

## ABSTRAKSI

**INDRA WIDJAYA**, NIM. 0910111023, Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya Malang, September 2014, “**Upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang (Studi Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor)**”, Agus Yulianto, S.H., M.H., Lutfi Efendi, S.H., M. Hum.

*Kata kunci:* Upaya, Perizinan, Becak Motor.

Di Kota Malang, keberadaan becak motor semakin banyak. Dan sebagai moda transportasi, banyak orang menggunakannya. Keberadaan becak motor di Kota Malang sendiri belum ada larangan, sehingga mereka bisa beroperasi di mana saja. Baik itu di jalan-jalan protokol, maupun jalanan kampung.

Hal tersebut mendorong peneliti untuk melakukan penelitian serta menuangkannya dalam bentuk skripsi yang berjudul “**Upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang (Studi Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor)**”.

Metode pendekatan yang dipakai adalah yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis ini mengkaji permasalahan dari peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal ini penerapan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Terhadap Penertiban Becak Motor di Kota Malang dikaitkan dengan realita yang ada.

Hasil dari penelitian ini diketahui upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang terkait penerapan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor yaitu adanya upaya preservatif. Bisa dilihat dari prioritas pengaturan keberadaan becak dan becak motor yang mendapatkan izin dari Walikota bagi becak dan becak motor yang beroperasi menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu seperti pasar dikarenakan untuk menghindari terjadinya kemacetan dan penataan lalu lintas di Kota Malang. Mencegah pelanggaran becak motor dalam perlindungan hukum preventif, yaitu pengaturan beroperasinya becak dan becak motor, terutama untuk becak motor hanya diperbolehkan beroperasi menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu seperti pasar. Perlindungan represif yang dilakukan oleh Kepolisian, yaitu adanya sanksi dan dianggap sebagai sebuah pelanggaran oleh polisi, sehingga pengemudi becak motor yang beroperasi di daerah Mitra Plaza bisa ditangkap karena dianggap melakukan pelanggaran. Kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terkait upaya penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor adalah belum adanya aturan resmi baik berupa Peraturan Daerah maupun Peraturan Walikota tentang keberadaan becak motor. Ditinjau dari sisi Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang

Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor, tidak ada satu pasal pun yang mengatur keberadaan becak motor, sehingga selama ini upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Forum Lalu Lintas Kota Malang hanyalah sebatas inisiatif daerah dengan melihat keberadaan becak motor.

## **Latar Belakang**

Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam mobilitas seseorang setiap harinya. Baik sebagai sarana transportasi jarak dekat, maupun jarak jauh. Alat transportasi ini juga berfungsi sebagai alat pengangkutan. Berbagai macam moda transportasi tersedia sesuai dengan kebutuhan mobilitas tiap orang. Moda transportasi itu antara lain mobil, sepeda motor, pesawat terbang, kereta api, kapal laut, perahu, dan tentu saja becak.

Becak adalah salah satu moda transportasi yang telah lama ada. Kendaraan roda tiga ini sangat dekat di hati rakyat. Di era modern ini, becak mengalami perkembangan model. Dari yang tidak bermesin, menjadi bermesin. Becak yang bermesin inilah yang biasa kita sebut becak motor. Mesin yang dipakai oleh becak motor bervariasi. Mulai dari mesin pemotong rumput, sampai mesin sepeda motor.

Namun, keberadaan becak motor di beberapa kota di Indonesia banyak dilarang. Salah satunya di Mojokerto. Menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Mojokerto<sup>1</sup> keberadaan becak motor tidak aman karena tak terstandarisasi, serta membuat lalu lintas semrawut dan tidak nyaman di jalan. Banyak becak motor yang mangkal di sejumlah perempatan dan terminal. Becak motor dinilai tak memiliki standar dan kelaikan jalan.

Sementara itu, di Kota Malang sendiri, keberadaan becak motor semakin banyak. Dan sebagai moda transportasi, banyak orang menggunakannya. Keberadaan becak motor di Kota Malang sendiri belum ada larangan, sehingga mereka bisa beroperasi di mana saja. Baik itu di jalan-jalan protokol, maupun jalanan kampung.

---

<sup>1</sup> <http://surabaya.tribunnews.com/2014/02/25/bentor-dilarang-di-mojokerto-saat-jumlahnya-banyak>, diakses tanggal 3 Maret 2014.

