

Cerita di Balik Program Bus BTS di Indonesia: Dari Inspirasi ke Implementasi

Updates. - [REDAKSISATU.CO.ID](https://redaksisatu.co.id)

Jan 1, 2025 - 18:26



DENPASAR - Program transportasi publik berbasis bus dengan skema *_Buy the Service_* (BTS) adalah salah satu langkah nyata pemerintah untuk meningkatkan aksesibilitas dan kualitas transportasi massal di berbagai daerah. Program ini terinspirasi dari kesuksesan awal TransJakarta Busway di ibu kota, yang kemudian diikuti oleh TransJogja sebagai pionir di Yogyakarta. Perlahan tapi pasti, konsep ini mulai diperluas ke daerah-daerah lain, termasuk Bali, meskipun tidak termasuk dalam gelombang pertama penerapan.

Namun, cerita transportasi massal di Bali sebenarnya sudah dimulai lebih awal, sekitar tahun 2006, melalui Trans Sarbagita. Pada awalnya, program ini dirancang dengan ambisi besar: 17 koridor utama dan 17 koridor cabang yang menjangkau berbagai wilayah di Bali. Sayangnya, nasib Trans Sarbagita tidak seindah rencana. Dari total 34 trayek yang direncanakan, hanya dua yang terealisasi. Seperti bayi stunting, Trans Sarbagita lahir, hidup, tetapi tidak tumbuh.

Lalu, apa yang salah? Masalah utama terletak pada kurangnya dukungan, baik dari sisi pendanaan operasional maupun antusiasme masyarakat untuk menggunakan moda transportasi ini. Infrastruktur yang belum sepenuhnya siap dan minimnya edukasi publik tentang manfaat transportasi massal juga turut menjadi kendala.

Kehadiran Trans Metro Dewata

Pada tahun 2020, Bali kembali mendapat kesempatan untuk memperbaiki sistem transportasi massalnya. Pemerintah pusat, melalui Kementerian Perhubungan dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, meluncurkan program Trans Metro Dewata. Program ini adalah bagian dari BTS yang juga diterapkan serentak di lima daerah lainnya. Fokus wilayah operasinya adalah Denpasar dan sekitarnya.

Dengan 105 unit bus yang dioperasikan, Trans Metro Dewata mencoba memberikan layanan berkualitas kepada masyarakat. Selama tiga tahun pertama, dari September 2020 hingga 31 Oktober 2023, layanan ini digratiskan, memungkinkan masyarakat untuk merasakan manfaat transportasi publik tanpa harus memikirkan biaya. Namun, sejak 31 Oktober 2023, layanan ini mulai dikenakan tarif sebesar Rp4.400. Angka yang cukup terjangkau, tetapi jauh dari cukup untuk menutup biaya operasional tahunan yang mencapai sekitar Rp80 miliar.

Meski demikian, program ini telah menunjukkan hasil positif. Potensi penumpang mencapai sekitar dua juta orang per tahun, meskipun angkanya masih perlu ditingkatkan. Tentu saja, subsidi tetap diperlukan untuk memastikan keberlanjutan layanan ini, terutama karena tarif yang dikenakan tidak cukup untuk menutupi biaya operasional.

Tantangan dan Harapan ke Depan

Pemerintah pusat memiliki tugas besar untuk mendorong pengembangan transportasi massal di daerah lain. Dengan keterbatasan anggaran yang harus dibagi ke berbagai wilayah, harapan besar pun diberikan kepada pemerintah daerah untuk dapat mengambil alih pembiayaan operasional transportasi ini di masa depan. Ini bukan tugas yang mudah, mengingat subsidi dari pemerintah pusat selama ini menjadi tumpuan utama keberlanjutan program.

Namun, semangat untuk menghadirkan transportasi publik yang andal di daerah-daerah tetap menyala. Bukan hanya soal menyediakan bus, tetapi juga menciptakan ekosistem transportasi yang mendukung keberlanjutan, mulai dari edukasi publik, pengembangan infrastruktur, hingga inovasi dalam pengelolaan angkutan massal.

Seiring waktu, semoga inisiatif ini tidak hanya menjadi solusi transportasi di Bali dan daerah lain, tetapi juga menjadi inspirasi bagi masyarakat untuk mulai beralih

ke moda transportasi yang lebih ramah lingkungan dan efisien. Karena transportasi bukan hanya soal perjalanan dari titik A ke titik B, tetapi juga tentang membangun koneksi, mengurangi kesenjangan, dan menciptakan kota yang lebih baik untuk semua.

Denpasar, 01 Januari 2025

DR. I MADE RAI RIDARTHA

Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah Bali