



KETERGANTUNGAN TERHADAP KENDARAAN PRIBADI DI KOTA PONTIANAK KALIMANTAN BARAT

Pratiwi Ramelia¹ dan Jawoto Sih Setyono²

¹Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

²Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro
email :pratiwiramelia@gmail.com

Abstrak : Kota Pontianak merupakan Ibu Kota Provinsi di Kalimantan Barat dengan keberadaan angkutan umum yang sangat minim. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis tingkat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi dan sistem transportasi di Kota Pontianak. Dari penelitian ini, diketahui bahwa tujuan pergerakan tertinggi yaitu Kecamatan Pontianak Selatan, Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Tenggara yang sudah terlayani trayek oplet, namun kurang terlayani oleh bus kota. Tingkat ketergantungan di Kota Pontianak yaitu pada tingkat sedang dengan skor grade point sebesar 2,375. Kecamatan dengan tingkat ketergantungan yang tinggi yaitu Kecamatan Pontianak Timur, Kecamatan Pontianak Utara, dan Kecamatan Pontianak Barat. Kemudian untuk Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Selatan memiliki tingkat ketergantungan sedang. Kecamatan Pontianak Tenggara memiliki tingkat ketergantungan yang rendah. Kecamatan Pontianak Kota, Kecamatan Pontianak Selatan, dan Kecamatan Pontianak Tenggara merupakan lokasi pusat kota dengan kegiatan ekonomi, perkantoran, perdagangan, dan lainnya terpusat pada kecamatan ini. Untuk sistem jaringan, kualitas jaringan infrastruktur jalan maupun jembatan pada jalan-jalan utama di Kota Pontianak termasuk dalam kategori baik dan sudah merupakan perkerasan aspal. Hal ini mendorong kualitas aksesibilitas yang lebih baik bagi pengguna kendaraan pribadi. Penyediaan moda angkutan umum masih dikelola oleh pihak swasta dan pokja masyarakat, hal ini menyebabkan tarif angkutan umum yang tinggi dan tergantung harga bahan bakar minyak yang berlaku, selain itu kualitas dan jumlah moda yang minim serta pelayanan angkutan umum yang buruk menyebabkan masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi.

Kata Kunci: Pembangunan Berkelanjutan, Moda Transportasi, Angkutan Umum, Tingkat Ketergantungan, Sistem Transportasi

Abstract: Pontianak is the capital city of West Kalimantan with the minimum presence of public transport. This study aimed to analyze the level of dependence on private vehicles and transportation systems in Pontianak. From this research, it was known that the highest trip distribution was to South Pontianak, Pontianak City, and Southeast Pontianak already served by oplet route, but under-served by city bus. The degree of dependence in Pontianak was at a medium level with a score of 2.375. Districts with a high degree of dependence was East Pontianak, North Pontianak, and the West Pontianak. Then for Pontianak City and South Pontianak has a moderate level of dependence. Southeast Pontianak has a low level of dependence. Pontianak City, South Pontianak, and the Southeast Pontianak is a city center location with economic activity, offices, commerce, and the other centered on this district. For network systems, the quality of road and bridge infrastructure network on the main streets in the city of Pontianak included in both categories and has an asphalt pavement. This encourages quality better accessibility for users of private vehicles. The provision of public transport modes are still managed by the private sector and the community working group, this led to a high rate of public transport and depending on the price of fuel oil in force, in addition to the quality and number of modes are minimal and poor public transport services cause people tend to use private vehicles.

Keywords: Transport Moda, Public Transport, Dependency Level, and Transportation System