Namun, becak motor menimbulkan persoalan sosial tersendiri bagi para pengemudi becak. Becak motor juga menimbulkan polusi udara karena asap-asap yang keluar dari knalpot becak motor sangatlah berbahaya—dikarenakan tidak adanya *filter* pada knalpot becak motor. Dari segi kelaikan, becak motor juga belum layak beroperasi di jalanan—dikarenakan tidak ada standarisasi desain becak motor. Tetapi, dikarenakan tidak adanya larangan beroperasi bagi becak motor untuk sementara ini, becak motor bebas melenggang di sepanjang Kota Malang.

Dari persoalan-persoalan di atas itulah yang membuat penulis tertarik untuk melakukan penelitian terhadap keberadaan becak motor di Kota Malang serta melihat upaya-upaya Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap penertiban becak motor di Kota Malang. Oleh karena itu, penulis mengambil judul dalam penulisan skripsi ini, yaitu:

“UPAYA DINAS PERHUBUNGAN TERHADAP PENERTIBAN BECAK MOTOR DI KOTA MALANG (STUDI PERATURAN DAERAH NOMOR 5 TAHUN 2011 TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN BERMOTOR)”

### **Rumusan Masalah**

1. Upaya-upaya apa saja yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum?
2. Kendala-kendala apa saja yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam melakukan upaya penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor?

### **Pembahasan**

## **A. Metode Penelitian**

Metode pendekatan yuridis sosiologis. Pendekatan yuridis sosiologis ini mengkaji permasalahan dari peraturan perundang-undangan yang berlaku, dalam hal ini Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Terhadap Penertiban Becak Motor di Kota Malang dikaitkan dengan realita yang ada.

## **B. Upaya-Upaya Yang Dilakukan Oleh Dinas Perhubungan Kota Malang Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang Dalam Melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum**

Becak motor adalah suatu fenomena baru di Kota Malang. Setiap harinya apabila kita berjalan-jalan di seputaran Mitra Plaza ataupun Sarinah Plaza, bahkan di Pasar Besar sampai pasar Blimbing, akan banyak kita jumpai becak motor. Mereka hadir di tengah-tengah hiruk pikuk Kota Malang. Namun, apakah kemudian becak-becak motor ini tidak menimbulkan problem sosial antar sesama tukang becak (dengan tukang becak konvensional)? Dan kita juga perlu tahu bagaimana tanggapan Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap keberadaan becak motor. Di dalam bab ini, penulis mengupas dan menganalisisnya.

Menurut penuturan Kandar<sup>2</sup> salah seorang pengemudi becak biasa, dirinya tidak keberatan dengan adanya becak motor. Kandar sendiri menjadi tukang becak sejak tahun 1960. Itu berarti, dia menjadi tukang becak sudah 54 tahun. Di usianya yang renta 78 tahun, dia tetap mempertahankan profesinya sebagai tukang becak, walaupun sebenarnya dia punya pekerjaan sambilan sebagai buruh tani. Berikut penuturan Kandar tentang keberadaan becak motor: *“Saya tidak pernah pakai dan tidak mau pindah ke becak motor. Tapi saya setuju-setuju saja dengan keberadaan becak motor.”*

---

<sup>2</sup> Hasil wawancara dengan Kandar, pengemudi Becak biasa yang mangkal di Jl. Kawi, tertanggal 28 Juni 2014.

Penuturan Kandar ini juga diperkuat oleh Sugeng<sup>3</sup> seorang pengemudi becak biasa yang bertempat tinggal di Kasin Jaya dan sudah 7 (tujuh) tahun menjadi tukang becak. Sebelumnya dia berprofesi sebagai tukang sepatu sandal. Demikian penuturannya tentang keberadaan becak motor, *”Kalau yang sudah pada tua, mungkin tidak apa-apa, lah, memakai becak motor.”*

Mereka berdua enggan beralih ke becak motor. Kandar berpikir kalau akan lebih hemat jika menggunakan becak biasa. Sedangkan Sugeng melihat dirinya masih kuat untuk mengayuh becak, sehingga tidak perlu pindah ke becak motor.

