

**Pemkot Soal Transportasi Massal di Samarinda,
Hanya Biyai Vendor Bukan Subsidi untuk Masyarakat,
Intip Kesiapannya**



Sumber gambar : Kaltimpost.co.id Jumat, 01/08/2025

SAMARINDA – Kepala Badan Perencanaan Pembangunan, Riset, dan Inovasi Daerah (Bapperida) Samarinda Ananta Fathurrozi menegaskan, proyek transportasi massal di Samarinda harus dirancang secara matang dan bertahap.

Ananta menjelaskan, menindaklanjuti hasil rapat koordinasi bersama Wali Kota Samarinda terkait sistem angkutan massal berbasis skema *buy the service* (BTS), pada prinsipnya wali kota setuju. “Transportasi massal itu dilaksanakan karena masuk dalam program unggulan. Tapi yang paling utama adalah kesiapan sistemnya dulu,” tegas Ananta.

Menurutnya, tahun depan akan difokuskan pada penyusunan sistem, perangkat lunak, dan regulasi pendukung, sebelum masuk ke pengadaan fisik pada 2027. “Kami fokus dulu membangun perangkat lunaknya, termasuk inovasi alternatif yang lebih murah dan sederhana dibanding BTS,” lanjutnya.

Ananta menyampaikan skema BTS melibatkan vendor nasional sebagai penyedia bus dan layanan. Namun, dia mengingatkan risiko pemborosan anggaran jika sistem dijalankan tanpa basis data yang akurat, atau uji coba terlebih dahulu. Dia mencontohkan satu kasus di mana subsidi besar dikeluarkan, namun jumlah penumpang justru sangat minim.

“Bayangkan satu trayek dengan subsidi Rp60 miliar, tapi yang naik hanya empat orang. Kami sebenarnya hanya membiayai vendor, bukan membantu masyarakat,” ujarnya.

Dia juga menekankan bahwa sistem transportasi massal yang dibangun harus benar-benar memaksa masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. “Kalau tidak, tujuan pengurangan kemacetan dan emisi tidak tercapai. Justru kami rugi,” jelasnya.

Ananta mengingatkan potensi membengkaknya pembiayaan jangka panjang bila mengikuti skema vendor nasional tanpa perencanaan rinci. Dia mencontohkan estimasi biaya yang bisa naik dari Rp60 miliar pada 2026, di 2027 menjadi Rp120 miliar, hingga Rp180 miliar pada 2030, jika mengikuti skema tahunan.

“Kalau sudah masuk ke Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) dan Rencana Strategis Organisasi Perangkat Daerah (Renstra OPD), itu harus dibiayai terus-menerus. Padahal kami belum punya kepastian soal efektivitas dan kesesuaian untuk Samarinda,” jelasnya.

Pemerintah juga membuka kemungkinan untuk menjajaki skema kerja sama dengan swasta lokal yang memiliki solusi lebih efisien. “Kalau ada yang bisa menawarkan sistem serupa tapi dengan biaya lebih murah, itu bisa jadi opsi. Tapi tentu harus ada bukti empiris dan kesiapan dari pihak lokal,” pungkask Ananta. **(dra)**

Sumber berita:

1. KALTIM POST, Pemkot Soal Transportasi Massal di Samarinda, Hanya Biayai Vendor Bukan Subsidi untuk Masyarakat, Intip Kesiapannya, 01/08/25

Catatan:

1. Dalam Pasal 158 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur sebagai berikut:
 - (1) Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan.

- (2) Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan:
- a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
 - b. lajur khusus;
 - c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
 - d. angkutan pengumpan.
2. Diatur dalam Pasal 5 ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan bahwa trayek tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
- a. trayek angkutan perkotaan khusus untuk pelajar/mahasiswa;
 - b. trayek perkotaan dengan angkutan massal yang tarif keekonomian tidak terjangkau daya beli masyarakat;
 - c. trayek yang penetapan tarifnya di bawah biaya operasional yang ditetapkan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah; dan/atau
 - d. angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, atau angkutan perdesaan yang berdampak nasional.