

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Pelaksanaan Kewenangan Pemerintah Daerah Dalam Penyelenggaraan Moda Transportasi Tradisional Berdasarkan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Andong dan Becak di Kota Yogyakarta**

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Tri Haryanto yang menjabat sebagai Staff Angkutan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, bahwa

“Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, peraturan daerah yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi DIY dan berlaku secara provinsi, di Kota Yogyakarta sendiri memiliki peraturan walikota yang digunakan untuk mengatur transportasi tradisional andong dan becak yang beroperasi di kawasan kota, yaitu Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor. Yang menjadi rujukan pengaturan transportasi tradisional di kota ini tidak hanya level daerah dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, yang menjadi rujukan yaitu naik ke level Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu turun ke Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan. Yang mendorong adanya Peraturan Daerah

Nomor 5 tahun 2016 ini juga adalah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan DIY. Dalam Peraturan Pemerintah 55 Tahun 2012 dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, disebutkan untuk pengaturan angkutan kendaraan tidak bermotor diatur oleh daerah. Runtutan dan alasan daerah mengeluarkan peraturan daerah tentang transportasi tradisional.

Ada studi untuk becak proto tipe di depan kantor dinas perhubungan, sebagai contoh becak yang akan dikembalikan ke wajah asli jogja. Dalam Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2015 disebutkan bahwa transportasi tradisional becak dan andong ini dilestarikan guna mendukung keistimewaan DIY.

Peraturan Walikota lebih awal tahun 2010, karena kesadaran Pemerintah Kota Yogyakarta untuk mengatur andong becak muncul jauh sebelum keistimewaan DIY muncul, karena Pemerintah Kota Yogyakarta menganggap dan menformalkan moda transportasi becak dan andong harus dilestarikan agar tetap ada dan tetap hidup. Awal peraturan walikota dibentuk ada muatan dalam bahwa bukan hanya melestarikan, tetapi demi kelestarian dengan cara membatasi jumlah andong dan becak ini agar tidak tumbuh terlalu banyak yang dapat mematikan pegemudi sendiri karena adanya persaingan yang tidak sehat antar pegemudi becak dan andong.

Proses pendataan menggunakan survei, di pihak ketigakan kepada perusahaan survei dengan cara di studi kan. Dari data pada tahun 2010, jumlah becak dan andong  $\pm 8.000$  becak dan jumlah  $\pm 350$  andong. Dalam

perkembangan survei tahun 2016 jumlahnya berubah, jumlah becak berkurang menjadi 5.085 dan jumlah andong bertambah menjadi 506. Salah satu cara untuk melestarikan becak dan andong yaitu dengan cara membatasi dan mengunci jumlahnya, jika jumlahnya semakin bertambah akan hilang secara bersamaan.

Diperkembangannya sekarang muncul becak motor, yang penuh dengan pelanggaran, Aturan yang dilanggar adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan. Didalam Undang-Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012, menyalahi aturan tentang pengujian kendaraan bermotor. Karena di dalam aturan semua kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan wajib melakukan pengujian. Dalam pengujian ada 2 hal yang dilakukan, pengujian pertama keluarannya atau uji yang dilakukan adalah uji tipe dan yang kedua uji berkala. Untuk uji tipe berada di Kementrian Perhubungan Bekasi dan uji berkala ada di daerah kabupaten/kota masing-masing. Dua ini tidak dilakukan oleh becak motor. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 modifikasi kendaraan bermotor harus ijin.

Becak motor di Jogja menurut pengamatan Dinas Perhubungan Kota Jogja ada 2 tipe. Pertama adalah kombinasi antara motor dengan becak dan yang kedua adalah becak dan dipasang mesin, bisa mesin motor atau mesin

yang lainnya. Becak motor ini sendiri masih belum jelas masuk dalam klasifikasi kendaraan tidak bermotor atau ke dalam kendaraan bermotor. Jika dimasukkan kendaraan dalam klasifikasi kendaraan tidak bermotor atau transportasi tradisional jelas salah. Jika dimasukkan kedalam kendaraan bermotor, becak motor harus melakukan pengujian. Sebelum dioperasikan di jalan semua kendaraan bermotor diuji dulu di Bekasi, disebutnya uji tipe untuk fungsi keselamatan baik keselamatan penumpangnya maupun keselamatan orang lain dari kendaraan tersebut, hal ini tidak dilakukan oleh becak motor. Jika becak motor diberlakukan sebagai angkutan umum, akan melanggar Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014, setiap kendaraan bermotor angkutan umum harus dilakukan pengujian berkala, dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dan melanggar juga undang-undang yang menaungi yaitu Undang-Undang nomor 22 tahun 2009.

Becak dan andong diatur di Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 dan Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010, di Kota Jogja peraturannya menggunakan peraturan walikota. Pengaturannya di Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010 semua kendaraan tidak bermotor pertama diidentifikasi, kemudian diregistrasi. Becak di Jogja menggunakan tanda registrasi YB dan untuk andong menggunakan YK. Becak motor yang masih menggunakan plat kuning itu sudah tidak boleh digunakan karena pada awalnya diregistrasi sebagai becak kayuh yang kemudian berganti menjadi becak motor. Jika dinas perhubungan sedang

beroperasi di jalan dan menemukan becak motor masih menggunakan plat kuning diambil. Registrasi sedikit berbeda dari Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, karena asas yg digunakan bukan asas domisili tapi asas operasi, dia beroperasi di kota jogja meskipun alamatnya bantul, sleman tetap diberi nomor. Jika mengikuti kaidah angkutan yang benar ijinnya menteri, agar bisa digunakan lintas provinsi.