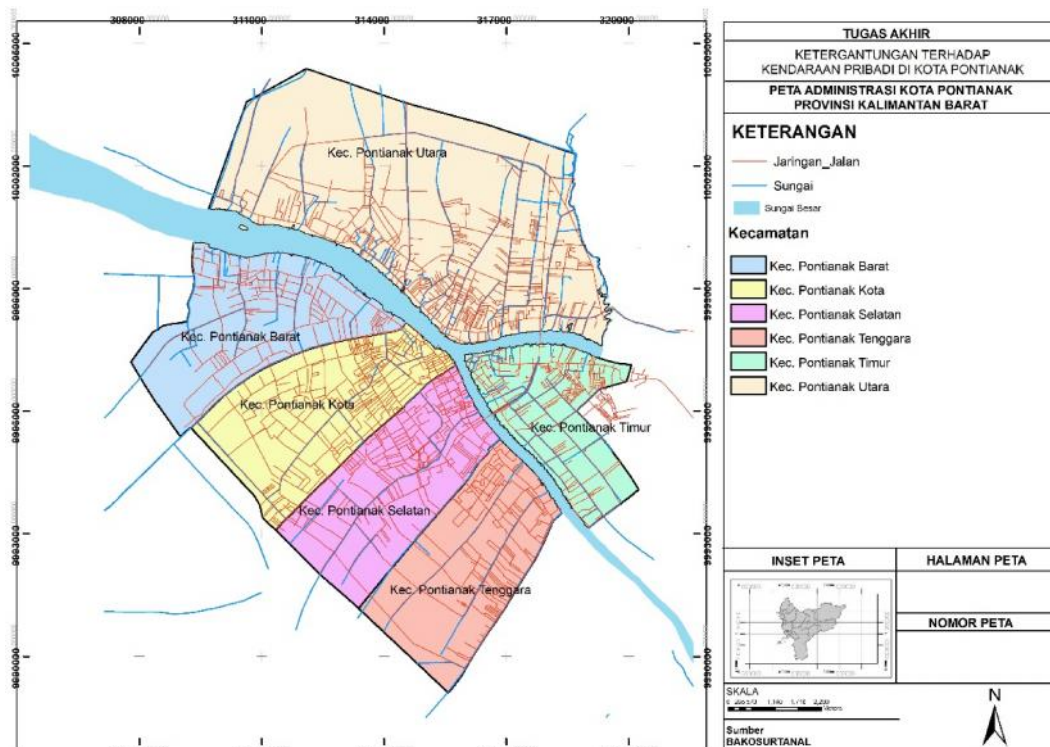
PENDAHULUAN

Kota Pontianak merupakan Ibu Kota Provinsi Kalimantan Barat yang terus berkembang cukup pesat seiring dengan berjalannya waktu. Tidak berbeda dengan kota besar lainnya di Indonesia, penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi terlihat di Kota Pontianak. Minimnya Angkutan Umum Perkotaan menyebabkan masyarakat Kota Pontianak lebih memilih kendaraan pribadi dalam memenuhi kebutuhan akan transportasi.

Jumlah angkutan umum terus menurun dari tahun ke tahun. Dinas Perhubungan mencatat, ada 368 unit oplet pada tahun 2011, 266 unit pada tahun 2012, dan hanya sebanyak 200 unit pada tahun 2013. Untuk bus kota, tercatat terdapat 17 unit pada tahun 2011, lalu kemudian bertambah menjadi 20 unit pada 2012, dan menurun drastis hingga yang tersisa hanya 8 unit pada tahun 2013. Sedangkan untuk jumlah kendaraan pribadi terus meningkat setiap tahunnya. Demikian pula kepemilikan

kendaraan pribadi, jumlah kepemilikan kendaraan terus meningkat setiap tahunnya.

Berbagai masalah transportasi di Kota Pontianak antara lain adalah minimnya angkutan umum perkotaan. Angkutan umum di Kota Pontianak berupa Angkutan Kota atau biasa disebut "oplet" oleh masyarakat sekitar dan juga bus kota. Oplet di Kota Pontianak memiliki kondisi yang sangat memprihatinkan. Bentuknya yang telah usang, dan jumlahnya yang semakin berkurang seiring berjalannya waktu serta jangkauan pelayanan yang terbatas (tidak melayani seluruh kota). Demikian pula dengan bus kota, selain jumlahnya yang semakin minim dan trayek pelayanan yang hanya terpusat dipusat kota, serta kondisinya yang juga telah usang tentu tidak memiliki daya tarik untuk digunakan oleh masyarakat. Selain keterbatasan angkutan umum, tingginya penggunaan kendaraan pribadi menyebabkan kepadatan diberbagai ruas jalan di Kota Pontianak.



Sumber : Bappeda Kota Pontianak, 2014

Gambar 1

Ruang Lingkup Penelitian

Jumlah sepeda motor di Kota Pontianak pada tahun 2013 sebesar 475.085 unit sedangkan mobil pribadi sebesar 40.770 unit (Kota Pontianak Dalam Angka, 2014). Jumlah ini jauh berbeda dengan jumlah kendaraan umum, yaitu 200 unit untuk oplet dan 8 unit untuk bus kota (Dinas Perhubungan, 2014). Dari data tersebut, dapat diasumsikan bahwa masyarakat Kota Pontianak menjadikan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama. Dari berbagai masalah yang terjadi, Kota Pontianak memiliki kecenderungan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Oleh karena itu, pertanyaan penelitian (research question) yang diangkat dari permasalahan tersebut adalah “Bagaimana ketergantungan masyarakat Kota Pontianak terhadap kendaraan pribadi?”.

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah menganalisis tingkat ketergantungannya terhadap kendaraan pribadi dan menganalisis sistem transportasi di Kota Pontianak. Artikel ini bertujuan untuk memaparkan secara singkat hasil penelitian yang telah dilakukan. Adapun sistematika penulisan artikel ini adalah dimulai dengan pendahuluan. Pendahuluan berisi latar belakang, permasalahan, uraian singkat tentang fenomena yang ada, serta tujuan penelitian. Selanjutnya adalah kajian literatur yang membahas mengenai teori-teori yang menjadi dasar indikator pada penelitian ini. Selanjutnya adalah pembahasan yang berisi analisis-analisis yang telah dilakukan, dan terakhir adalah kesimpulan.

KAJIAN LITERATUR

Pembangunan yang berkelanjutan adalah pembangunan yang memenuhi kebutuhan masa kini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri (Brundtland, 1987). Hal ini muncul dari pengakuan terhadap kebutuhan untuk menjaga keseimbangan antar pembangunan ekonomi

dan perlindungan lingkungan dan untuk memastikan kesetaraan intra- dan antar generasi (Quaddus dan Siddique, 2004).

