

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan umum

2.1.1 Becak

Becak (dari bahasa Hokkien : *be chia* artinya : kereta kuda) adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia. Kapasitas normal becak adalah 2 (dua) orang penumpang dan seorang pengemudi. Di Indonesia ada dua jenis becak yang lazim digunakan yaitu, becak dengan pengemudi di belakang dan becak dengan pengemudi di samping. Untuk becak jenis ini dapat dibagi lagi ke dalam dua sub-jenis yaitu, becak kayuh dan becak bermotor atau becak mesin.

(sumber : <http://macsman.wordpress.com/2008/10/21/becak>)

Becak merupakan alat angkutan yang ramah lingkungan karena tidak menyebabkan polusi udara (kecuali becak bermotor tentunya). Selain itu, becak tidak menyebabkan kebisingan dan juga dapat dijadikan sebagai obyek wisata bagi wisatawan mancanegara.

Meskipun begitu, kehadiran becak di perkotaan dapat mengganggu lalu lintas karena kecepatannya yang lamban dibandingkan dengan mobil maupun sepeda motor. Selain itu, ada yang menganggap bahwa becak tidak nyaman dilihat, mungkin karena bentuknya yang kurang modern.

Satu-satunya kota di Indonesia yang secara resmi melarang keberadaan becak adalah Jakarta. Becak dilarang di Jakarta sekitar akhir dasawarsa 1980-an. Alasan resminya antara lain kala itu ialah bahwa becak adalah eksploitasi manusia atas manusia. Penggantinya adalah, ojek, bajaj. Selain itu becak dipandang sebagai sesuatu yang memalukan dan kuno. Becak dianggap sebagai gambaran keterbelakangan Indonesia. Roda becak hanya berputar dengan kecepatan 15 km per jam, sedangkan kendaraan bermotor bergerak dua atau tiga kali kecepatan itu. Banyak tukang becak tak memahami peraturan lalu lintas sehingga kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas

(sumber : Roda Sejarah Becak di Jakarta <http://nice-green.blogspot.com/2003_12_01_archive.html>)

2.1.2 Sejarah becak di negara lain

Ada yang mengatakan kalau becak ditemukan oleh Jonathan Scobie dari Amerika Serikat pada 1848. Namun ada pula yang mengatakan bahwa becak ditemukan oleh warga Jepang pada 1868. Mereka adalah Izumi Yosuke, Suzuki Tokujiro dan Takayama Kosuke.

Kemudian, pada tahun 1870, pemerintah Tokyo memberi ijin untuk membuat dan menjual becak. Pada tahun 1872, sekitar 40.000 becak beroperasi di Tokyo. Kemudian, becak menyebar dan dikenal di negara lain. Pada 1880, becak muncul di India. Kemudian, pada 1914, China menggunakan becak sebagai alat transportasi.

Setelah itu, becak muncul di kota-kota besar di Asia Tenggara, termasuk Indonesia

(sumber:http://4.bp.blogspot.com/_FYnBmVuzDLk/Sjeev1jjN9I/AAAAAAAAACQ/ZfKjzVvdT78/s1600-h/ce7243a884f744fe.)

2.1.3 Sejarah Becak di Yogyakarta

Sejak kapan becak ada di Yogyakarta atau bahkan di Indonesia belum pernah ada data yang pasti. Sejarawan Sartono Kartodirdjo, yang dikerjakan bersama antara *Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) New York* dan Pusat Studi Pariwisata (Puspar) Universitas Gadjah Mada mengatakan, becak sudah ada di Kota Gudeg itu sejak sebelum Perang Dunia II. Sartono juga menyatakan, becak diterima sebagai alat transportasi masyarakat di kawasan kota-kota berskala madya, seperti Solo dan Magelang. Namun banyak cerita yang berbeda-beda khususnya para pengusaha bengkel becak yang mengatakan bahwa becak mulai ada pada era 1970-1980-an.

Dari kedua pendapat dapat diperkirakan becak hadir di sekitar era 1940-an. Kembali merujuk pada hasil penelitian ITDP-UGM, pada era 1950-an di Yogyakarta sudah terdapat tiga toko penjual becak yang juga menjadi bengkel perakitan becak. Tiga toko itu bernama Lie Kiong, HBH, Rocket, yang semuanya berada di daerah Kranggan, Jetis.

2.2 Karakter dan Wilayah Operasi

Sifat becak atau aktifitas berkaitan dengan becak yang dikenal secara umum antara lain, becak termasuk kategori kendaraan tak bermotor, relatif ringan, kecepatan rendah, sebagai angkutan orang maupun barang, harga relatif murah, dan sederhana, dinaiki mulai dari yang kanak-kanak sampai orang tua, banyak digunakan untuk berpergian ke sekolah, bekerja, belanja, rekreasi atau wisata.

