

ANALISIS PERSYARATAN TEKNIS DAN KEBUTUHAN BECAK MOTOR DI YOGYAKARTA

Benidiktus Susanto

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jln. Babarsari 44 Yogyakarta, 55281
Telp: (0274) 487711
benis@mail.uajy.ac.id

Vian Andreas Mambruaru

Mahasiswa Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jln. Babarsari 44 Yogyakarta, 55281
Telp: (0274) 487711
vian13514@gmail.com

Abstract

Becaks have been understanding modification from traditional transportation to motorized becaks. The research analyzed technical requirement of motorized becaks according to transportation regulation and public demands. The research will compare bmotorized becaks and the technical requirement. The method of comparison will be combine with the technic of quetionnaire to observe publics demand and perceptions. The result indicated that motorized becaks in Yogyakarta out of technical qualification, however public demands of this moda are in high level.

Keywords: becak motor, roadworthiness, traffic safety

Abstrak

Sebagai moda angkutan tradisional di Yogyakarta, becak mulai mengalami perubahan yaitu dengan mengganti bagian belakangnya dengan mesin sepeda motor atau biasa disebut dengan becak motor. Penelitian ini akan menganalisis persyaratan teknik becak motor sebagai kendaraan bermotor sesuai dengan ketentuan perundangan yang berlaku di Indonesia serta menganalisis kebutuhan masyarakat akan kendaraan ini. Penelitian dilakukan dengan cara membandingkan kondisi becak dengan persyaratan kelaikan dan keselamatan kendaraan bermotor. Analisis kebutuhan dilakukan dengan kuesioner untuk menggali tingkat kebutuhan persepsi masyarakat. Hasil penelitian menunjukkan bahwa becak motor di Yogyakarta saat ini tidak memenuhi persyaratan teknis, namun kebutuhan masyarakat akan kebutuhan angkutan umum jenis ini cukup tinggi.

Kata Kunci: becak motor, kelaikan, keselamatan lalu lintas

LATAR BELAKANG

Sejak sekitar tahun 2013, pertumbuhan kendaraan jenis becak motor di Yogyakarta meningkat cukup pesat. Hal ini telah menimbulkan pro dan kontra di kalangan masyarakat. Di satu sisi becak motor dianggap sebagai kendaraan “ilegal”, di sisi lain becak motor menjadi salah satu alat mata pencaharian dan banyak dibutuhkan oleh masyarakat. Sementara itu, kebijakan pengaturan terhadap beralihnya becak kayuh menjadi becak motor tak kunjung tiba.

Kehadiran becak motor di Yogyakarta tak bisa dipungkiri adalah akibat kurang tersedianya angkutan umum yang memadai terutama dalam daerah layanannya. Angkutan tradisional seperti becak menjadi alternatif solusi bagi masyarakat yang masih membutuhkan angkutan umum, meskipun secara resmi belum nampak perhatian dari pemerintah akan keberadaan kendaraan jenis ini. Sebagai moda angkutan jarak pendek, becak menjadi moda favorit bagi kalangan ibu-ibu dan anak-anak usia sekolah dasar. Dengan tempat duduk

yang tidak bercampur dengan penumpang lain, ruang bawaan yang lebih luas, dan kecepatan yang rendah, kendaraan ini memberikan rasa nyaman dan aman bagi para penumpangnya, bahkan beberapa di antaranya sudah memakai becak secara berlangganan.

Pemekaran kota atau bentuk bertambah luasnya kota yang tersebar secara sporadis dan tidak terpola dengan baik (*urban sprawl*) menjadikan daerah layanan becak menjadi semakin luas. Tenaga manusia saja mulai dirasakan tidak mencukupi untuk dapat melayani kebutuhan masyarakat. Beberapa pengemudi becak mulai berinisiatif untuk menambahkan motor pada becaknya, sehingga dapat berlari dengan lebih kencang dan mengurangi kebutuhan tenaga manusia untuk menjalankannya.

Penelitian ini bertujuan untuk membandingkan persyaratan teknis yang telah ditetapkan oleh pemerintah terhadap kondisi nyata becak motor saat ini dan persepsi masyarakat akan kehadiran becak motor. Dengan penelitian ini diharapkan akan diperoleh titik temu antara kebutuhan akan keselamatan lalu lintas dan kebutuhan akan angkutan umum.

