mengusulkan penyelenggaraan BRT di Kota Semarang sejak tahun 2006. Namun, rencana tersebut segera disambut aksi unjuk rasa penolakan ratusan pengusaha dan awak angkutan umum (Kompas, 3/5/2009).

5. Menciptakan infrastruktur transportasi berkelanjutan

Infrastruktur angkutan publik yang ramah lingkungan diperlukan untuk mewujudkan pembangunan berkelanjutan. Implementasinya membutuhkan komitmen pemangku kebijakan.

Ekonomi nasional yang terus tumbuh mendorong mobilitas penduduk. Penambahan panjang jalan dan peningkatan kualitas infrastrukturnya pun harus dilakukan guna mendukung tingginya aktivitas masyarakat.

Pada kurun satu dekade terakhir, total panjang jalan di Indonesia bertambah 59.802 kilometer, yakni dari 486.314 kilometer pada tahun 2010 menjadi 546.116 kilometer pada 2021. Pertambahan panjang jalan ini disertai peningkatan kualitas infrastruktur fisiknya. Jalan beraspal bertambah signifikan dalam kurun 10 tahun terakhir. Pada 2010 panjangnya masih 277.755 kilometer, sementara pada 2021 panjang jalan beraspal menjadi 366.301 kilometer.

Penambahan panjang jalan dan peningkatan kualitas infrastruktur ini sejalan dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang beroperasi. Pada 2015 akumulasi kendaraan bermotor di Indonesia sekitar 105 juta unit. Selang 7 tahun kemudian, pada 2022, jumlah kendaraan itu meningkat menjadi 148 juta unit. Angka ini merupakan akumulasi dari mobil penumpang, truk, bus, dan sepeda motor.

Jenis kendaraan yang beredar di jalanan Indonesia sebagian besar, yakni 85 persen, adalah sepeda motor. Setelah itu, ada mobil penumpang 12 persen, bus penumpang sekitar 4 persen, dan truk angkutan barang kurang dari 1 persen.

Proporsi kendaraan bermotor ini mengindikasikan tingginya ketergantungan penduduk Indonesia terhadap transportasi milik pribadi, terutama sepeda motor. Fenomena ini setidaknya memiliki dua makna. Pertama, tingkat kepemilikan sepeda motor yang sangat tinggi di Indonesia disebabkan fleksibilitas kendaraan pribadi. Kedua, jumlah sepeda motor yang besar mengindikasikan layanan jaringan transportasi umum belum maksimal. Masyarakat pun merasa perlu menyediakan transportasi pribadi untuk mobilitas setiap saat.

6. Trans Jateng hubungkan Surakarta-Sukoharjo-Wonogiri

Pemerintah Provinsi Jawa Tengah meluncurkan rute baru atas layanan bus rapid transit Trans Jateng, yakni Koridor VII. Dalam koridor itu, tiga daerah dapat dihubungkan, yakni Kota Surakarta, Kabupaten Sukoharjo, hingga Kabupaten Wonogiri. Keberadaan layanan ini diharapkan mampu menjadi solusi penekan inflasi transportasi.

Peluncuran layanan itu dilakukan oleh Gubernur Jawa Tengah Ganjar Pranowo di Alun-alun Kabupaten Wonogiri, Jateng, Selasa (8/8/2023). Turut hadir para kepala daerah yang wilayahnya dilalui kendaraan umum tersebut yakni Wali Kota Surakarta Gibran Rakabuming Raka, Bupati Sukoharjo Etik Suryani, dan Bupati Wonogiri Joko Sutopo.

"Transportasi merupakan salah satu komponen yang mengaduk-aduk inflasi. Sebab, hampir setiap hari, orang-orang itu bepergian. Dan, perlu kita akui, layanan transportasi publik kita belum seperti yang diharapkan," kata Ganjar dalam sambutannya.

Hal tersebut bisa dilihat dalam catatan data inflasi berdasarkan pemantauan di enam wilayah kota di Jawa Tengah, yakni sebesar 0,28 persen pada April 2023. Adapun tingkat inflasi tahun ke tahun tercatat 4,40 persen. Sektor transportasi menjadi sektor yang masuk kategori inflasi paling tinggi bila dilihat dalam kategori tahun ke tahun, yaitu 12,46 persen.

Keadaan itu mendorong diluncurkannya layanan bus rapid transit bernama Trans Jateng pada 2017. Dalam perjalanannya, terdapat tujuh koridor yang berhasil dibuat yang melayani sejumlah rute, yaitu Semarang-Bawen, Purwokerto-Purbalingga, Semarang-Kendal, Magelang-Purworejo, Surakarta-Sragen, Semarang-Grobogan, dan Surakarta-Sukoharjo-Wonogiri.

Rute teranyar ialah Surakarta-Sukoharjo-Wonogiri. Kebetulan rute itu diluncurkan di akhir masa kepemimpinan Ganjar sebagai Gubernur Jawa Tengah yang bakal purnabakti pada awal September nanti. Dengan adanya rute tambahan, ia merasa program kerjanya selama memimpin semakin terlengkap.