Setelah registrasi kemudian menerima 2 (dua) bentuk identitas yg pertama identitas becak dengan YBxxxxKT, dan andong YKxxxxKT namanya Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (TNKTB) dan pengemudi Surat Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (STNKTB). Kemudian pengemudi menerima satu lagi kartu stiker identitas pengemudi yang ditempel dibadan becak dan andong. Hal ini dapat juga disebut sebagai upaya pelestarian becak kayuh dan andong, karena ini adalah bentuk insentif dan disinsentif. Sedangkan becak motor tidak diakui dan tidak diberi, oleh sebab itu disinsentif untuk becak motor. Jika surat ijinnya tidak diperpanjang tidak diakui oleh dinas perhubungan

Dalam peraturan walikota diamanatkan untuk melakukan upaya pelestarian, selain diantaranya bentuk diatas memberikan sarana dan prasarana (fasilitas) kepada kendaraan tdk bermotor. Pertama disediakan tempat tempat parkir yang telah dilengkapi dengan tanda parkir, di sompilan dan sriwedani ada terminal (*koplakan*) tempat pemeberhentian andong. Di dua tempat ini khususnya untuk tempat yang masih bagus, ada rambu gambar andong (kereta) dan dituliskan parkir khusus andong,

berbeda dengan becak andong memerlukan tempat untuk memberi makan dan beristirahat kuda. Kalau di Malioboro hanya berhenti untuk mengambil penumpang saja, tidak boleh memberi makan disana. Karena akan menimbulkan kotoran, oleh karena itu hanya boleh di Sompilan dan Sriwedani. Di Sompilan ada tambatan kuda, rambu parkir, dan saluran pembuangan limbah dalam tempat pembuangan limbah kuda. Sarana prasarana merupakan implementasi dari peraturan daerah dan peraturan walikota memberi fasilitas, seperti tambatan kuda, tempat pembuangan limbah dan tempat pemberian makan dan sebagainya.

Lokasi di Malioboro sedang dibongkar dan akan ditata ulang, di Malioboro akan diberikan *celukan* untuk becak dan andong. Ada 13 *celukan* yang bisa menampung 27 andong dan 57 becak. Merupakan bentuk perhatian memberikan fasilitas untuk mengambil cari penumpang. Malioboro sedang dibongkar ditata ulang dan nanti dioperasikan sebagai jalan semi pedestrian, sisi barat dibuat hampir persis dengan sisi timur yang kemudian nanti kendaraan bermotor tidak boleh lewat. Ditata agar lebih ringkas, Pedagang Kaki Lima (PKL) dijadikan satu, dibuatkan lokasi di lahan bekas bioskop Indra (belakang Hamzah Batik). Kendaraan yang boleh lewat adalah becak kayuh, andong, sepeda dan bus transjogja. Fasilitas tempat becak dan andong di utara Hotel Inna Garuda yang sekarang menjadi tempat parkir bus dan motor, di depan sebelah barat sebelah barat parkir Abu Bakar bagian panggung dibongkar untuk parkir becak dan andong, sehingga Jogja sangat ramah untuk becak, andong dan

pejalan kaki. Rencana nya akan disediakan sepeda gratis, bebas untuk semua di sekitaran Malioboro.

Becak proto tipe sudah ada di depan Kantor Dinas Perhubungan DIY, tetapi masih versi Dinas Perhubungan belum ringan versi pengemudi becak. Salah satu usaha untuk mendapatkan becak yang enak.

Perlindungan untuk pengemudi, belum ada. Sedang direncanakan, dan ada ide dari Kepala Dinas Perhubungan DIY bagaimana caranya pengemudi diberikan asuransi, diberi subsidi dengan penumpang tidak membayar tetapi dibayar oleh pemerintah.

Kendala di Kota Jogja ini adalah sebagian besar pengemudi bukan berasal dari kota, tetapi sebagian besar dari sleman dan bantul, dari data  $\pm 5.000$  pengemudi itu lebih banyak dari luar, dari kota hanya 20% nya. Jawa Tengah yang banyak dari Klaten. Di Jogja tinggal di kos atau di becaknya.

Pengawasan dari administrasi, surat-surat kendaraan berlaku 3 tahun dan dapat diperpanjang. Kemudian sosialisasi ke paguyuban secara bergilir, rutin dilakukan untuk menyapa mereka, memberikan wawasan untuk berlalu lintccas dari kepolisian juga.

Penertiban becak motor sudah dilakukan operasi hampir tiap hari operasi, dishub hanya koordinasi. Penegakan hukum apapun temanya ada pada polisi, dinas hanya sebagai regulator. Kecuali pelanggaran peraturan daerah bisa diurus oleh dinas perhubungan, Jika becak motor pelanggarannya bukan peraturan daerah, tetapi Undang-Undang Lalu

Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012  
Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014.

Penertiban becak dan andong belum terlalu detail untuk perda saat ini perda bukan untuk memberatkan tapi untuk melindungi, karena dapat menjadi ikon kota Yogyakarta.

Sosialisasi sudah dimulai sejak tahun 2015 mulai dari teknis dan naskah akademik dan penyusunan draft. Tahun 2016 mulai pembahasan, sosialisasi melalui media masa untuk perda ini, kemudian sosialisasi untuk Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 telah dilakukan dengan cara Forum Group Discussion (FGD) melalui paguyuban yang menjadi tempat perkumpulan pengemudi becak dan andong.

Pemerintah DIY membuat peraturan daerah agar pengaturannya sesuai dengan peraturan yang lebih tinggi dan satu frame untuk pengaturan becak dan andong yang beroperasi di Kota Yogyakarta. Karena becak dan andong ini berada di kota, otoritas untuk pengaturan berada di wilayah pemerintah Kota Yogyakarta.

Paguyuban becak dan andong di Yogyakarta ini ada  $\pm 13$  paguyuban untuk becak dan 1 paguyuban untuk andong. Perlindungan untuk pengemudi dari segi asuransi belum ada.