Transportasi yang Berkelanjutan

Indikator dari transportasi yang berkelanjutan adalah seperti yang dijabarkan oleh Newman dan Kenworthy, 1999 adalah :

1. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (VKT atau VMT) perkapita.
2. Meningkatkan transit, pejalan kaki atau sepeda, dan pengumpulan kendaraan dan mengurangi penggunaan mobil tunggal (kendaraan pribadi).
3. Mengurangi jumlah komuter dari maupun ke tempat kerja.
4. Meningkatkan kecepatan rata-rata transit relatif terhadap mobil.
5. Meningkatkan jarak pelayanan dari transit relatif terhadap persediaan jalan.
6. Meningkatkan biaya pemulihan pada transit dari biaya.
7. Mengurangi ruang parkir per 1000 pekerja di CBD.
8. Meningkatkan jarak dari jalan lingkar yang terpisah.

Sistem Transportasi Mikro dan Makro

Sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan (Tamin, 2000). Pada transportasi sendiri, sistem transportasi terbagi menjadi dua, yaitu sistem transportasi makro dan sistem transportasi mikro. Untuk sistem transportasi mikro terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan. Adapun dari keseluruhan sistem tersebut terkait pula sistem kelembagaan sebagai sistem transportasi secara makro.

Sistem Kegiatan yaitu persebaran pusat-pusat kegiatan masyarakat dalam suatu kota, baik kegiatan sosial, ekonomi, maupun kegiatan lainnya. Sistem Jaringan yaitu jaringan yang menghubungkan antar pusat kegiatan tersebut. Sistem Pergerakan yaitu bagaimana pergerakan masyarakat di Kota Pontianak melalui jaringan yang ada menuju pusat-pusat kegiatan mereka. Sistem

transportasi makro terdiri dari sistem transportasi mikro analisis kelembagaan sebagai pelengkap. Kelembagaan disini dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, struktur organisasi pemerintah yang menaungi sistem transportasi, dan lainnya (Tamin, 2000).

Angkutan Umum

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. (Warpani, 1990). Angkutan Umum berperan dalam memenuhi kebutuhan

manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energi, dan juga perencanaan & pengembangan wilayah. (Warpani, 1990).

Tingkat Ketergantungan Terhadap Kendaraan Pribadi

Hung (2006) menjabarkan mengenai indikator ketergantungan terhadap kendaraan bermotor yang terbagi menjadi tiga kelompok: kepemilikan kendaraan, ketersediaan kendaraan alternatif, dan penggunaan kendaraan bermotor.

Tabel 1
Indikator Ketergantungan Terhadap Kendaraan Pribadi

Indikator			Level					
			Rendah		Sedang		Tinggi	
Kriteria Utama	Sub-Kriteria	Pengukuran	Jumlah	Tingkat Nilai	Jumlah	Tingkat Nilai	Jumlah	Tingkat Nilai
Kepemilikan Kendaraan	Sepeda Motor (MCO)	per 1000 penduduk	< 150	1	150-350	2	> 350	3
	Mobil Pribadi (PCO)	per 1000 penduduk	< 150	3	150-350	2	> 350	1
Keberadaan kendaraan alternatif selain sepeda motor dan mobil	Angkutan Umum	per 1000 penduduk	< 1	3	1-2	2	> 2	1
	Sepeda (BIO)	per 1000 penduduk	< 150	1	150-350	2	> 350	3
Penggunaan Kendaraan Pribadi	Proporsi dalam Lalu Lintas	%	< 30%	1	30 - 50 %	2	> 50 %	3
	Modal split dari sepeda motor	%	< 20%	1	20 - 40 %	2	> 40 %	3
	Modal split dari transportasi umum	%	< 20%	3	20 - 40 %	2	> 40 %	1
	Modal split dari	%	< 20%	3	20 - 40	2	> 40 %	1

	mobil pribadi				%			
	Modal split dari	%	< 20%	3	20 - 40	2	> 40 %	1
	moda tidak bermotor				%			

Sumber : Hung, 2006

Berdasarkan tabel tersebut, kepemilikan kendaraan merupakan salah satu indikator dalam menentukan tingkat ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan pribadi. Apabila kepemilikan motor dan mobil pribadi dibawah 150 unit per 1000 penduduk maka tingkat ketergantungannya rendah. Apabila masih berada diantara 150-350 unit per 1000 penduduk maka tergolong sedang. Namun apabila jumlah kepemilikan lebih dari 350 unit per 1000 penduduk, maka ketergantungan tersebut tergolong tinggi.

Keberadaan kendaraan alternatif juga merupakan salah satu indikator penting. Hal ini disebabkan secara logika semakin sedikit keberadaan kendaraan alternatif, maka tingkat ketergantungan masyarakat terhadap sepeda motor dan mobil pribadi tentu tinggi. Hal ini disebabkan masyarakat memenuhi kebutuhan mobilitas dengan membeli kendaraan pribadi. Contoh kendaraan alternatif adalah angkutan umum dan sepeda.

Indikator terpenting dalam pengukuran ketergantungan terhadap kendaraan pribadi adalah penggunaan sepeda motor. Dalam mengukur hal ini, dua hal penting dalam mengukur indikator ini adalah proporsi dalam lalu lintas dan modal split. Proporsi dalam lalu lintas merupakan persentase kendaraan yang melintas pada lalu lintas. Apabila persentase kendaraan pribadi tinggi, maka masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi. Dari hasil persentase ini juga dapat diketahui jenis kendaraan apa yang paling banyak digunakan.