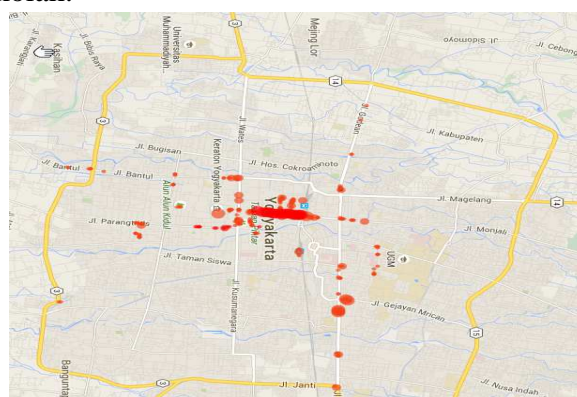
HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Jumlah dan Penyebaran Becak Motor di Yogyakarta

Hasil pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa operasional becak motor terpusat pada beberapa titik di wilayah perkotaan Yogyakarta. Para pengemudi becak tergabung dalam paguyuban-paguyuban pengemudi becak yang berpusat pada tempat yang biasa digunakan sebagai pangkalan masing-masing pengemudi becak. Jumlah keseluruhan becak motor tidak dapat diperoleh dengan pasti. Dalam survei di Kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta tidak ada data tentang jumlah becak motor ini, karena becak motor memang tidak termasuk dalam jenis kendaraan yang diijinkan beroperasi di jalan raya. Menurut salah seorang pengurus paguyuban pengemudi becak, jumlah becak motor di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sampai dengan Bulan Mei 2015 diperkirakan sudah mencapai lebih kurang 1.700 unit.

Gambar 1 menunjukkan sebaran pangkalan becak di wilayah perkotaan Yogyakarta. Dari gambar tersebut tampak bahwa daerah operasional becak motor masih berpusat pada daerah Malioboro dan sekitarnya. Titik-titik pangkalan becak motor lainnya berdasarkan pengamatan di lapangan terdapat pada pasar, daerah wisata, dan pusat-pusat perbelanjaan. Beberapa pusat pangkalan becak dan paguyubannya yang tercatat dalam penelitian ini antara lain seperti disajikan pada Tabel 1.

Radius pelayanan becak, berdasarkan wawancara dengan para pengemudi, berkisar antara 1 sampai dengan 5 kilometer. Setelah melakukan pelayanan transportasi biasanya pengemudi becak akan kembali ke pangkalannya masing-masing untuk menunggu penumpang lainnya. Pelayanan transportasi yang dapat diberikan oleh becak motor dapat berupa pengantaran penumpang (orang) maupun barang. Tarif yang diminta untuk sekali pelayanan belum ada standarnya. Tarif ditentukan berdasarkan jarak dan banyaknya muatan yang ditentukan melalui proses tawar-menawar. Beberapa pengemudi becak motor sudah mempunyai pelanggan tetap yang biasanya adalah ibu rumah tangga yang belanja ke pasar dan anak-anak sekolah.



Gambar 1 Peta Distribusi Becak di Yogyakarta (hasil analisis)

Tabel 1 Jumlah Pengemudi Becak pada Setiap Paguyuban (hasil analisis)