Selain usaha tersebut dinas pehubungan DIY dan Kota Yogyakarta ingin mengembalikan wajah becak asli jogja yang memiliki ciri khas tersendiri untuk becak Yogyakarta



Pemerintah memberi subsidi, perlindungan untuk becak sudah ada proto tipe, untuk desain dan kayunya sudah ringan dan memudahkan untuk pengemudi yang sudah tua. tahun ini ada perencanaan untuk pengadaan yang nantiya aka nada hibah ke pengemudi becak, dana keistimewaan sehingga belum bisa dilaksanakan.<sup>39</sup>

Dalam aturan perundang-undangan, pengaturan transportasi tradisional atau kendaraan tidak bermotor ini terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012, dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014. Lebih khusus diatur oleh daerah dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, di Kota Yogyakarta menggunakan Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 61 sampai Pasal 63 menjelaskan bahwa Kendaraan Tidak bermotor (KTB) harus memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan cara memuat barang. Persyaratan teknis yang harus dipenuhi adalah konstruksi, sistem kemudi, roda, rem, lampu dan pemantul cahaya, alat peringatan dengan bunyi. Cara pemuatan barang meliputi dimensi dan berat. Persyaratan keselamatan yang selanjutnya di tentukan dengan peraturan pemerintah. Pemerintah harus memberikan akses kemudahan dan fasilitas bagi pesepeda, yang meliputi keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban dalam lalu lintas. Penentuan jenis dan penggunaan KTB sesuai dengan karakteristik daerahnya masing-masing yang diatur dengan peraturan daerah.

---

<sup>39</sup> Wawancara bapak Tri Haryanto. Jabatan Kepala Sub Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Pada Tanggal 8 April 2018. Pukul 10.30 WIB. Di Kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Pasal 114 sampai Pasal 120, KTB yang dimaksud dalam peraturan pemerintah ini adalah sepeda, becak dan andong. Persyaratan keselamatan yang dijelaskan dan diatur dalam peraturan ini adalah becak dengan lebar maksimum 1.500 milimeter, tinggi maksimum 1.800 milimeter, dan panjang maksimum 2.800 milimeter. Becak harus dilengkapi dengan penyangga yang dapat menahan beban, getaran dan kejutan untuk keselamatan penumpang. becak harus dilengkapi dengan spektor dan rem. Persyaratan untuk spektor dapat mengurangi percikan air dan lebarnya sama dengan telapak ban.

Persyaratan untuk kendaraan yang ditarik dengan tenaga hewan dengan ketentuan, untuk andong yang ditarik dengan 1 hewan lebar maksimum 1.700 milimeter, tinggi maksimum 2.250 milimeter, panjang maksimum 5.250 milimeter. KTB jenis kereta harus dilengkapi alat bantu yang berfungsi untuk memperlambat kendaraan, yang dikendalikan dari tempat duduk pengemudi.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 12 sampai Pasal 13 menjelaskan tentang penggunaan angkutan dengan KTB disesuaikan dengan kebutuhan dan karakteristik daerah, dan harus sesuai dengan persyaratan keselamatan. Angkutan dengan KTB yang beroperasi hanya dalam 1 kabupaten/kota diatur oleh pemerintah kabupaten/kota. Jika melalui kabupaten/kota diatur oleh pemerintah provinsi. Angkutan dengan

KTB jika melewati provinsi diatur dengan kerjasama yang di wujudkan dalam perjanjian kerjasama.

Dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, pendataan terhadap pemilik atau operator dilaksanakan oleh Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD), pendataan yang dilakukan oleh pemerintah daerah berkoordinasi dengan pemerintah kota/kabupaten. Untuk pendataan lebih lanjut mengenai pendataan, pendaftaran, jenis, jumlah dan penetapan wilayah ditentukan oleh Pemerintah Daerah, Pemerintah Kabupaten/Kota sesuai dengan kewenangannya. Beberapa hal yang harus diperhatikan oleh pengemudi dalam sarana dan prasarana adalah tempat parkir, fasilitas umum, pembuangan limbah untuk kotoran kuda. Ketentuan pengaturan hal tersebut diatur lebih lanjut oleh Pemerintah Daerah dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

Menurut peraturan daerah ini becak dan Andong sebelum turun kejalan harus memenuhi persyaratan, baik persyaratan teknis maupun operasional. Persyaratan untuk becak adalah *pertama* konstruksi, dalam konstruksi ditentukan mengenai ukuran panjang becak yaitu 2.250 milimeter sampai 2.350 milimeter, lebar 900 milimeter sampai 1.000 milimeter, dan tinggi 1.500 milimeter sampai 1.600 milimeter. Selanjutnya sistem kemudi, stang selebar badan becak pegangannya menghadap ke pengemudi dan juga dapat berputar 45° ke kiri atau kanan. Sistem Roda, roda becak ada 3 memiliki lebar 40 milimeter dan ring berdiameter 660

milimeter, roda dilengkapi dengan spekbor yang berfungsi untuk mencegah adanya percikan air yang lebarnya minimal sama dengan roda.

Sistem rem yang menggunakan rem jepit dan bantalan karet. Lampu dan pemantul cahaya, lampu yang ada di bagian depan, dioperasikan dari dinamo serta stiker pemantul cahaya yang ada di depan dan belakang becak. Peringatan bunyi, yang khas becak berupa bel, memiliki alat peringatan untuk berbelok berwarna kuning. dan yang terakhir yang harus dimiliki becak adalah spion. Persyaratan yang *kedua* adalah operasional, pengemudi yang dapat mengemudikan becak, jumlah penumpang yang tidak lebih dari 2 orang, barang yang tidak melebihi muatan becak, muatan tidak mengganggu pengguna jalan lainnya, tertib, patuh dengan rambu-rambu.