Keberadaan becak motor di wilayah Kota Malang sendiri, menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>4</sup> mengatakan bahwa:

*“Sebenarnya becak motor ini belum ada aturannya. Selama ini becak motor berada di kategori tidak dalam trayek. Istilahnya..., tidak punya trayek tetap. Sama dengan sepeda motor. Karena becak motor sendiri dioperasikan hanya pada tempat-tempat tertentu. Sekarang, yang diprioritaskan, yang mendapatkan izin dari Walikota, adalah becak dan becak motor yang menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah kota. Dan jalur-jalur tertentu. Itu sudah diatur di dalam Perda.”*

Dari pernyataan Kepala Dinas Perhubungan di atas bisa ditarik beberapa hal terkait dengan keberadaan becak motor, yaitu sebagai berikut:

1. Becak motor bukan jenis angkutan bermotor yang mempunyai trayek tetap, atau bisa dikatakan: angkutan bermotor tidak dalam trayek.
2. Keberadaan becak dan becak motor dioperasikan hanya di tempat-tempat tertentu.
3. Prioritas pengaturan keberadaan becak dan becak motor yang mendapatkan izin dari walikota adalah becak dan becak motor yang beroperasi menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu (pasar misalnya).

Keberadaan angkutan bermotor dalam trayek diatur di dalam Pasal 3 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan

---

<sup>3</sup> Hasil wawancara dengan Sugeng, pengemudi Becak biasa yang mangkal di Matahari Dept. Store Pasar Besar, Malang Plaza dan Mitra Plaza tertanggal 28 Juni 2014.

<sup>4</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, tanggal 11 Juni 2014.

Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum. Di situ disebutkan bahwa: “*Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dilakukan dengan mobil penumpang atau bus.*” Melihat isi Pasal 3 Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum, cukup jelas bahwa becak motor bukanlah penyelenggara angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dalam trayek, karena yang berada di dalam trayek hanyalah untuk mobil penumpang dan bus. Sehingga, dari Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum tersebut, keberadaan becak motor tidaklah diatur.

Jika dianalisis, pernyataan Kepala Dinas Perhubungan di atas berkenaan dengan upaya perlindungan hukum becak motor adalah sebuah upaya preventif. Seperti apakah perlindungan preventif dan upaya preservatif? Rasanya penulis perlu mengupasnya lebih lanjut. Di dalam perlindungan preventif, ada upaya untuk mencegah pelanggaran yang akan terjadi. Sementara itu, di dalam upaya preservatif—menurut Suherman<sup>5</sup> di sini adalah upaya untuk memelihara atau mempertahankan kondisi yang telah kondusif atau baik.

Upaya preservatif bisa dilihat dari prioritas pengaturan keberadaan becak dan becak motor yang mendapatkan izin dari Walikota bagi becak dan becak motor yang beroperasi menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu seperti pasar—dikarenakan untuk menghindari terjadinya kemacetan dan penataan lalu lintas di Kota Malang agar tidak semrawut.

Mencegah pelanggaran becak motor dalam perlindungan hukum preventif bisa dilakukan dengan diberlakukannya pengaturan pengoperasian becak dan becak motor—terutama untuk becak motor—hanya diperbolehkan beroperasi

---

<sup>5</sup> Rizky Suherman, *eJournal Ilmu Administrasi Negara: Upaya Penanggulangan Sampah oleh Dinas Kebersihan dan Pertamanan Kota Samarinda: Studi Kasus di Kelurahan Sempaja Selatan Kecamatan Samarinda Utara*, Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Mulawarman, hlm. 301.

menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu (seperti pasar).

Pengaturan becak motor hanya di daerah-daerah tertentu dibenarkan oleh Nurhadi<sup>6</sup> yang mengatakan bahwa: “*Di daerah Mitra Plaza sini rata-rata kalau becak motor tidak dibolehkan. Kalau ketemu polisi, bisa ditangkap.*”

Namun, dari penuturan Nurhadi ini juga terdapat perlindungan represif yang dilakukan oleh Kepolisian, yaitu adanya sanksi dan dianggap sebagai sebuah pelanggaran oleh polisi, sehingga pengemudi becak motor yang beroperasi di daerah Mitra Plaza bisa ditangkap karena dianggap melakukan pelanggaran.