METODE PENELITIAN

Jenis Penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian survei. Survei adalah suatu penyelidikan yang dilakukan untuk memperoleh fakta-fakta dari gejala-

gejala yang ada dan mencari keterangan secara faktual, baik mengenai institusi sosial, ekonomi, politik dari suatu kelompok maupun daerah dan hal ini dapat dilakukan secara sensus ataupun menggunakan sampel (Nazir, 1983; Goodall, 1987). Finterbusch (1983) memberikan batasan survei dengan sangat ringkas yaitu, "survey is an investigation by using questionnaires for collecting data", jadi survei menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpul data. Vredembregt (1978) mengemukakan bahwa metode survei adalah suatu metode penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan sejumlah besar variabel mengenai sejumlah besar individu melalui alat pengukur wawancara. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa metode survei merupakan metode pengumpulan data dengan menggunakan kuesioner dan wawancara.

HASIL PEMBAHASAN

Analisis Sistem Pergerakan

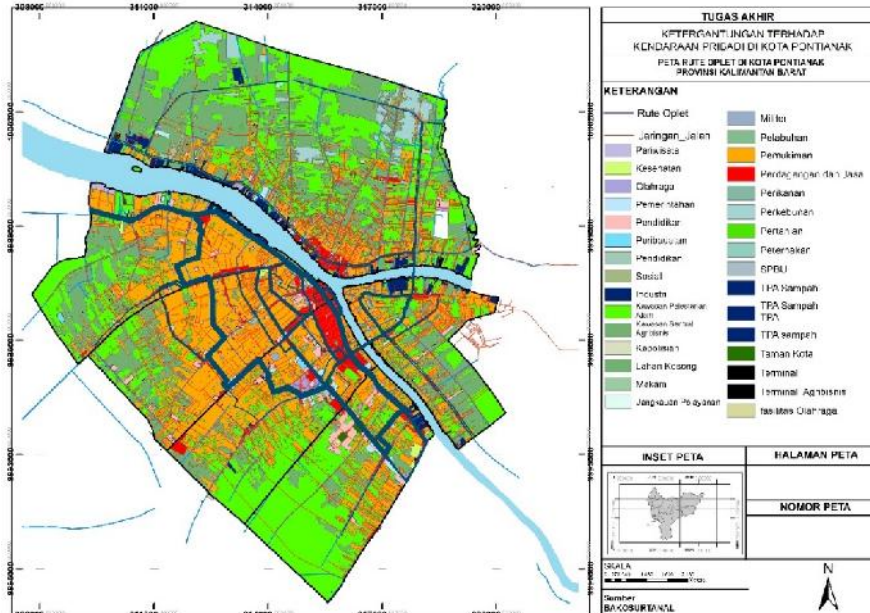
Tujuan pergerakan tertinggi yaitu Kecamatan Pontianak Selatan, Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Tenggara. Adapun pergerakan tersebut berasal dari Kecamatan Pontianak Utara, Kecamatan Pontianak Barat, dan Kecamatan Pontianak Kota. Tujuan pergerakan tertinggi pada Kecamatan Pontianak Selatan, Kecamatan Pontianak Kota, dan Kecamatan Pontianak Tenggara memiliki intensitas lalu lintas yang cukup tinggi. Intensitas lalu lintas yang tinggi tersebut menunjukkan bahwa masyarakat cenderung mengakses kecamatan tersebut untuk mencapai pusat kegiatan mereka.

Analisis Evaluasi Rute Pelayanan Angkutan Umum

Hampir keseluruhan kecamatan dengan sebaran pergerakan yang tinggi dilewati oleh oplet. Kecamatan Pontianak

Selatan, Kecamatan Pontianak Kota, dan Kecamatan Pontianak Tenggara yang memiliki sebaran pergerakan yang tinggi telah dilayani oleh oplet. Demikian pula

Kecamatan Pontianak Utara, Kecamatan Pontianak Barat, dan Kecamatan Pontianak Kota sebagai asal pergerakan telah terlayani oleh oplet.



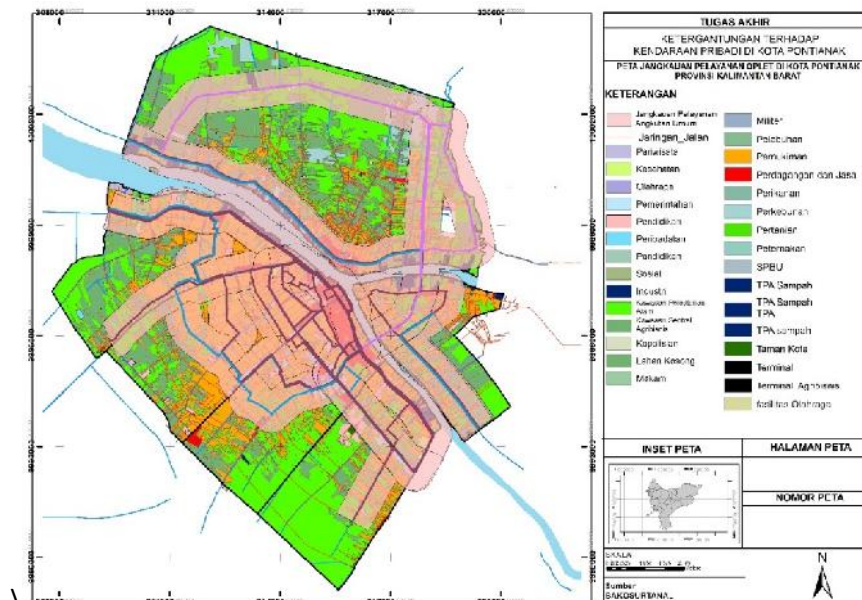
Sumber : Dinas Perhubungan, 2007

Gambar 2

Peta Rute Trayek Oplet Berdasarkan Sebaran Pergerakan

Pada peta, dapat dilihat bahwa jangkauan pelayanan angkutan 500 meter dari lokasi akses angkutan umum telah terlayani. Namun ada beberapa kawasan