Persyaratan untuk andong adalah *pertama* konstruksi, sistem kemudi, sistem roda, lampu, pemantul cahaya, alat peringatan dengan bunyi, dan spion. Mengenai hal konstruksi untuk andong terdapat dalam Pasal 22 jika andong untuk beroda 2 atau beroda 4 memiliki ukuran yang berbeda, juga untuk andong yang di tarik dengan 1 ekor kuda berbeda ukuran dengan andong yang ditarik 2 ekor kuda. Sistem kemudi menggunakan tali kendali. Sistem roda untuk andong roda 2 memiliki 1 sumbu, untuk andong roda 4 memiliki 2 sumbu, diameter untuk andong roda 2 adalah 1.000 milimeter, diameter untuk andong roda 4 adalah roda depan 700 milimeter dan belakang 920 milimeter. Lampu yang terdiri dari 2 buah lentera di kiri dan kanan, penutup terbuat dari kaca. Pemantul

cahaya yang berada di belakang andong. Alat bunyi yang berupa lonceng. spion yang terletak di tengah atas badan andong. Selain itu andong juga harus dilengkapi dengan tempat penampung kotoran kuda, tempat makanan kuda dan juga penampung air.

Persyaratan untuk andong yang *kedua* operasional, pengemudi yang dapat mengemudikan andong, penumpang paling banyak 6 orang, barang yg dimuat tidak melebihi andong, barang muatan tidak mengganggu pengguna jalan lain, tertib, mematuhi rambu lalu lintas. Pelestarian transportasi tradisional terbagi dalam perlindungan, pemanfaatan dan pengembangan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah. Dalam perlindungan transportasi tradisional ini harus dilindungi oleh pemerintah, cara perlindungannya adalah dengan meningkatkan kemampuan sumber daya manusia dan juga memberikan fasilitas yang cukup kepada operator atau pengemudi.

Dalam peraturan daerah ini pemanfaatan untuk transportasi tradisional ini dapat digunakan untuk berbagai macam kepentingan seperti sosial, pendidikan, kebudayaan dan lainnya. Dalam peraturan disebutkan bahwa pengembangan terhadap transportasi tradisional ini dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah dengan cara meningkatkan pelayanan pengemudi, sarana prasarana untuk transportasi tradisional, dan juga promosi untuk penggunaan transportasi tradisional. Dalam hal pengawasan dan pembinaan ini wajib dilakukan oleh pemerintah daerah yang menyelenggarakan urusan pemerintah bidang perhubungan.

Dalam Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010, mengenai ukuran transportasi tradisional dalam peraturan ini berbeda dengan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016. Dalam Peraturan Walikota ini, ukuran untuk becak adalah panjang maksimum 2.800 milimeter, lebar maksimum 1.500 milimeter, tinggi maksimum 1.800 milimeter, dan juga jarak antara as, depan dan belakang minimum 1.3 meter. Untuk andong dengan 1 kuda adalah lebar maksimum 1.700 milimeter, tinggi maksimum 2.250 milimeter, dan panjang maksimum 5.250. Untuk andong dengan 2 kuda adalah lebar maksimum 2.000 milimeter, tinggi maksimum 2.300 milimeter, dan panjang 6.000 milimeter.

Jumlah Kendaraan Tidak Bermotor (KTB) yang dapat beroperasi di wilayah Kota Yogyakarta ditentukan oleh Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang berwenang. Pemenuhan persyaratan kelayakan harus terpenuhi sebelum dioperasikan. Diantaranya adalah memenuhi persyaratan teknis; rem yang berfungsi; rantai, gir dan bantalan dengan tingkat keausan yang aman; tingkat keausan ban yang cukup aman menahan beban. Memiliki sistem suspensi yang mampu menahan getaran dan beban. dilengkapi dengan spektor yang mampu menahan percikan air dan lebar minimal selebar ban. KTB harus dilengkapi alat yang dapat digunakan untuk memarkir kendaraan.

Kuda yang digunakan untuk menarik kereta dilengkapi dengan alat bantu untuk mengarahkan pandangan, dilengkapi juga tali kendali dan pengikat antara hewan dan kendaraan. Dilengkapi dengan penerangan

untuk becak dilengkapi 1 lampu di depan, 1 lampu belakang, dan alat peringatan bunyi. Penerangan untuk andong adalah 2 lentera yang ditempatkan di kiri dan kanan. KTB yang beroperasi di Kota Yogyakarta harus mempunyai surat izin yang berupa Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB) dan menggunakan Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (TNKTB). Untuk mendapatkannya pemilik mengajukan permohonan ke walikota melalui SKPD yang berwenang dengan mengisi blangko permohonan.

Bentuk, ukuran dan warna SIOKTB dan TNKTB telah ditentukan oleh Pemerintah Kota. Bentuk blangko dan isi yang harus dilengkapi sebagai permohonan juga telah ditentukan oleh Pemerintah Kota. TNKTB ini dipasang dibagian depan dan belakang kendaraan. Masa berlaku SIOKTB dan TNKTB ini adalah 3 tahun. Pengemudi yang mengendarai kendaraan tidak bermotor ini juga memiliki kriteria nya, diantaranya adalah sehat; meiliki Surat Izin Mengemudi Kendaraan Tidak Bermotor (SIM KTB); memahami dan mematuhi rambu lalu lintas; dan juga sopan dalam berpakaian; memberi informasi tarif kepada penumpang sebelum menggunakan KTB. SIM KTB diperoleh juga dengan cara mengajukan blangko permohonan.

