

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Becak Kayuh di Yogyakarta

Perjalanan hidup becak masa kini terkait erat dengan kelahiran dan perkembangan jalan-jalan, kehidupan jalanan, moda transportasi dan mobilitas urban yang menjadi kosakata pokok lahirnya kota-kota modern di Asia. Asal-usul becak dari Jepang, munculnya kendaraan yang ditarik dengan tenaga manusia itu, untuk pertama kalinya hanya kebetulan saja. Pada Tahun 1869, seorang pria Amerika yang menjabat pembantu di Kedutaan Besar Amerika Serikat di Jepang, berjalan-jalan menikmati pemandangan Kota Yokohama. Rancangan tersebut ia kirimkan kepada sahabatnya, Frank Pollay. Pollay membuatnya sesuai rancangan Goble lalu membawanya ke seorang pandai besi bernama Obadiah Wheeler. (sumber: https://id.wikibooks.org/wiki/Profil_Becak_di_Indonesia/Asal-muasal_becak).

Menurut Sartono Kartodirdjo (1981) yang mengatakan bahwa "Becak di Yogyakarta mulai muncul sebelum Perang Dunia II. Selama beberapa tahun setelah ditemukan, becak dapat diterima dengan baik sebagai alat transportasi, yaitu sebagai alat transportasi antar keresidenan dan tempat kerja di kota yang berskala medium. Becak merupakan alat transportasi yang lebih baik dari yang ada sebelumnya untuk memecahkan masalah transportasi dengan jarak yang cukup jauh untuk ditempuh dengan berjalan kaki. Becak merupakan kontribusi

yang substansial dalam memecahkan masalah transportasi dalam kota di kota yang tidak terlalu besar”.

Jika becak diburu, dimusnahkan dan dilarang beroperasi di Jakarta, Yogyakarta justru membiarkan saja dirinya disebut sebagai “kota becak”. Seolah tanpa memperdulikan gelombang pemusnahan dan pelarangan becak di kota-kota besar lainnya, Yogyakarta justru dihidupi dan menghidupi becak-becaknya. Hal ini ditegaskan kembali oleh pernyataan Wali kota Yogyakarta dan wakilnya di tahun 2004 lalu, bahwa "Becak harus tetap dipertahankan sampai umur. Becak hampir punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat, namun keberadaannya telah lama mengiringi sejarah Indonesia sebagai salah satu transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati sebagian orang. Misalnya, keberadaan becak di Yogyakarta. Selain andong, becak telah dikenal sebagai transportasi khasnya, oleh karena itu dalam mempertahankan budayanya becak dan andong bukan lagi memegang peran sebagai transportasi yang berfungsi mengantarkan orang ke suatu tujuan tertentu, namun kehadiran becak atas dasar mempertahankan citra Yogyakarta. (Darmaningtyas, 2014).

2.2 Evolusi Becak Kayuh Menjadi Becak Motor

Modernisasi dan perkembangan di bidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai aspek. Tidak ketinggalan pula di bidang transportasi. Modernisasi mendorong becak dimodifikasi dengan penggerak mesin atau dikenal dengan sebutan Becak Bermotor. Becak Bermotor adalah becak yang mesin penggerak berupa parutan kelapa atau mesin dari motor yang bagian mesin

ke arah belakang sampai roda belakang tetap seperti semestinya tetapi satu roda depan dihilangkan kemudian diganti dengan kabin penumpang dan rumah-rumah.

Becak bermotor telah banyak ditemui di beberapa kabupaten di Indonesia antara lain kabupaten-kabupaten di Jawa Timur, Jawa Tengah, Sumatera Utara dan di banyak daerah di Indonesia. Manfaat Becak Bermotor selain lebih cepat menjangkau tujuan dari pada becak, Becak Bermotor bisa menjadi pilihan untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh Angkot. (Desmawanto, 2013).

Keberadaan becak tidak bermotor (sebut saja becak tradisional) ini makin tergusur oleh keberadaan Bentor. Sejak lima tahun lalu Bentor muncul di Yogyakarta dan karena didiamkan oleh regulator maupun penegak hukum, maka jumlahnya semakin banyak. Mungkin sekarang telah mencapai 1.000 unit. Bila hal tersebut tidak segera disikapi oleh regulator dan penegak hukum, sangat mungkin pada suatu ketika nanti becak tradisional hilang, digantikan oleh Bentor. Hilangnya becak tradisional dan digantikan oleh Bentor akan mengancam industri pariwisata di Yogyakarta karena kehilangan salah satu daya tariknya (keliling kota naik becak) Namun, akibat kemajuan pola pikir manusia kendaraan tradisional ini mulai mengalami inovasi ke arah yang lebih modern, efisien dan praktis. Dengan perkembangan teknologi, jarak dan waktu tidak lagi menjadi persoalan. Seolah waktu dan jarak 'terlipat' oleh perkembangan teknologi. Tidak dapat dipungkiri bahwa masyarakat selalu berkembang mengikuti laju perubahan zaman. Teknologi adalah salah satu tingkat evolusi sosiokultural masyarakat menuju perubahan yang terarah (Darmaningtyas, 2014).