pada Kecamatan Pontianak Kota, Kecamatan Pontianak Selatan, dan Kecamatan Pontianak tenggara yang berada diluar jarak jangkauan oplet.



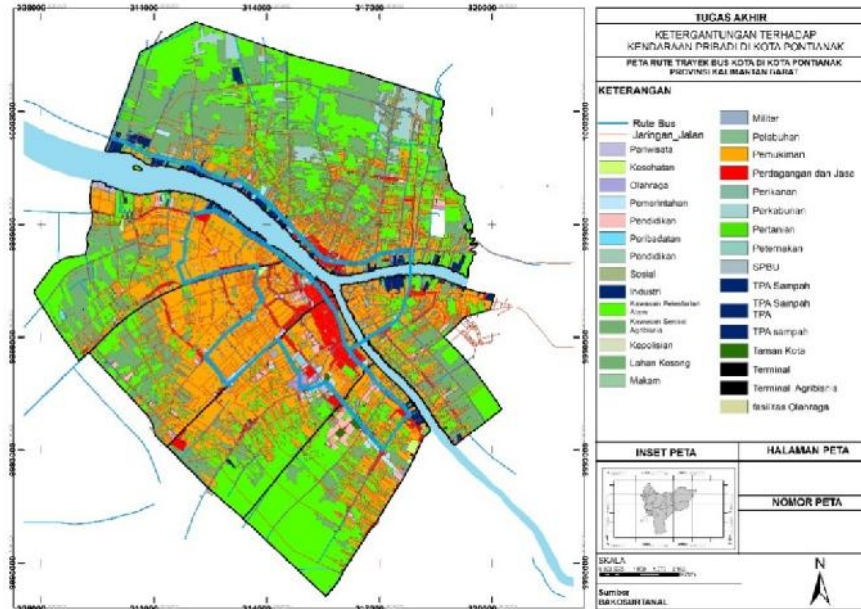
Sumber :Hasil Analisis Penulis, 2014

Gambar 3

Peta Jangkauan Pelayanan Oplet

Kecamatan Pontianak Selatan, Kecamatan Pontianak Kota, dan Kecamatan Pontianak Tenggara dengan sebaran pergerakan yang tinggi masih belum terlayani oleh bus kota. Beberapa kawasan

perdagangan dan jasa yang padat pada Kecamatan Pontianak Selatan tidak terlayani oleh bus kota. Adapun ruas jalan yang tidak terlayani oleh bus kota tersebut merupakan pusat-pusat sebaran pergerakan.



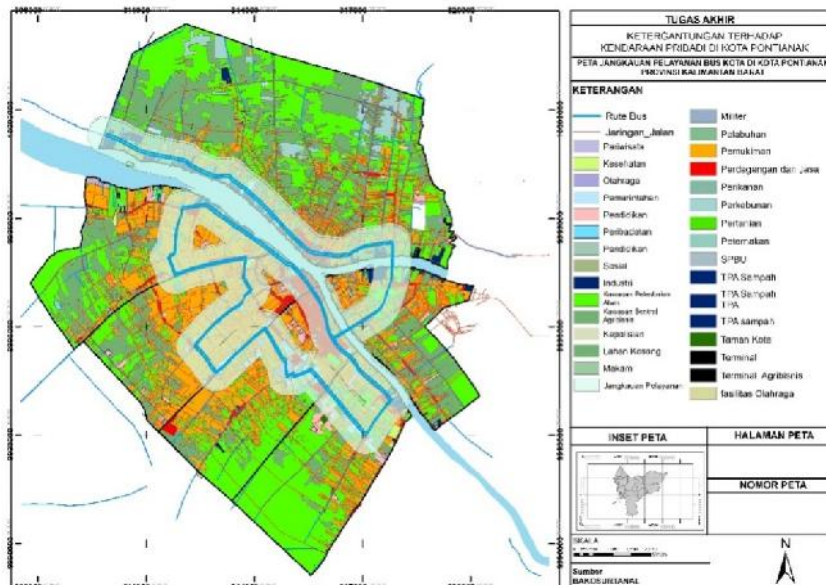
Sumber : Dinas Perhubungan, 2007

Gambar 4

Peta Rute Trayek Bus Kota

Jangkauan pelayanan bus kota masih belum mampu melayani keseluruhan Kota Pontianak. Jarak jangkauan akses terhadap angkutan umum adalah 500 meter, dapat

dilihat pada peta bahwa masih banyak kawasan dengan jarak diatas 500 meter yang belum terlayani oleh angkutan umum.



Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2014

Gambar 5

Peta Jangkauan Pelayanan Bus Kota

Analisis Tingkat Ketergantungan Terhadap Kendaraan Pribadi

Kecamatan Pontianak Utara, Kecamatan Pontianak Timur, dan Kecamatan Pontianak Barat memiliki tingkat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi yang tergolong tinggi. Untuk Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Selatan, tingkat ketergantungan tergolong sedang. Sedangkan ketergantungan pada Kecamatan Pontianak Tenggara tergolong rendah disebabkan karena jumlah penduduk kecamatan ini merupakan jumlah terendah dan jumlah kepemilikan kendaraan yang rendah. Selain itu, keberadaan angkutan umum pada kecamatan ini juga tergolong tinggi. Hal ini menyebabkan tingkat ketergantungan pada level yang rendah.

Tabel 3
Tingkat Ketergantungan Per Kecamatan

Kecamatan	Ketergantungan	
	Skor	Tingkat
Pontianak Utara	2,75	Tinggi
Pontianak Timur	2,88	Tinggi
Pontianak Barat	2,75	Tinggi
Pontianak Kota	2,38	Sedang
Pontianak Selatan	2,50	Sedang
Pontianak Tenggara	1,88	Rendah

Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2014

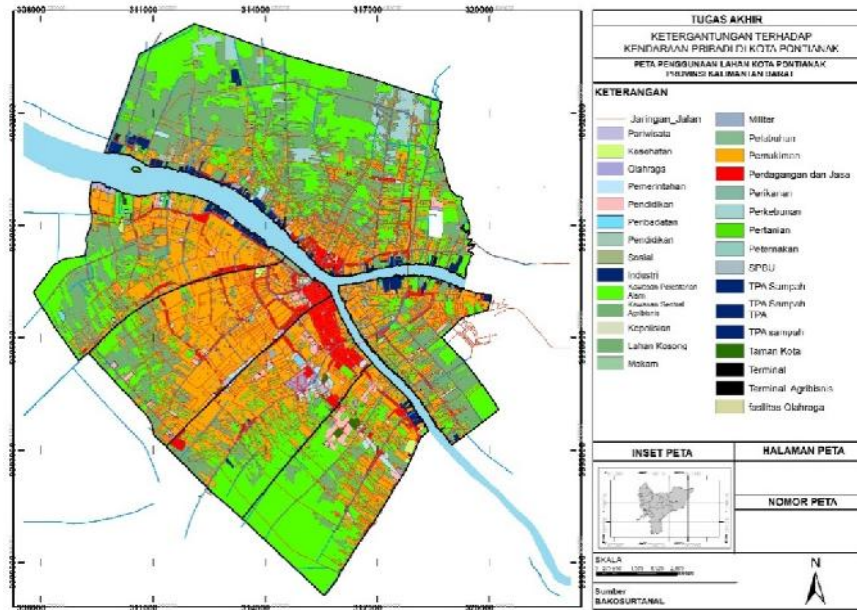
Rata-rata grade point tingkat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi Kota Pontianak yaitu 2,375, sehingga tingkat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi tergolong sedang. Walaupun tingkat ketergantungan tersebut tergolong sedang, hal ini tidak menutup kemungkinan bahwa tingkat ketergantungan tersebut akan naik kelas menjadi tinggi apabila sistem transportasi di Kota Pontianak tidak dibenahi dengan baik

Analisis Sistem Kegiatan

Tiap kecamatan di Kota Pontianak memiliki karakteristik aktivitas yang berbeda-beda. Seperti pada Kecamatan

Pontianak Utara yang didominasi oleh kegiatan pertanian dan industri, Kecamatan Pontianak Timur dengan kegiatan pertanian dan pemukiman, Kecamatan Pontianak Barat dengan kegiatan pemukiman dan pelabuhan, serta Kecamatan Pontianak Kota, Kecamatan Pontianak Selatan, dan Kecamatan Pontianak Tenggara yang berfungsi sebagai pusat kota dengan aktivitas pemukiman, pusat perdagangan dan jasa, dan perkantoran. Perbedaan aktivitas tersebut mendorong pergerakan masyarakat dalam beraktivitas dimana dalam pergerakan tersebut dibutuhkan jaringan transportasi dan moda transportasi.

Pada peta penggunaan lahan di Kota Pontianak, Kecamatan Pontianak Kota, Kecamatan Pontianak Selatan, dan Kecamatan Pontianak Tenggara merupakan kawasan pusat kota dimana banyak terdapat kawasan perdagangan dan jasa, perkantoran, pendidikan, dan lainnya dengan skala pelayanan untuk skala kota maupun provinsi. Sedangkan pada tabel, dapat dilihat bahwa jumlah fasilitas pendukung pada ketiga kecamatan ini memang cukup tinggi, demikian pula jumlah pemukimannya. Hal ini mengindikasikan bahwa masyarakat pada kawasan pemukiman di Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Selatan mengakses kecamatannya sendiri untuk menuju fasilitas pendukung. Hal ini menyebabkan tingkat ketergantungan pada kecamatan ini tergolong sedang. Untuk Kecamatan Pontianak Tenggara, persentase luas pemukiman dan persentase luas fasilitas pendukung hanya berbeda tipis. Dengan demikian, dapat diindikasikan bahwa masyarakat Kecamatan Pontianak Tenggara mengakses fasilitas pendukung pada kecamatannya sendiri sehingga ketergantungan pada kecamatan ini tergolong rendah.