Prasarana untuk kendaraan tidak bermotor adalah jalur khusus dan jalan tertentu, tempat parkir dan tambatan kuda. Tata cara berlalu lintas telah diatur dengan ketentuan bahwa jika tidak ada jalan khusus untuk kendaraan tidak bermotor maka pengemudi transportasi tradisional wajib

menggunakan lajur paling kiri. Memberikan isyarat jika malam hari. Menggunakan tanda pengenal yang ditaruh di bagian depan dan belakang becak, khususnya untuk pengemudi yang tuna rungu. Pembinaan yang dilakukan pemerintah bertujuan melestarikan moda transportasi tradisional, untuk menunjang pariwisata dengan pemberian bimbingan dan pengawasan.

Dari hasil penelitian baik wawancara maupun studi pustaka dapat diberikan pembahasan sebagai berikut:

Sosialisasi untuk Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 ini sendiri telah dilakukan sejak tahun 2015, mulai dari perencanaan teknis dan naskah akademik. Sosialisasi dengan melakukan Forum Group Discussion (FGD) melalui paguyuban yang menjadi tempat berkumpulnya pengemudi becak dan andong.

Pemerintah Kota Yogyakarta memiliki peraturan lebih dahulu mengenai kendaraan tidak bermotor andong dan becak, hal ini muncul karena Pemerintah Kota merasa bahwa alat transportasi ini harus dilestarikan agar tidak punah dan tetap hidup di Kota Yogyakarta. Pemerintah daerah juga berhak untuk mengatur setiap urusannya sendiri. Selama hal yang diatur tidak bertentangan dengan ketentuan yang lebih tinggi. Ditingkatan yang lebih atas yaitu Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong. Ditarik ke peraturan yang lebih tinggi lagi ada Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014



tentang Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan yang terakhir adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu yang mendorong pembentukan peraturan daerah ini adalah Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan DIY.

Dalam usaha untuk melestarikan moda transportasi tradisional ini, pemerintah membuat proto tipe untuk becak agar kembali ke bentuk aslinya becak jogja dan memiliki ciri khas dari Kota Yogyakarta, Seperti bertuliskan "*Bregada*" atau bisa juga bergambar keraton maupun tugu Jogja. Sehingga dibuatlah proto tipe untuk becak ini, yang sekarang becak proto tipe tersebut ada di depan Kantor Dinas Perhubungan DIY. Hal ini adalah bentuk perlindungan untuk moda transportasi tradisional dengan desain dan kayu yang ringan.

Becak dan Andong ini diharapkan bisa menjadi pendukung Keistimewaan DIY sendiri. Selain untuk mendukung keistimewaan, pelestarian becak dan andong ini juga sebagai moda transportasi pendukung perekonomian para pengemudinya karena pengemudi tergolong dalam perekonomian menengah kebawah, pendidikan, pariwisata sendiri digunakan untuk berkeliling di pusat perbelanjaan malioboro dan juga ke bakpia atau bisa juga berkeliling mengunjungi keraton dan tamansari, sosial dan budaya. Akan tetapi becak proto tipe ini belum disosialisasikan kepada pengemudi becak, jika dari Dinas

Perhubungan sendiri telah dipikirkan menggunakan kayu dan bahan yang ringan, sehingga mudah untuk pengemudi yang sudah berusia tua.

Gambar 1 . Tampak belakang becak proto tipe.



Sumber: Dokumen pribadi, 2018.

Gambar 2 . Tampak samping becak proto tipe



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Cara untuk melakukan pelestarian sendiri ada beberapa cara, yaitu dengan memformalkan becak dan andong di DIY, membatasi jumlah

pertumbuhan becak dan andong. Memformalkan becak dan andong ini dengan adanya peraturan yang melindunginya. Pembatasan ini dimaksudkan agar tidak terlalu banyak yang nantinya bisa mematikan usaha satu dengan yang lainnya.

Untuk mengetahui dan membatasi jumlah becak dan andong di Kota Yogyakarta ini dengan melakukan pendataan dan registrasi. Untuk pendataan jumlah transportasi tradisional ini di pihak ketigakan kepada perusahaan survei, jadi dinas perhubungan bekerjasama dengan pihak ketiga yaitu perusahaan survei untuk mendata jumlah becak dan andong ini. Sesuai dengan peraturan daerah bahwa Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang bersangkutan melakukan pendataan, untuk mengetahui jenis dan jumlah transportasi tradisional. Data ini digunakan sebagai dasar pendaftaran transportasi tradisional.

Dari survei di tahun 2010, diketahui becak berjumlah  $\pm 8.000$  dan andong berjumlah  $\pm 350$ . Dalam perkembangan survei di tahun 2016, diketahui jumlahnya berubah, jumlah becak menjadi 5.085 dan jumlah andong menjadi 506. Becak dan andong ini terbagi ke dalam beberapa paguyuban. Di Kota Yogyakarta, untuk becak ada  $\pm 13$  paguyuban dan untuk andong hanya ada 1 paguyuban saja. Paguyuban ini lah yang menjadi tempat mereka berkempul dan menentuka titik pangkalan mereka.

Pengaturan dalam Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010 semua kendaraan tidak bermotor dilakukan indentifikasi dan kemudian di registrasi. Registrasi yang dilakukan di Kota Yogyakarta sedikit berbeda

dengan ketentuan yang ada dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, asas yang digunakan di Kota Yogyakarta bukan asas domisili tetapi asas operasional. Meskipun becak dan andong beralamat di Bantul, Sleman atau luar provinsi seperti Klaten dan Magelang tetap diberikan identitas. Di Kota Yogyakarta ini pengemudi becak dan andong sebagian besar bukan warga kota asli, dari data  $\pm 5.000$  pengemudi sebagian besar adalah warga luar kota, warga kota asli hanya 20% saja.