Ada dua Perlindungan Hukum menurut Hadjon<sup>7</sup>, yaitu:

- a. Perlindungan Hukum Preventif: Perlindungan yang diberikan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mencegah sebelum terjadinya pelanggaran. Hal ini terdapat dalam peraturan perundang-undangan dengan maksud untuk mencegah suatu pelanggaran serta memberikan rambu-rambu atau batasan-batasan dalam melakukan suatu kewajiban.
- b. Perlindungan Hukum Represif: Perlindungan hukum represif merupakan perlindungan akhir berupa sanksi seperti denda, penjara, dan hukuman tambahan yang diberikan apabila sudah terjadi sengketa atau telah dilakukan suatu pelanggaran.

Keberadaan becak motor yang dibolehkan beroperasi di daerah-daerah tertentu merupakan bentuk dari fungsi izin sebagai pengatur yang menurut Sutedi<sup>8</sup> yaitu agar izin yang ada dapat dilaksanakan sesuai dengan peruntukannya, sehingga tidak terjadi penyalahgunaan izin yang diberikan. Artinya di sini, upaya pengaturan beroperasinya becak motor di area-area tertentu agar izin beroperasinya tersebut dapat dilaksanakan sesuai dengan peruntukannya, yaitu untuk becak motor dan di area-area tertentu.

---

<sup>6</sup> Hasil wawancara dengan Nurhadi, pengendara Becak biasa yang mangkal di depan Mitra Plaza dan Malang Plaza, tertanggal 27 Juni 2014.

<sup>7</sup> Hadjon, Philipus M. 1987, *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia (Sebuah Studi Tentang Prinsip-prinsipnya, Penanganannya oleh Pengadilan Dalam Lingkungan Peradilan Umum dan Pembentukan Peradilan Administrasi Negara)*, Bina Ilmu, Surabaya, hlm. 3.

<sup>8</sup> Sutedi, Adrian, 2010, *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 193.

Jalur-jalur khusus becak motor menurut penuturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>9</sup> adalah sebagai berikut:

*“Karena aturannya belum ada, jalur-jalur becak motor hanya berkisar di kawasan wisata-wisata dalam kota saja. Contohnya di belakang Balai Kota, Hutan Kota, tergantung pada animo masyarakat yang ingin menuju ke jalur itu. Kalau jalur khusus, belum ada.”*

Penangkapan pengemudi becak motor oleh polisi seperti yang diungkapkan Nurhadi di atas menurut penulis karena dianggap melanggar pasal 47 ayat (2) huruf e jo. pasal 122 ayat (1) huruf c jo. 126 huruf b jo. pasal 126 huruf d Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Unsur-unsur pelanggaran tersebut antara lain:

1. Becak motor bukan merupakan kendaraan khusus seperti yang dijelaskan di dalam Pasal 47 ayat (2) huruf e, yang dimaksud dengan kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain:
  - a. Kendaraan Bermotor Tentara Nasional Indonesia;
  - b. Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia;
  - c. Alat berat—antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (*stoomwartz*), *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*; serta
  - d. Kendaraan khusus penyandang disabilitas.
2. Menggunakan jalur jalan kendaraan bermotor jika telah disediakan jalur jalan khusus bagi becak motor itu sendiri, dan menurut keterangan Dinas Perhubungan Kota Malang di atas, becak motor mempunyai jalur khusus ke tempat-tempat wisata di Kota Malang.
3. Mengetem selain tempat yang telah ditentukan.
4. Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.

Jumlah becak motor di Kota Malang—menurut catatan Dinas Perhubungan Kota Malang—kurang lebih sebanyak 200-400an becak. Pengaturan becak motor melalui aturan perundang-undangan baik itu Peraturan Daerah, Peraturan Walikota, maupun Peraturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang

---

<sup>9</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, tanggal 11 Juni 2014.

sendiri belum ada aturan yang secara jelas mengaturnya. Hal ini diungkapkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>10</sup> yang mengungkapkan bahwa:

*“Dari awal diadakan sejak 2011, Forum Lalu Lintas belum menemui titik terang mengenai perizinan becak motor. Kami juga masih menunggu keputusan di pusat. Upaya-upaya sampai sekarang terus dilakukan. Sebenarnya becak motor masih belum boleh, karena aturannya belum ada.”*

Dari penuturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, dapat ditarik kesimpulan bahwa keberadaan becak motor sebenarnya dilarang. Dan dilihat dari pernyataan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, bahwa ada beberapa pengecualian tentang keberadaan becak motor di Kota Malang sesuai dengan yang tertera di atas. Hal yang bisa dijabarkan kemudian di dalam pernyataan tersebut upaya penertiban becak motor tidak hanya menjadi tanggung jawab Dinas Perhubungan Kota Malang, melainkan telah dibentuk Forum Lalu Lintas sejak tahun 2011 sebagai sarana koordinasi antar instansi yang ada di Kota Malang.