| No. | Lokasi Pangkal | Jumlah Anggota | Wilayah Operasi |
|-----|--------------------|----------------|--|
| 1. | Stasiun Tugu | ± 150 orang | Jl.Malioboro, Jl.Abu Bakar, Jl.Pasar kembang, Jl.margo Utomo, Jl.Diponegoro, Jl.Jendral Sudirman, Jl.AM Sangaji, Kota Baru dan sekitarnya |
| 2. | Pasar Patuk | ± 130 orang | Jl.Dagen, Jl.Jogonegoro, Jl.Gandekan Lor, Jl.margo Utomo, Jl.kemetiran kidul, Jl.Letnan Jendral Suprpto |
| 3. | Jalan Malioboro | ± 100 orang | Jl.Malioboro, Jl.Dagen, Jl.Gandekan, Jl.suryatmajan, Jl.Trikora, Jl.Jalan Alun-alun Utara sampai selatan, Jl.KH Ahmad Dahlan. |
| 4. | Pasar Beringharjo | ± 50 orang | Pasar Beringharjo, Jl.Suryotomo, Jl.Senopati, Jl.Sultan Agung, Jl.Mataram dan sekitarnya |
| 5. | Taman Pintar | ± 50 orang | Jl.Suryotomo, Jl.Senopati, Jl.Sultan Agung, Jl.Brigjen Katamso Selatan, Jl.Kolonel sugiono dan sekitarnya |
| 6. | Alun-alun Utara | ± 125 orang | Benteng Kraton, Jl.Mayjen Sutoyo, Jl.Sultan Agung, Jl.Brigjen Katamso Selatan, Jl.Kolonel sugiono, Jl.Kyai Haji Wahid Hasyim, Jl.Bugisan dan sekitarnya. |
| 7. | Jalan Parangtritis | ± 40 orang | Jl.Prawirotaman , Jl.Parangtritis, Jl.Singsingamangaraja, Jl. Imogiri Barat, Jl.Kolonel Sugiono, Jl.Menteri Supeno, Jl.Sorogenen dan sekitarnya |
| 8. | Hotel Ambarukmo | ± 60 orang | Jl.Laksamana Adisucipto, Jl.Urip Sumoharjo, Jl.Timoho, Ring road Selatan, Jl.Babarsari, Jl.Nologaten, Jl.Keledokan, dan sekitarnya |
| 9. | Hotel Saphire | ± 35 orang | Jl.Laksamana Adisucipto, Jl.Urip Sumoharjo,Jl.Alfandi, Jl.Jend Sudirman, daerah Kota Baru, Jl.Prof.Dr.Yohanes dan sekitarnya. |
| 10. | Pasar Demangan | ± 40 orang | Pasar Demangan, Jl.Laksamana Adisucipto, Jl.Urip Sumoharjo, Jl.Alfandi, Jl.Mrican, Jl. Jend Sudirman, Stasiun Giwangan, Jl. Prof.Dr.Yohanes dan sekitarnya |
| 11. | Wisma MM UGM | ± 30 orang | Depan Wisma UGM, wilayah UGM Jl.Kaliurang, Jl. Cik Di Tiro, Jl.Prof.Dr. Sardjito, Jl.Urip Sumoharjo, Jl. Alfandi, Jl.Mrican, Jl. Prof.Dr.Yohanes dan sekitarnya. |

Analisis Persyaratan Teknis

Analisis persyaratan teknis mengacu pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (pasal 48). Persyaratan teknis yang dimaksud meliputi susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, pengendalian kendaraan bermotor; dan/atau penempelan kendaraan bermotor.

Selain persyaratan teknis, kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan raya juga harus memenuhi persyaratan laik jalan yang ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Hal mengenai persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.



Gambar 2 Kondisi Fisik Becak Motor di Yogyakarta (hasil analisis)

Dalam penelitian ini analisis yang dilakukan lebih ditekankan pada analisis persyaratan teknis yang dapat diamati secara visual. Untuk analisis kelaikan jalan tidak dilakukan dalam penelitian ini karena keterbatasan alat. Analisis persyaratan teknis dilakukan dengan

membandingkan kondisi becak motor saat ini secara umum, karena becak motor yang beroperasi saat ini sangat bervariasi, baik dalam penggunaan ban, mesin, dan kelengkapan lainnya.

Susunan becak motor terdiri dari 2 bagian yaitu gerobak becak kayuh yang disatukan dengan kendaraan sepeda motor yang dipotong. Penyatuan dilakukan dengan proses pengelasan sederhana. Motor yang dirakit pada umumnya adalah motor bekas dengan kapasitas mesin kurang dari 100 cc dan rata-rata merupakan mesin keluaran sebelum tahun 1990.

Dari mesin (tenaga penggerak) yang digunakan becak motor dapat diambil kesimpulan bahwa mesin yang digunakan tidak sesuai dengan peruntukannya. Mesin sepeda motor diranvang untuk muatan maksimal 2 (dua) orang penumpang, sedangkan becak motor dapat mengangkut 3 (tiga) orang penumpang termasuk pengemudi. Dari sisi umur mesin, becak motor menggunakan mesin-mesin lama yang tentunya sangat besar kemungkinannya sudah tidak dapat memberikan kinerja 100%.

Dari sisi kelengkapan kendaraan bermotor, berdasarkan kategori kendaraan, maka becak motor dapat dikategorikan sebagai kendaraan bermotor beroda tiga. Berdasarkan hasil survei kelengkapan yang telah dilakukan terhadap 110 becak motor di Yogyakarta, dapat disimpulkan bahwa semua becak motor tidak memenuhi persyaratan. Tabel 2 menunjukkan hasil survei terhadap kelengkapan dasar kendaraan bermotor terhadap becak motor.