Izin operasional yang dikeluarkan oleh dinas perhubungan ada Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB), Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKTB), dan satu lagi stiker identitas pengemudi. Untuk mendapatkan surat izin tersebut pemilik harus mengajukan permohonan ke walikota melalui SKPD dan mengisi blangko permohonan. Hal ini juga merupakan upaya pelestarian. Untuk mendapatkan TNKTB ini juga harus membawa becak nya ke Dinas Perubungan untuk dilakukan pemberian nomor pada rangka becak nya. Untuk ukuran konstruksinya sendiri sudah sesuai dengan aturan yang ditetapkan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta.

TNKTB ini ada 2 kode, yang TNKTB dengan kode YB (Yogya Becak) digunakan untuk becak dan YK (Yogya Kereta) digunakan untuk andong. TNKTB ini dipasang didepan dan dibelakang kendaraan tidak bermotor. Dari segi pengemudi Kendaraan Tidak Bermotor (KTB), pengemudi juga harus memiliki izin untuk mengemudikan KTB tersebut. Akan tetapi sampai saat ini SIM KTB ini belum dapat diberlakukan oleh

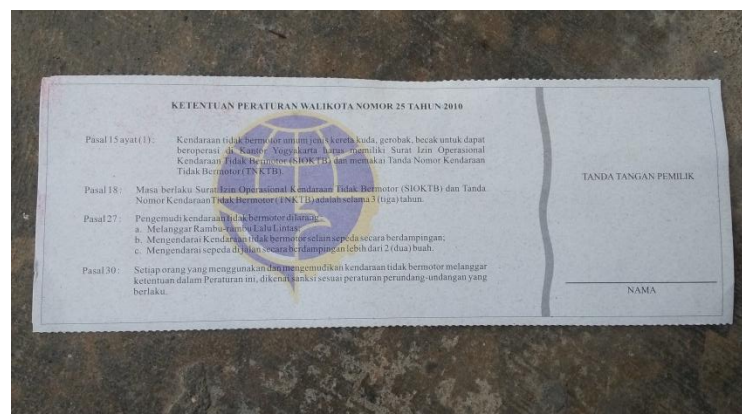
SKPD terkait. Untuk mendapatkan SIM ini juga mengajukan permohonan dengan mengajukan blangko permohonan yang diajukan ke SKPD terkait. dalam permohonan SIM KTB ini pemohon harus melengkapi dengan 2 lembar foto berukuran 3x4; Kartu Tanda Penduduk (KTP); dan surat keterangan domisili.

Gambar 3. Tampak depan SIOKTB



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Gambar 4. Tampak belakang SIOKTB



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Gambar 5. Contoh stiker identitas pengemudi



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Gambar 6. Contoh TNKTB



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Selain upaya pelestarian seperti diatas dalam peraturan walikota dan peraturan daerah menyebutkan bahwa upaya pelestarian juga termasuk dalam pemberian saran prasarana yang memadahi untuk becak dan andong. Pemberian tempat parkir yang dilengkapi dengan tanda parkir yang dapat digunakan untuk andong dan becak terletak di Malioboro.

Karena andong berbeda dengan becak, sehingga selain tempat parkir yang disediakan, andong juga diberikan tempat pembuangan limbah kotoran kuda dan tempat pemberian makan kuda. Hal ini sangat penting karena kuda membutuhkan makan, oleh karena itu ada lokasi atau *koplakan* (terminal) sendiri untuk pembuangan limbah kotoran kuda dan tempat pemberian makan kuda, lokasi tersebut berada di Sriwedani dan Sompilan. Di dua tempat ini terdapat rambu parkir yang bergambar kuda, tambatan kuda, dan saluran pembuangan untuk limbah kotoran kuda. Karena di Malioboro hanya boleh berhenti untuk mengambil penumpang, sehingga diberikan tempat khusus agar tidak menimbulkan kotoran di sepanjang Malioboro.

Gambar 7. Rambu parkir andong di Jalan Malioboro



Sumber: Dokumen pribadi, 2018



Gambar 8. Tempat pemberian makan di Sriwedani



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Gambar 9. Tempat pemberian makan di Sompilan



Sumber: Dokumen pribadi, 2018



Gambar 10. Andong di tempat pemberian makan di sriwedani



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Gambar 11. Rambu Parkir di Sompilan



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Lokasi parkir andong di Malioboro sedang dibongkar dan ditata ulang agar lebih nyaman dan akan diberikan *celukan* untuk becak dan

andong. Ada 13 *celukan* yang dapat menampung 27 andong dan 57 becak. Penataan yang akan dibuat adalah sebelah barat akan seperti sebelah timur yang menjadi semi pedestrian. Hal ini merupakan bentuk perhatian dari pemerintah agar becak dan andong lebih mudah mencari penumpang. Yang kedepannya Pedagang Kaki Lima juga akan ditata, disatukan di lokasi belakang Hamzah Batik. Nantinya setelah Malioboro selesai kendaraan bermotor tidak diperbolehkan untuk melewati Jalan Malioboro, yang diperbolehkan melewati hanya becak kayuh, andong, sepeda dan transjogja saja.

Fasilitas tempat parkir yang akan dibuat setelah Malioboro selesai adalah di sebelah utara Hotel Inna Garuda, terletak di bekas pendopo sebelah barat tempat parkir abu bakar. Pendopo akan dibongkar dan dialih fungsikan sebagai tempat parkir becak dan andong.

