

Pengendalian operasional transportasi becak motor di wilayah hukum Polres Bojonegoro

Operational control of motorcycle transportation in the Bojonegoro police law area

Prianggo Parlindungan

Program Studi Magister Studi Kepolisian, Sekolah Pascasarjana, Universitas Airlangga
Surabaya, 60286, Jawa Timur, Indonesia

E-mail: prianggo.parlindungan-2019@pasca.unair.ac.id

Abstrak

Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro membuat inovasi dengan cara memodifikasi motor becak dalam konsep yang berbeda. Pengoperasian becak motor di Kabupaten Bojonegoro juga didukung oleh koperasi becak motor di samping pelegalan becak motor oleh dinas setempat. Beroperasinya becak motor di Kabupaten Bojonegoro, membawa dampak positif dan negatif. Fenomena yang terjadi di Kabupaten Bojonegoro adalah keberadaan kendaraan taksi Pedi yang dimodifikasi menggunakan mesin sehingga mereka menjadi bermotor. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kontrol operasional transportasi taksi Pedi bermotor di wilayah hukum kepolisian Bojonegoro. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan metode kualitatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik dan jumlah kecelakaan lalu lintas akibat pengoperasian transportasi taksi Pedi bermotor di wilayah hukum kepolisian Bojonegoro adalah kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh becak bermotor sebagai akibat dari tidak memiliki lampu belakang pada becak, atau bagian kendaraan yang tidak lengkap pada becak bermotor. Jumlah kecelakaan taksi Pedi bermotor selama tiga tahun dari 2016-2018 adalah 52 kasus. Kontrol operasional transportasi taksi Pedi bermotor di wilayah hukum Kepolisian Daerah Bojonegoro dilakukan dengan upaya preemptive, preventif, dan represif.

Kata kunci: pedi cab; legal; kendaraan; transportasi; kecelakaan

Abstract

The Bojonegoro Regency Government in this case the Transportation Department of Bojonegoro Regency tries and modifies this pedicab motor in a different concept. So that supports this motorcyclist cooperative as a driving force supporting the Regional Regulation which will legalize the operation of this pedicab motorcycle. The operation of the conflict in Bojonegoro Regency has both positive and negative impacts. The phenomenon that occurs in Bojonegoro Regency is the existence of modified Pedi cab vehicles using engines so that they become motorized. The aim of the study was to analyze the operational control of motorized Pedi cab transportation in the Bojonegoro police jurisdiction. The research method used is a qualitative method approach. The results showed that the characteristics and number of traffic accidents due to the operation of motorized tricycles as a result of not having taillights on rickshaws, or incomplete vehicle parts on motorized tricycles. The number of motorized Pedi cab accidents for three years from 2016-2018 is 52 cases. The operational control of motorized Pedi cab transportation in the Bojonegoro Regional Police jurisdiction is carried out with preemptive, preventive and repressive efforts.

Keywords: pedi cab; legal; vehicle; transportation; accident

Pendahuluan

Perkembangan transportasi di Indonesia melaju sangat pesat, bahkan seolah-olah tidak terpengaruh terhadap lambannya pertumbuhan ekonomi belakangan ini. Di kota-kota besar yang setiap hari identik dengan kemacetan yang sangat padat, ternyata tidak mempengaruhi para pelaku usaha untuk memproduksi, menjual atau memodifikasi sarana transportasi yang sudah ada (Pujiastutie et al 2015).

Modernisasi dan perkembangan di bidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai segi tidak ketinggalan pula di bidang transportasi. Berkembangnya teknologi mau tidak mau mempengaruhi pola pikir masyarakat. Kondisi ini pula yang mengakibatkan becak mulai mengalami perubahan. Becak termasuk ke dalam salah satu alat transportasi darat yang masih

tradisional. Walaupun becak sudah hampir punah dan mulai ditinggalkan oleh masyarakat, namun becak adalah salah satu alat transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati oleh sebagian orang. Sebagai transportasi tradisional, becak dikenal selama ini sebagai kendaraan roda tiga dengan menggunakan tenaga manusia, bebas polusi asap maupun polusi udara. Namun, akibat kemajuan pola pikir manusia kendaraan tradisional ini mengalami perubahan, baik perubahan bentuk hingga perubahan modifikasi mesinnya.