Sumber : Bakosurtanal, 2014

Gambar 6

Peta Penggunaan Lahan Kota Pontianak 2014

ANALISIS SISTEM JARINGAN

Kegiatan Pendukung di Kota Pontianak terpusat pada Kecamatan Pontianak Selatan, Kota, dan Tenggara. Masyarakat dalam berpindah dari rumah mereka ketujuan mereka membutuhkan suatu jaringan infrastruktur jalan atau jembatan yang enghubungkannya. Jaringan yang menghubungkan pusat-pusat tersebut seharusnya memiliki kualitas aksesibilitas yang baik, agar masyarakat dapat berpindah dari satu titik ke lokasi lainnya dengan mudah dan cepat.

Tabel 5

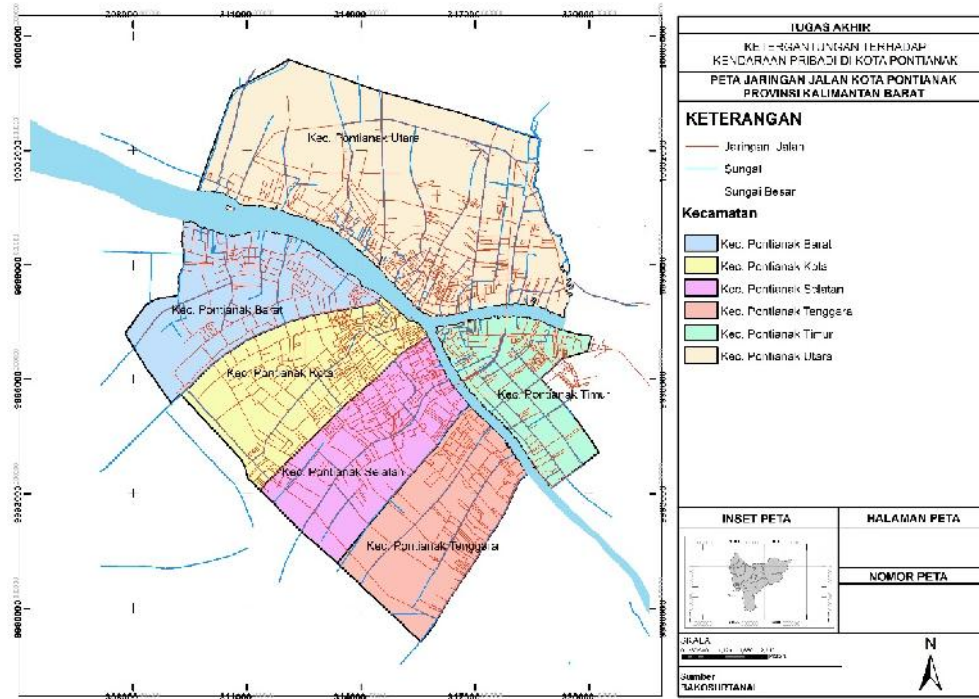
Data Kualitas Jaringan Jalan Kota Pontianak 2013

Kecamatan	Kondisi			
	B	S	RR	RB
Pontianak Utara	69,74 %	1,14 %	1.53 %	27,59 %
Pontianak Timur	76,72 %	2,79 %	1.04 %	19,45 %
Pontianak Barat	70,59 %	2,15 %	2.75 %	24,50 %
Pontianak Kota	80,28 %	2,03 %	2.05 %	15,65 %

Kecamatan	Kondisi			
	B	S	RR	RB
Pontianak Selatan	84,55 %	1,19 %	4.84 %	9,41 %
Pontianak Tenggara	77,85 %	0,63 %	4.50 %	17,01 %

Sumber : Dinas PU, 2014

Pada Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Selatan, tingkat ketertgantungan terhadap kendaraan pribadi tergolong sedang, hal ini dapat dijelaskan oleh kondisi jalan yang baik sehingga memudahkan pengguna jalan dan meningkatkan aksesibilitas terhadap pusat aktivitas. Kecamatan Pontianak Tenggara merupakan kecamatan dengan tingkat ketertgantungan yang kecil, dapat dilihat pada tabel bahwa persentase kondisi jalan yang rusak berat hanya sebesar 17,01% sehingga aksesibilitas pada Kecamatan ini tergolong baik. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa kualitas jalan yang baik pada kecamatan dengan pusat-pusat aktivitas pendukung yang cukup banyak didalamnya menyebabkan tingkat ketertgantungan terhadap kendaraan pribadi pada kecamatan lainnya.



Sumber : Dinas PU, 2014

Gambar 7

Peta Jaringan Jalan Kota Pontianak

Analisis Kelembagaan

Organisasi kelembagaan yang berwenang pada transportasi darat untuk Kota Pontianak yaitu Dinas Perhubungan Kota Pontianak, Dinas Pekerjaan Umum, Satlantas, dan lainnya. Untuk angkutan umum sendiri, oplet dan bus kota di Kota Pontianak masih dikelola oleh kelompok kerja masyarakat dan perusahaan swasta. Banyak kebijakan pemerintah yang secara tidak langsung memaksa masyarakat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi untuk beralih keangkutan umum, salah satunya adalah diberlakukannya pajak progressif kendaraan bermotor, kenaikan harga BBM bersubsidi, serta syarat uang muka minimal 30% untuk mengajukan kredit kendaraan bermotor.