Persyaratan teknis yang harus dipenuhi oleh kendaraan becak dan andong diantaranya adalah konstruksi yang sesuai dengan peraturan yang berlaku, rem, roda, kemudi, lampu dan pemantul cahaya, peringatan bunyi, spion. Lampu dan pemantul cahaya pada becak menurut peraturan daerah adalah lampu yang terletak dibagian depan kanan dan kiri, dan pemantul cahaya berupa stiker dibagian belakang. Sedikit berbeda dengan peraturan daerah, pada peraturan walikota menyebutkan satu lampu di depan dan satu dibagian belakang. Sedangkan untuk andong lentera terletak dibagian kanan dan kiri, jarak dari badan kereta tidak melebihi 150 milimeter.

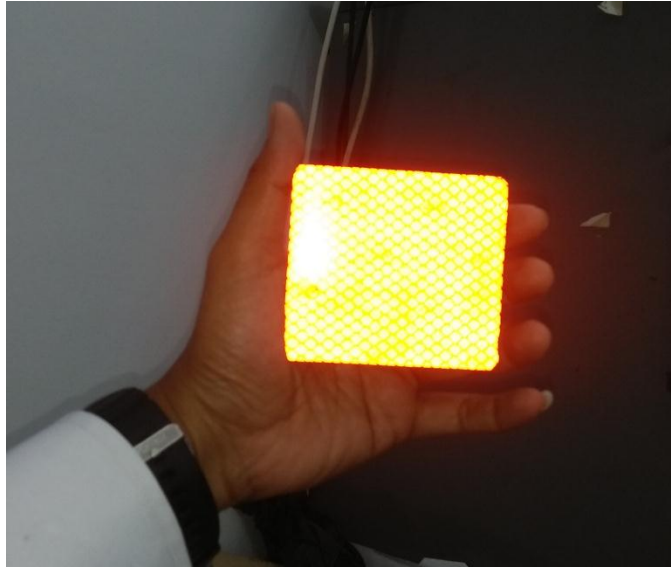
Pada kenyataan pemberlakuannya sekarang, pengemudi becak tidak menggunakan lampu. Karena harga yang tidak berimbang dengan kondisi perekonomian pemilik becak, oleh karena itu penggunaan lampu digantikan dengan reflektor yang dipasang pada bagian belakang becak sebelah kanan dan kiri. Reflektor ini juga telah disediakan oleh Dinas perhubungan Kota Yogyakarta. Untuk andong, masih menggunakan lampu lentera yang sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan. Karena harga lampu jika untuk pengemudi andong masih dapat dijangkau.

Gambar 12. Tampak reflektor yang tidak terkena cahaya



Sumber: Dokumen pribadi, 2018

Gambar 13. Tampak reflektor yang terkena cahaya



Sumber: Dokumen Pribadi, 2018

Selain pencahayaan dan pemantul cahaya, didalam becak dan andong ada sistem pengereman. rem digunakan untuk memberhentikan alat transportasi ini. Jika rem di becak menggunakan bantalan karet yang dioperasikan menggunakan tangan atau kaki, sedangkan untuk andong tali kendali yang menjadi alat untuk memperlambat laju kuda.

Spion untuk kendaraan becak ada di kanan dan kiri badan becak. dan untuk andong berada di tengah bagian atas andong. Tetapi pada kondisi di lapangan, banyak becak yang tidak menggunakan spion ini, sehingga alat bantu untuk melihat belakang pengemudi tidak ada. untuk andong sendiri sebagian besar telah dilengkapi dengan spion yang dipasang pada bagian tengah badan kendaraan ini sendiri.

Perlindungan untuk pengemudi sebagaimana disebutkan dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016, belum dapat terlaksana. Baru sampai sebatas dalam perencanaan, yang dimana nanti jika terlaksana setiap pengemudi becak dan andong akan mendapatkan perlindungan jaminan sosial. Hal ini dapat meningkatkan taraf dari perekonomian setiap pengemudi jika perlindungan tersebut telah diterapkan.

Tetapi dalam perkembangannya sekarang, muncul becak motor. Becak motor yang muncul sekarang ini banyak melanggar peraturan dan undang-undang yang menaungi alat transportasi tradisional. Didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012, melanggar aturan mengenai pengujian kendaraan. Krena di dalam aturan tersebut menyebutkan jika semua kendaraan bermotor wajib melakukan pengujian terlebih dahulu. Ada 2 hal dalam pengujian kendaraan bermotor ini, yang pertama adalah uji tipe dan yang kedua adalah uji berkala. Uji tipe ini dilakukan di Kementerian Perhubungan bekasi, jika uji berkala dilakukan di kabupaten/kota masing-masing. Hal ini lah yang tidak dilaksanakan oleh pengemudi becak motor. Dalam hal penggabungan atau modifikasi kendaraan beromotor juga telah diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan harus melakukan izin terlebih dahulu.

Jika di amati, becak motor di Kota Yogyakarta ini ada 2 jenis. Yang pertama adalah gabungan antara motor dengan becak, dan yang kedua adalah becak yang dipasang mesin, mesin ini bisa mesin motor atau mesin

yang lainnya. Klasifikasi untuk becak motor ini belum jelas. Karena kalau termasuk ke dalam kendaraan tradisional becak motor ini menggunakan tenaga mesin bukan tenaga manusia. Jika dimasukkan ke dalam kendaraan bermotor, becak motor ini tidak melakukan pengujian seperti halnya dengan kendaraan bermotor lainnya. Semua kendaraan bermotor harus melakukan pengujian, untuk keselamatan dari penumpang maupun keselamatan dari pengemudinya. Selanjutnya, jika becak motor ini diberlakukan sebagai angkutan umum maka akan melanggar Peraturan Pemerintah tentang angkutan dan juga setiap angkutan umum juga harus dilaksanakan pengujian berkala.