Seiring perkembangan zaman, di beberapa wilayah tertentu terdapat beberapa becak yang dimodifikasi dengan menggunakan peralatan mekanik berupa mesin (Wibowo et al 2008). Ada yang menggunakan mesin sepeda motor, ada yang menggunakan mesin diesel, mesin parut kelapa, mesin penggiling tepung dan jenis lainnya (Yudiantyo & Suhardja 2013). Namun sayangnya, terkadang faktor keselamatan terabaikan dalam berbagai hal ini. Menurut penelitian Desmawanto et al (2014) menemukan bahwa persyaratan teknis dan laik jalan masih diabaikan oleh pengguna becak motor, padahal ini terkait dengan keselamatan dan keamanan pengemudi serta penumpang becak bermotor itu sendiri. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah yang optimal dalam penanganannya.

Hal serupa juga terdapat di Kabupaten Bojonegoro di mana masyarakat setempat melakukan modifikasi becak menjadi becak motor. Kendaraan modifikasi ini menjadi pilihan para pengemudi becak yang rata-rata sudah berumur lanjut, walaupun ada juga beberapa yang masih berusia produktif kerja. Di balik manfaatnya juga terdapat pro dan kontra terhadap becak bermotor terutama pihak yang kontra bersal dari kalangan ojek pangkalan. Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam hal ini akan bertindak melalui tahapan - tahapan preemtif, preventif dan represif.

Menurut hasil kajian Desmawanto et al (2014) menunjukkan bahwa dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak mengatur tentang becak bermotor, suatu daerah bisa mengacu pada hal tentang modifikasi kendaraan bermotor karena becak bermotor juga termasuk modifikasi kendaraan bermotor. Banyak hal yang perlu diatur suatu daerah jika ingin mengakomodir beroperasinya becak bermotor di daerah tersebut. Di antaranya persyaratan administrasi becak bermotor yang diperlukan guna mencegah pembuatan becak bermotor dari barang-barang curian baik sepeda motornya atau mesin penggerakannya. Persyaratan teknis dan laik jalan juga diperlukan supaya keselamatan dan keamanan pengemudi serta penumpang becak bermotor bisa terjamin. Pengoperasian becak bermotor, tarif, retribusi serta tempat pangkalan juga perlu diatur guna menjamin ketertiban becak bermotor serta keberadaan becak bermotor tidak mengganggu pengguna jalan lain (Desmawanto et al 2014; Lintang et al 2017).

Di wilayah Kabupaten Bojonegoro becak beroperasi di kecamatan kota Bojonegoro dan tersebar juga di beberapa kecamatan lainnya (Sakti 2015). Modifikasi yang dimaksud adalah menggunakan mesin sepeda motor, mesin diesel, mesin parut kelapa, mesin penggiling tepung dan jenis lainnya. Namun yang perlu diketahui, ada beberapa faktor yang tidak sesuai dengan apa yang diharapkan dalam mendukung Pemerintah sesuai yang terkandung dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).

Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro mencoba dan menguji modifikasi becak motor ini dalam konsep yang berbeda. Bahkan telah dibentuknya koperasi pengemudi becak motor ini sebagai wadah dalam mendukung Peraturan Daerah yang akan melegalkan pengoperasionalan becak motor ini. Beroperasinya becak di Kabupaten Bojonegoro, tentunya membawa dampak positif dan negatif seperti halnya menambah volume kemacetan lalu lintas, sebab lebar kendaraan dengan kecepatannya tidak seimbang, serta dapat pula mengakibatkan kecelakaan karena becak motor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak mempunyai standarisasi keamanan untuk beroperasi di jalan raya. Oleh karena itu, pengeoperasionalan becak motor masih perlu pengawasan dari satlantas di mana dalam hal ini sebagai petugas yang bertanggung jawab akan keamanan dan kenyamanan serta ketertiban lalu lintas. (Nugroho & Astuti 2015).