KESIMPULAN

Penggunaan kendaraan pribadi disebabkan minimnya jumlah oplet maupun bus kota, selain itu trayek pelayanan bus kota kurang menyeluruh di Kota Pontianak. Tingkat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi di Kota Pontianak tergolong sedang dengan skor grade point sebesar 2,375.

Kecamatan dengan ketergantungan tinggi yaitu Kecamatan Pontianak Utara, Kecamatan Pontianak Timur, dan Kecamatan Pontianak Barat. Untuk Kecamatan Pontianak Kota dan Kecamatan Pontianak Selatan, tingkat ketergantungan tergolong sedang, sedangkan pada Kecamatan Pontianak Tenggara, tingkat ketergantungan tergolong rendah.

Hubungan antara satu analisis dan lainnya :

- Ketergantungan terhadap Sistem Kegiatan :Kecamatan dengan persentase luas fasilitas pendukung yang rendah memiliki tingkat ketergantungan yang tinggi.
- Sistem Kegiatan terhadap Sistem Jaringan :Kecamatan yang memiliki pusat fasilitas pendukung didalamnya memiliki jaringan jalan yang baik dan mempermudah akses dari luar untuk masuk ke kecamatan tersebut.
- Sistem Jaringan terhadap Sistem Pergerakan : Tarikan pada Kecamatan Pontianak Utara, Kecamatan Pontianak Timur, dan Kecamatan Pontianak barat lebih rendah daripada Kecamatan lainnya

dengan kondisi jaringan jalan yang lebih baik.

- Pada sistem kelembagaan, kebijakan pajak progressif kendaraan bermotor, uang muka minimal 30% untuk mengajukan kredit kendaraan bermotor, dan kenaikan BBM bersubsidi tidak mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi.

REKOMENDASI

Berikut adalah rekomendasi yang dapat diberikan bagi pemerintah kota Pontianak :

- a. Penyediaan Sistem Angkutan Umum Berkelanjutan
- b. Pengadaan Jaringan dan Fasilitas Pendukung Sistem Angkutan Umum Berkelanjutan

DAFTAR PUSTAKA

- Barter, Paul A. 1999. *An International Comparative Perspective on Urban Transport and Urban Form in Pasific Asia : The Challenge of Rapid Motorisation in Dense Cities*. Perth : Murdoch University.
- Black, J.A. 1981 *Urban Transport Planning : Theory and Practice*, London, Cromm Helm.
- Black, William R. 1996. Sustainable Transportation: A U.S. Perspective. *Journal of Transport Geography*.
- Black, William R. 2010. *Sustainable Transportation Problems and Solution*. New York dan London : Te Guilford Press.
- Brundtland. 1987. *Report of the World Commission on Environment and Development Our Common Future*. United Nations.
- Daly, H. E. 1992. *Steady State Economics*. Washington DC : Island Press.
- Finterbusch, Kurt. 1983. *Social Impact Assessment Methods*. Beverly Hills : Sage Publications.
- Gifford, Jonathan L. 2003. *Flexible Urban Transportation*. Arlington : George Mason University.
- Holdren, Daily, and Ehrlich. 1992. *The Meaning of Sustainability : Biogeophysical Aspects*. Washington DC : United Nations University.
- Hung, Khuat Viet. 2006. *Traffic Management in Motorcycle Dependent Cities*. Darmstadt : Darmstadt University of Technology.
- Kota Pontianak Dalam Angka 2013. Badan Pusat Statistik Kota Pontianak, 2013.
- Mitric, Slobodan. 2008. *Urban Transport for Development Towards an Operationally-Oriented Strategy*. Washington DC : The World Bank Group.
- Nasution, M Nur. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia.
- Nazir, Moh. 1983. *Metode Penelitian*. Jakarta : Penerbit Ghalia Indonesia.
- Newman dan Kenworthy. 1999. *Sustainability and Cities Overcoming Automobile Dependence*. Washington DC : Island Press.
- Prasetyo, B. dan L.M. Jannah. 2012. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Quaddus dan Siddique. 2004. *Development Planning Studies in Modelling and Decision Support*. Great Britain : MPG Books Ltd, Bodmin, Cornwall.
- Serageldin, dan Steer. 1994. *Making Development Sustainable: From*

- Concepts to Action. World Bank Publications.
- Schiller, Brunn, dan Kenworthy. 2010. *An Introduction to Sustainable Transportation Policy, Planning, and Implementation*. London and Washington DC : Earthscan.
- Schipper, L. (1996). Sustainable Transport: What It Is, Whether It Is. Paper presented at the Towards Sustainable Transportation Conference of the Organisation of Economic Co-operation and Development, Vancouver, BC, Canada.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi I. Bandung : Penerbit ITB.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi II. Bandung : Penerbit ITB.
- Vredenbergt, J. 1978. *Metode dan Teknik Penelitian Masyarakat*. Jakarta : PT Gramedia.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB.
- Yunus, Hadi Sabari. 2010. *Metodologi Penelitian Wilayah Kontemporer*. Yogyakarta : Penerbit Pustaka Pelajar.