Berbagai kelakuan negatif dari pelaku becak yang sering menyebabkan kemacetan karena melanggar aturan lalu lintas dilampu merah, menyebrang arus lalu lintas tanpa peduli resiko yang akan hadapi, sering berlawanan arah.

Wilayah operasi becak biasanya pada daerah atau tempat yang dianggap menarik keuntungan yaitu, perumahan, pasar, sekolah, rumah sakit, daerah wisata. Daerah kegiatan proyeksi becak mempunyai arti penting untuk membentuk suatu perkumpulan dan kekuatan bila terjadi suatu masalah.

2.3 Karakteristik Kendaraan dan Manusia

Ada tiga elemen utama dari moda jalan raya yaitu manusia, kendaraan dan lingkungan. Jika manajemen sistim hendak dilakukan secara efisien, maka seluruh faktor yang dapat dilakukan harus diperhitungkan. Pengemudi harus memiliki pelatihan dan pengetahuan yang benar dan memadai tentang moda jalan raya sebelum mereka mengemudikan kendaraan.

Oleh karena itu kendaraan dan lingkungan buatan manusia harus memiliki atribut tertentu untuk tiga tahap yaitu, sebelum kecelakaan, pada saat kecelakaan dan setelah

kecelakaan sebagai tindakan pencegahan untuk mengatasi masalah akibat kecelakaan (Lay, 1986 ; Homburger dkk.,1996)

2.4 Klasifikasi Jalan Raya

1. Menurut peranan (UU No.13 Tahun 1980 Tentang Jalan)

- a. Jalan Arteri yaitu jalan yang melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan tinggi, jumlah masuk dibatasi secara efisien, dan jalan yang menghubungkan antar ibukota propinsi.
- b. Jalan kolektor yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, jumlah jalan masuk tidak dibatasi, dan jalan yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten atau kotamadya.
- c. Jalan Local yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, jumlah jalan masuk tidak dibatasi, dan jalan yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan kecamatan atau pusat desa, kecamatan dengan kecamatan, kecamatan dengan desa.

2. Menurut kelas jalan (PP No. 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan) :

- a. Jalan kelas I, jalan arteri
- b. Jalan kelas II, jalan arteri

- c. Jalan kelas III A, jalan arteri atau kolektor
- d. Jalan kelas III B, jalan kolektor
- e. Jalan kelas III C, jalan lokal

2.5 Kecepatan Arus Lalu Lintas

Dengan seringnya kita mengamati arus lalu lintas di jalan raya, kita dapat mengetahui bahwa pada saat arus lalu lintas meningkat maka kecepatan akan menurun. Selain itu kecepatan dapat menurun ketika kendaraan-kendaraan berkumpul jadi satu entah dengan alasan apapun.

Masalah lalu lintas yang sering terjadi adalah kemacetan. Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya aktifitas lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan biasanya terjadi di kota-kota besar karena berbagai alasan yaitu, adanya perbaikan jalan, terjadinya banjir, terjadinya kecelakaan lalu lintas, atau hambatan samping yang melanggar aturan lalu lintas (menyebrang atau melawan arus).

2.6 Kapasitas Jalan

Menurut MKJI' 1997 kapasitas didefinisikan sebagai arus lalu lintas maksimal yang dapat dipertahankan sepanjang potongan jalan dalam kondisi tertentu per satuan jam. Kapasitas didefinisikan sebagai jumlah kendaraan maksimal yang memiliki kemungkinan yang cukup untuk melewati ruas jalan tersebut (dalam satu maupun

kedua arah) dalam periode waktu tertentu dan di bawah kondisi jalan lalu lintas yang umum.

Beberapa hal yang dapat mempengaruhi kapasitas dan kinerja pada jalan kota dihitung berdasarkan kondisi geometrik jalan ; arus, komposisi, dan pemisah arah ; pengendalian lalu lintas, aktifitas samping jalan (hambatan samping); pengemudi, populasi kendaraan, fungsi jalan dan guna lahan.

2.7 Manajemen Lalu Lintas

Manajemen lalu lintas menurut Malkamah (1995) adalah suatu proses pengaturan dan penggunaan jalan yang sudah ada dengan tujuan untuk memenuhi suatu kepentingan tertentu tanpa penambahan atau pembuatan infrastruktur baru

Fachrurrozi (1995) mengatakan banyak jalan-jalan diperkotaan menampung volume lain tidak seperti yang direncanakan. Suatu kenyataan yang tidak dapat dielakan adalah terjadinya kelambatan (*delay*), kemacetan (*congestion*), dan terjadinya kecelakaan (*accident*). Pendekatan yang mendasar dalam langkah-langkah manajemen lalu lintas sedapat mungkin mempertahankan pola jalan yang sudah ada, namun untuk mengubah pola gerakan pada jalan tersebut harus mempertimbangkan adanya suatu efisiensi yang paling tinggi dalam membuat sistem yang baru.