Dari segi pengawasan administrasi, kelengkapan surat seperti SIOKTB dan TNKTB berlaku selama 3 tahun. Setelah masa aktif habis surat-surat tersebut dapat diperpanjang. Hal ini juga dilakukan sosialisasi kepada paguyuban masing-masing, agar proses pengawasan dan pembinaan berjalan dengan baik. Peningkatan kemampuan untuk pengemudi becak juga dilakukan oleh pemerintah, yaitu dengan cara memberikan seminar atau FGD untuk peningkatan kemampuan bercerita kepada wisatawan ketika menaiki transportasi tradisional ini, selain kemampuan untuk bercerita juga dari penampilan yang lebih baik sehingga menarik penumpang atau wisatawan.

TNKTB ini hanya berlaku untuk kendaraan tidak bermotor, jika ada becak motor yang masih menggunakan TNKTB ini pada awalnya di registrasi sebagai becak kayuh. Tetapi setelah itu diganti menjadi becak

motor. Jika sedang dilakukan operasi oleh Dinas Perhubungan, TNKTB ini akan dilepas dan diminta oleh dinas perhubungan.

Dalam penghentian pertumbuhan becak motor ini Dinas Perhubungan tidak dapat menindaknya, karena keterbatasan kewenangan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan hanya sebatas untuk membuat peraturan dan penerapannya. Untuk penghentian perkembangan becak motor ini berada pada kepolisian untuk kewenangannya.

Pendukung pelestarian transportasi ini sangatlah banyak, dari warga lokal selain malioboro, di kampung-kampung yang berada di Kota Yogyakarta masih banyak yang menggunakan becak sebagai alat transportasi untuk menuju tempat-tempat tertentu, seperti untuk berbelanja ke pasar, pergi ke sekolah dan lainnya. Hal ini lah yang wajib dijaga dan dilestarikan agar becak dan andong dapat benar-benar menjadi ikon Yogyakarta, mendukung kesitimewaan DIY, dan juga mendukung pariwisata di Kota Yogyakarta.

Pemerintah juga telah mendukung dengan adanya Peraturan Daerah dan juga Peraturan Walikota yang digunakan untuk mengatur keberadaan becak dan andong. Kebutuhan akan perlindungan transportasi tradisional ini sebagian besar telah dipenuhi oleh pemerintah, dan sedang dilakukan perbaikan-perbaikan untuk fasilitas wisata. Sehingga keberadaan transportasi tradisional ini dapat menambah kemajuan wisata sendiri.

Pengembangan dalam pelayanan dari pengemudi juga dapat ditambah dengan melakukan pembinaan yang lebih sering, wawasan akan pengetahuan tempat wisata yang berada di Kota Yogyakarta ini dapat ditambah. Peningkatan promosi dalam kunjungan wisata juga dapat dilakukan oleh semua pihak melalui media sosial. Dalam melakukan promosi, dapat ditambah dengan tidak meninggalkan nilai-nilai budaya yang sudah tumbuh berkembang di Kota Yogyakarta ini.

Dinas Perhubungan juga menggandeng dinas terkait untuk melaksanakan pelestarian becak dan andong ini, seperti Dinas Perindustrian Perdagangan dan Koperasi (Disperindagkop). Bekerja sama untuk memperbanyak jumlah becak yang akan di hibahkan kepada paguyuban becak ini. Tetapi saat ini belum dapat terealisasi karena masih belum ada perjanjian baru hanya sebatas pembicaraan antara 2 dinas ini. dan juga belum dapat dilakukan hibah karena msih terkendala untuk paguyuban yang belum berbentuk badan hukum.

**B. Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Kewenangan Pemerintah Daerah Dalam Penyelenggaraan Moda Transportasi Tradisional Berdasarkan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Andong dan Becak di Kota Yogyakarta**

Hambatan utama dalam pelestarian transportasi tradisional ini adalah menjamurnya becak motor, menjadi hambatan untuk dalam hal pelestarian. Becak motor memancing untuk becak kayuh berganti menjadi becak motor. karena dirasa becak motor lebih cepat dan tidak mengeluarkan



tenaga banyak. ditambah lagi dengan waktu tempuh yang relative cukup cepat dari tempat ke tempat, sehingga dapat memaksimalkan waktu untuk kembali mencari penumpang

Kendala dari pengemudi di kota jogja, sebagian besar pengemudi bukan warga asli kota jogja. Kebanyakan dari luar, yaitu bantul, sleman, klaten, gunung kidul yang asli kota jogja hanya 20%. Sehingga banyak pendatang yang menjadi pengemudi bejak di Kota Yogyakarta. Pengemudi yang berasal dari luar kota biasanya memiliki tempat kos atau bisa juga tidur di kendaraan becak nya ini.

Adanya Ojek Online (Ojol) ini juga turut mempengaruhi pelaksanaan pelestarian transportasi tradisional. Karena semakin banyak pula wisatawan yang memilih untuk menggunakan transportasi yang lebih murah dan cepat.

Kendala selanjutnya adalah untuk hibah becak agar becak kembali seperti asli nya becak jogja adalah pengemudi becak masih berupa paguyuban belum berupa badan hukum sehingga hibah belum dapat dilaksanakan. Paguyuban bukan merupakan badan hukum, karena dana hibah pemerintah harus badan hukum. Sehingga tahun ini belum terlaksana.

Untuk pelaksanaan penyelenggaraan moda transportasi tradisional ini terkendala dengan biaya pada pemilik moda transportasi tradisional ini. Sehingga untuk kelengkapan pada becak, terutama pada lampu becak

belum dapat terpenuhi sendiri yang mengakibatkan penggunaan reflector sebagai penggantinya.

Kendala untuk masalah andong adalah harga becak yang mahal menjadikan andong kurang diminati jika hanya untuk jarak yang relatif dekat. Andong biasanya digunakan untuk berwisata mengelilingi keraton tamansari maupun tempat wisata saja. Tarif yang mahal ini lah yang menjadi kendala untuk andong.