2.3 Masalah Kelaikan Dan Kinerja Becak Motor

Kendaraan becak motor merupakan kendaraan umum adalah kendaraan umum dan bila terjadi masalah ketika mengangkut penumpang maka harus jelas penanganannya menurut undang-undang jenis kendaraan, hal ini dikemukakan oleh Kasatlantas Polres Sumedang AKP Adanan Mangopang, yang telah mengamankan bentor di beberapa lokasi di Sumedang, Kamis (18/10/2012).

Kendaraan bermotor roda tiga (Becak-Motor) tidak termasuk dalam pengertian kendaraan umum, namun dalam kenyataan sehari-hari ditemukan jasa Bentor beroperasi sebagai angkutan umum dan tampaknya sudah menjamur di beberapa kota. Demikian juga, dari segi keselamatan yang dihubungkan dengan uji kelaikan kendaraan dan SIM pengemudi, belum diatur dalam suatu aturan tersendiri. Dari aspek fisik, Bentor belum memiliki standardisasi bentuk sebagaimana yang diatur dalam perundang-undangan, sehingga tingkat keamanan penggunaan kendaraan ini belum dapat dipertanggungjawabkan. Pedoman yang mengatur hal ini (Edaran Dirjen Hubda No Aj.005/2/20/DRJD/2003).

Pengguna jalan banyak melakukan pelanggaran terutama yang melibatkan bentor. Penertiban pengguna jalan tersebut dilakukan dengan cara sosialisasi agar kemudian bentor tidak beroperasi di Kota Mojokerto. Bentor tidak mempunyai payung hukum dan pelanggaran banyak dilakukan oleh bentor. Seperti melawan arus dan kecepatan. Ini sangat rawan karena banyak korban meninggal karena penyebab bentor. Pengguna jalan saat ini semakin padat sehingga harus disikapi dengan tujuan agar pengguna jalan makin hari makin nyaman, aman, lancar dan

perekonomian meningkat, menurut Kabid Lalu Lintas Mojokerto melalui surat kabar Berita Jatim edisi Selasa (25/02/2014).

Becak motor (bentor) yang semakin banyak berseliweran di jalan-jalan protokol tak urung membuat petugas kepolisian gundah. Langkah antisipatif mulai diterapkan terkait sarana transportasi yang kian menjamur itu. Salah satunya dengan meminimalisasi melalui *sweeping* bengkel perakitan becak bermesin tersebut. "Sudah ada empat bengkel pembuat becak bermesin itu yang kami sarankan untuk ditutup. Berdasarkan catatan di kepolisian, jumlah bentor saat ini ada sekitar 60 unit. Umumnya, mereka beroperasi di wilayah perkotaan. Namun tidak sedikit yang mulai merambah jalur-jalur strategis kawasan kecamatan. Jumlah itu disinyalir akan terus membengkak, seiring efisiensi bentor dibanding becak tradisional. Harus intensif turun ke lapangan untuk menyosialisasikan larangan keberadaan becak bermesin, tegasnya. Merakit becak dengan penggerak mesin diesel itu relatif simpel dan tidak membutuhkan *budget* tinggi. Wajar bila abang becak mulai memanfaatkan bentor ketimbang becak kayuh. Meski bentor yang beroperasi jumlahnya mencapai puluhan unit, sejauh ini belum mengganggu ketertiban lalu lintas (lalin). Begitu pula belum ditemukan kecelakaan lalu lintas (lakalantas) yang disebabkan becak bermesin tersebut. Namun demikian, bila terbukti melanggar rambu-rambu lalin.

Pemerintah kota Yogyakarta dan sekitarnya sedang sibuk-sibuknya mengatasi persoalan tentang penertiban atau permasalahan makin maraknya becak motor (Bentor) di wilayah Yogyakarta dan sekitarnya. Dalam sepekan ini, beberapa media cetak maupun elektronik di Yogyakarta sedang sering-seringnya

membahas tentang persoalan maraknya Bentor di Yogyakarta sendiri, permasalahan tentang penertiban bentor menjadi amat sedikit rumit untuk diselesaikan. Karena untuk persoalan ini, massa terbagi menjadi 2 pihak, antara yang setuju dengan tidak setujunya Betor ditertibkan di wilayah kota Jogjakarta. Bentor ini mulai merambah atau menyebar di Yogyakarta karena beberapa faktor, antara lain persoalan waktu tempuh dan perbedaan harga setoran yang semakin meningkat. Namun, di satu sisi masih banyak pengayuh becak tradisional yang bertahan untuk beroperasi, meskipun sudah makin maraknya bentor. Pihak Pemkot Yogyakarta pun sedikit kewalahan akan persoalan ini. Pihak pemkot sangat ingin mempertahankan adanya becak tradisional karena menurut pihak Pemkot Yogyakarta, becak tradisional sangat membantu dalam bidang pariwisata Yogyakarta. Seharusnya, Pemkot Yogyakarta sudah harus bisa bersikap tegas dan adil dalam menangani persoalan dan memberikan jawaban akan permasalahan ini supaya masalah ini tidak berkelanjutan dan tidak menjadi sebuah perbedaan di antara pengayuh becak tradisional dengan becak motor. Memang, dalam hal ini, Pemkot Yogyakarta juga harus lebih teliti mengambil sikap supaya pihak-pihak yang bersangkutan bisa memahami dan menerima peraturan yang telah dibuat oleh pihak Pemkot Yogyakarta. Hal ini dikemukakan oleh Irvan Domi 20 februari 2010, melalui Jurnal online rekamedia.akunmassa.org.