Tabel 3 Hasil Survei Kelengkapan Becak Motor (hasil analisis)

| No. | Jenis Kelengkapan | Jumlah Kendaraan | Persen Kendaraan | Keterangan |
|-----|--------------------------|------------------|------------------|---|
| 1. | Lampu Utama | 35 | 31,8 | — Tidak cukup terang — Pemasangan seadanya |
| 2. | Lampu Sein | 32 | 29,1 | |
| 3. | Spion | 25 | 22,7 | |
| 4. | Rem Depan | 0 | 0 | |
| 5. | Rem Belakang | 110 | 100 | |
| 6. | Helem Pengaman Pengemudi | 0 | 0 | — Cara memakainya kurang benar, sebagian besar tanpa ditalikan. |
| 7. | Helem Pengaman Penumpang | 0 | 0 | |

Karakteristik Pengemudi Becak Motor

Dalam penelitian ini, karakteristik pengemudi becak yang ditinjau adalah usia pengemudi becak dan faktor yang menyebabkan perpindahan profesi dari becak kayuh dan becak motor.

Dari pengambilan data secara acak pada 30 orang pengemudi becak, diperoleh data bahwa lebih dari 60% berusia di atas 40 tahun. Data hasil wawancara terhadap 30 sampel tukang becak motor tersebut, diketahui bahwa 93,3 % pengemudi becak motor merupakan pengemudi becak kayuh yang berpindah menggunakan becak motor, sedangkan 6,7 % sisanya merupakan tukang becak motor murni. Data tersebut menunjukkan bahwa perpindahan dari becak kayuh ke becak motor sangat dimungkinkan adalah karena faktor usia. Dengan usia pengemudi becak yang rata-rata di atas 40 tahun, maka tenaga manusia sebagai penggeraknya semakin tidak mampu mengayuh becak

Tabel 3 Usia Pengemudi Becak Motor (hasil analisis)

| Usia (tahun) | Jumlah | Persentasi (%) | |
|--------------|--------|----------------|------|
| 20 – 30 | 1 | 3,3 | 37 % |
| 31 – 40 | 10 | 33,3 | |
| 41 – 50 | 10 | 33,3 | 63 % |
| 51 – 60 | 6 | 20 | |
| 61 – 70 | 3 | 10 | |

Analisis Persepsi Masyarakat

Untuk mengetahui kebutuhan masyarakat akan angkutan jenis becak motor ini, maka dilakukan penelitian dengan menyebarkan kuesioner kepada para penumpang (pengguna) dan masyarakat pengguna jalan raya lainnya (non pengguna). Data diambil dari 50 orang pengguna becak motor dan 50 non pengguna. Kuesioner diberikan untuk mengetahui persepsi masyarakat akan kehadiran becak motor di Yogyakarta. Aspek yang ingin diketahui dalam penelitian ini adalah :

1. keselamatan dan kenyamanan,
2. waktu,
3. ekonomi, dan
4. sosial budaya

Pada aspek keselamatan, 76% penumpang masih merasa aman bepergian menggunakan becak motor. Hal ini dimungkinkan karena berdasarkan survei kecepatan becak motor tidak lebih dari 40 km/jam, dengan kecepatan rata-rata saat membawa penumpang sebesar 17 km/jam. Masyarakat pengguna juga masih merasakan nyaman ketika menggunakan becak motor. Para penumpang merasakan tidak banyak perubahan bila dibandingkan dengan becak kayuh.

Sementara itu persepsi terhadap keamanan yang diberikan oleh masyarakat non pengguna sebanyak 63% menyatakan becak motor kurang aman, alasannya adalah masih banyak becak motor berperilaku seperti kendaraan tidak bermotor. Beberapa pelanggaran yang sering dilakukan antara lain menerobos lampu merah, parkir sembarangan dan pemahaman para pengemudi becak motor yang dirasa masih sangat kurang.

Kelebihan becak motor dibandingkan dengan becak kayuh yang dirasakan oleh masyarakat pengguna adalah masalah waktu. Para penumpang merasa lebih dapat menghemat waktu apabila menggunakan becak motor. Hasil survei menunjukkan bahwa 98% pengguna merasa lebih cepat menggunakan becak kayuh yang rata-rata kecepatannya hanya sekitar 10–15 km/jam saja.