Anggota-anggota Forum Lalu Lintas antara lain:<sup>11</sup>

1. Dinas Perhubungan
2. Sekda (Sekretaris Daerah)
3. Kepolisian Resort Malang
4. Bappeda
5. Satuan Polisi Pamong Praja
6. Organda
7. Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga
8. Ahli-ahli transportasi

Tujuan dibentuknya Forum Lalu Lintas menurut penuturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>12</sup> adalah sebagai berikut:

*“Dengan terbentuknya forum ini diharapkan permasalahan akan lalu lintas dan angkutan jalan akan dapat diurai dan terpecahkan, mengingat kesepakatan dari para anggota bahwa jangan sampai pembentukan*

---

<sup>10</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, tanggal 8 September 2014.

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Ibid.*

*forum ini hanya formalitas belaka. Namun, lebih dititikberatkan pada kinerja maksimal dengan mengesampingkan ego dari setiap anggota untuk bersama sama memajukan Kota Malang.”*

Dari tujuan terbentuknya Forum Lalu Lintas di sini, jelas, bahwa ada upaya dari Pemerintah Kota Malang untuk mengurai dan memecahkan permasalahan akan lalu lintas dan angkutan jalan, termasuk di dalamnya permasalahan becak dan becak motor. Dan bisa dilihat bahwa persoalan mengurai dan memecahkan permasalahan lalu lintas merupakan tanggung jawab bersama lintas departemen, tidak hanya tugas dari Dinas Perhubungan Kota Malang saja.

Forum Lalu Lintas Kota Malang mempunyai kegiatan rutin seperti dituturkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>13</sup> sebagai berikut:

*“Rapat-rapat rutin untuk membahas permasalahan-permasalahan lalu lintas sesuai dengan tupoksi masing-masing anggota forum dan mencari solusi terbaik terhadap permasalahan tersebut. Melaksanakan sosialisasi, mendata daerah rawan kecelakaan guna mencari solusi penyebab kecelakaan tersebut.”*

Adanya Forum Lalu Lintas Kota Malang itu sendiri merupakan implementasi dari Pasal 13 Undang-Undang Nomor Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertugas melakukan koordinasi antarinstansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Keberadaan becak dan becak motor sendiri ditinjau dari sisi perizinan pun masih belum ada kejelasan. Beberapa tahun yang lalu ada perizinan becak di Kota Malang dan hal ini dituturkan dengan jelas oleh Kandar<sup>14</sup> dan diamini oleh Sugeng yaitu: *“Dulu ada. Sekarang tidak. Kalau dulu komplit, kami harus punya surat lengkap dan segala macam, termasuk plat nomor. Kalau sekarang, kayaknya bebas.”*

---

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>14</sup> Hasil wawancara dengan Kandar, pengendara becak biasa yang mangkal di Jl. Kawi, tertanggal 28 Juni 2014.

Masalah belum adanya izin becak motor, namun pernah dikumpulkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang untuk membahas keberadaan becak motor juga diungkapkan oleh Mukit<sup>15</sup>:

*“Pernah. Kumpul-kumpul gitu di Dishub. Disuruh nanggung sendiri. Kalau izinnya, belum ada. Kalau ada aturan yang mengatur keberadaan becak motor Saya ngikut saja.”*

Senada dengan hal tersebut juga diungkapkan oleh Suratman<sup>16</sup> seorang mantan pengemudi becak biasa yang beralih profesi menjadi pengemudi becak motor yang mengatakan bahwa belum ada izin beroperasinya becak motor. Pa’i Ginanjar<sup>17</sup> pengemudi becak motor juga menuturkan bahwa dirinya ingin ada aturan yang jelas tentang keberadaan becak motor, karena selama ini belum ada aturannya.

### **C. Kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dalam melakukan upaya penertiban becak motor di Kota Malang**

Kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terkait upaya penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor adalah belum adanya aturan resmi baik berupa Peraturan Daerah maupun Peraturan Walikota tentang keberadaan becak motor hanya berupa kebijakan yang tidak tertulis. Ditinjau dari sisi Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor, tidak ada satu pasal pun yang mengatur keberadaan becak motor, sehingga selama ini upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Forum Lalu Lintas Kota

---

<sup>15</sup> Hasil wawancara dengan Mukit, pengemudi becak motor yang mangkal di Malang Plaza, tertanggal 26 Juni 2014.

<sup>16</sup> Hasil wawancara dengan Suratman, pengemudi becak motor yang mangkal di Pasar Blimbing, tertanggal 26 Juni 2014.

<sup>17</sup> Hasil wawancara dengan Pa’i Ginanjar, pengemudi becak motor yang mangkal di depan Hotel Savanah, tertanggal 26 Juni 2014.

Malang hanyalah sebatas inisiatif daerah dengan melihat keberadaan becak motor, seperti penuturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>18</sup> berikut ini:

*“Walaupun belum ada aturan dari pusat, keberadaan becak motor tentunya sudah kami antisipasi. Kalau masalah pengarahannya ke KTL (Kawasan Tertib Lalu Lintas), selama ini belum ada yang susah diatur. Selama ini, kan, sudah ada Forum Lalu Lintas yang melibatkan instansi, akademis, dan tokoh masyarakat. Kegiatannya secara serentak bersama-sama. Mudah-mudahan ke depannya juga terus berlangsung lancar seperti ini.”*

Keberadaan becak motor ke depannya harapan dari Dinas Perhubungan Kota Malang<sup>19</sup> adalah sebagai berikut:

*“Tentu saja ada kemungkinan nantinya becak motor akan diresmikan. Tapi, kami hanya menunggu dari pemerintah pusat. Pusat juga musti dapat masukan dari bawah, dari daerah. Karena negara kita, kan, udah otonomi. Maksudnya... bisa mengopeni pelaksanaan di daerah setempat. Kalau memang itu sudah mendesak dan kebutuhan, harus disurvei dulu oleh pusat sesuai dengan usulan tiap daerah.”*

## **Penutup**

### **A. Kesimpulan**

1. Upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum:
  - a. Mencegah pelanggaran becak motor dalam perlindungan hukum preventif, yaitu pengaturan beroperasinya becak dan becak motor—terutama untuk becak motor hanya diperbolehkan beroperasi menuju ke tempat-tempat wisata dalam wilayah Kota Malang dan jalur-jalur tertentu seperti pasar dan juga adanya Forum Lalu Lintas yang bertujuan juga untuk bertugas melakukan koordinasi antarinstansi

---

<sup>18</sup> Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, tanggal 11 Juni 2014.

<sup>19</sup> *Ibid.*

penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- b. Perlindungan represif yang dilakukan oleh Kepolisian, yaitu adanya sanksi dan dianggap sebagai sebuah pelanggaran oleh polisi, sehingga pengemudi becak motor yang beroperasi di daerah Mitra Plaza bisa ditangkap karena dianggap melakukan pelanggaran.
2. Kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terkait upaya penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor adalah belum adanya aturan resmi. Baik berupa Peraturan Daerah, maupun Peraturan Walikota tentang keberadaan becak motor—hanya sebatas kebijakan tidak tertulis dari Walikota yang mengatur keberadaan becak motor. Ditinjau dari sisi Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor, tidak ada satu pasal pun yang mengatur keberadaan becak motor. Sehingga, selama ini, upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dan Forum Lalu Lintas Kota Malang hanyalah sebatas inisiatif daerah dengan melihat keberadaan becak motor.

## **B. Saran**

Saran yang bisa penulis berikan yang bisa berguna sebagai bahan pertimbangan dalam upaya penertiban becak motor adalah: Sebaiknya Pemerintah Kota Malang mengadakan pengaturan yang tegas tentang keberadaan becak motor dalam hal perizinannya, agar kepastian hukum dapat tercapai dalam rangka penertiban becak motor di Kota Malang.