Persepsi masyarakat non pengguna terhadap gangguan waktu cukup tinggi yaitu 60% menyatakan bahwa becak motor menghambat perjalanan. Hal ini terjadi karena becak motor sering menggunakan lajur agak ke tengah, sehingga kendaraan di belakangnya mengalami kesulitan ketika akan menyiap. Manuver-manuver zig-zag untuk menghindari kemacetan yang dilakukan oleh becak motor cukup membuat para pengemudi lain terganggu.

Dalam hal biaya perjalanan (aspek ekonomi), sebagian besar pengguna menyatakan justru lebih hemat menggunakan becak motor untuk jarak sedang (3–5 km), sedangkan untuk jarak pendek (0–3 km) tarif becak kayuh dirasa lebih murah. Dalam hal kapasitas angkut, para pengguna merasakan tidak banyak perubahan.

Aspek sosial budaya digali dengan mengambil data persepsi masyarakat akan pelestarian becak kayuh sebagai aset wisata Yogyakarta. Pada umumnya semua warga masyarakat Yogyakarta setuju bahwa becak kayuh harus dilestarikan, namun 72% pengguna menyatakan bahwa keberadaan becak motor tetap dibutuhkan. Oleh karena itu, pemerintah perlu mengeluarkan peraturan agar becak motor tetap dapat beroperasi namun dengan kelengkapan yang memenuhi standar keselamatan lalu lintas (93%).

Rekomendasi untuk Becak Motor di Yogyakarta

Berdasarkan legalitas, keselamatan, dan kebutuhan tersebut kiranya perlu dipikirkan solusi terbaik agar semuanya dapat terakomodasi. Dari sisi legalitas dan keselamatan sudah dapat dipastikan becak motor yang ada saat ini harus segera ditertibkan (dilarang). Untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan angkutan umum yang selama ini telah dapat disediakan oleh becak motor, maka Pemerintah Kota Yogyakarta dapat membuat suatu desain kendaraan yang kemampuan layanannya menyerupai becak motor namun tetap memenuhi standar keselamatan lalu lintas. Sebagai contoh jenis kendaraan yang menyerupai ini adalah yang dikenal dengan nama “Bajaj” yang masih beroperasi di beberapa wilayah di ibu kota. Selain itu sangat dimungkinkan untuk dibuat sayembara desain angkutan becak motor yang nantinya akan menjadi kendaraan khas Yogyakarta yang baru. Jumlah kendaraan inipun harus dibatasi agar tidak berkembang liar.

Agar pengemudi becak motor yang sekarang ini menggantungkan hidupnya dari becak motor tetap dapat mencari nafkah, maka mereka dapat diprioritaskan untuk menjadi pengemudi becak motor yang baru, tentunya harus memenuhi persyaratan lolos kemampuan mengemudi. Dengan demikian diharapkan Yogyakarta akan lebih menjadi lebih indah karena mampu menyediakan layanan angkutan umum yang menjunjung tinggi keselamatan. Satu hal lagi yang sangat penting yang akan dicapai adalah becak kayuh tetap menjadi kekayaan dan ciri khas Yogyakarta dan tetap ada karena tidak tergeser dengan becak “tempelan” motor.

KESIMPULAN

Dari hasil penelitian dapat mengenai persyaratan teknis dan kebutuhan becak motor ini dapat disimpulkan:

1. becak motor di Yogyakarta saat ini tidak memenuhi standar persyaratan teknis kendaraan bermotor atau keselamatan lalu lintas,
2. masyarakat Yogyakarta sangat membutuhkan angkutan sejenis becak motor untuk memenuhi kebutuhan akan angkutan umum jarak pendek,
3. pemerintah perlu segera membuat peraturan berkaitan dengan keberadaan becak motor, agar keselamatan lalu lintas dan kebutuhan masyarakat baik pengemudi maupun pengguna dapat terakomodasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2009. Undang-undang Republik Indobesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta. Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Presiden Republik Indonesia. 2012. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Jakarta. Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.
- Susanto, B. 2013. Becak Motor dan Keselamatan Lalu Lintas. 9 November 2013. Harian Jogja.
- Susanto, B. 2014. Menjual Becak Bukan Hanya Menjual Tenaga. 21 Maret 2014. Harian Bernas Jogja.
- Susanto, B. 2015. Becak Motor: Legalitas, Keselamatan, dan Keselamatan. 20 Februari 2015. Harian Bernas Jogja.