Untuk mengawasi sekaligus mendukung operasional becak motor, diperlukan upaya pengendalian yang dilakukan pihak-pihak berwajib. Pengendalian adalah upaya yang sistematis agar proses dan

Parlindungan: “Pengendalian operasional transportasi becak motor”

hasil pelaksanaan sesuai dengan perencanaan yang ditetapkan. Fungsi pengendalian adalah mengukur kualitas penampilan dan penganalisisan serta pengevaluasian penampilan yang diikuti dengan tindakan perbaikan yang harus diambil terhadap penyimpangan yang terjadi (Arsana 2016). Sementara itu, Charles T Hongren dan Gary L. Sundem yang menjelaskan apabila pengendalian merupakan aktivitas yang menyangkut tindakan dan evaluasi, yang berarti dari perencanaan dan penggunaan umpan balik supaya sasaran dicapai secara tepat (Horngren & Sundem 1990).

Selain itu, pengendalian adalah usaha untuk mencapai tujuan tertentu melalui perilaku yang diharapkan. Oleh karena tidak semua anggota organisasi mampu dan mau mencapai tujuan tertentu organisasi melalui perilaku yang diharapkan oleh organisasi, maka pengendalian diperlukan. Singkatnya, pengendalian adalah suatu tindakan untuk memastikan pelaksanaan agar sesuai dengan perencanaan. Pengendalian terdiri dari mengukur kualitas hasil membandingkan antara hasil terhadap standar kualitas, mengevaluasi penyimpangan yang terjadi, memberikan saran dan koreksi atau perbaikan, menyusun laporan kegiatan (Arsana 2016).

Di samping itu, tindakan yang juga termasuk dalam tahapan pengendalian antara lain menetapkan standar pelaksanaan yang didasarkan pada perencanaan, melakukan pengarahan, instruksi dan koordinasi pelaksanaan, menentukan pelaksanaan pengukuran yaitu terkait dengan cara atau sistem dan frekuensi pengukuran.

Dengan demikian, hasil-hasil pengendalian menjadi umpan balik (*feed back*) pelaksanaan kegiatan. Dengan kata lain dapat diartikan bahwa hasil pengendalian menjadi dasar pertimbangan pengambilan keputusan bagi perencanaan di masa depan. Oleh karena itu, fungsi pengendalian adalah memperkecil kemungkinan kesalahan yang terjadi baik dari segi kualitas, kuantitas, biaya maupun waktu. Setiap organisasi memerlukan pengendalian untuk menjamin bahwa setiap anggota organisasi berusaha untuk mencapai tujuan organisasi (bukan tujuan pribadi personel) melalui perilaku yang diharapkan (bukan perilaku yang disukai oleh personel secara pribadi) (Mulyadi 2001).

Modifikasi becak motor berdasarkan ketentuan perundang-undangan

Becak motor adalah becak yang digerakkan dengan mesin kendaraan bermotor. Becak motor ini merupakan moda yang sangat populer untuk perjalanan dari pintu ke pintu (*door to door service*). Pada awalnya digunakan mesin dua langkah Rex buatan Jerman yang sederhana berukuran silinder kecil yang dipasang pada becak dayung. Kemudian berkembang menggunakan sepeda kumbang Gobel yang dikayuh untuk menghidupkannya dan beberapa merek lainnya, sekarang digunakan motor produksi baru yang banyak dipasarkan di Indonesia untuk menggerakkan becak tersebut.

Modifikasi motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri “modifikasi berarti ubah, perubahan, perubahan” dan kata motor yang berarti; 1) mesin yang menjadi tenaga penggerak; 2) sepeda yang digerakkan oleh mesin sehingga dapat berjalan dengan pengendalian orang”. Apabila dua kata modifikasi dan motor digabungkan maka menimbulkan makna yang baru yaitu perubahan kendaraan bermotor. Makna dari perubahan kendaraan bermotor yaitu sepeda motor standar pabrikan menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya (Imanto 2014).

Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor. Adapun penelitian tersebut meliputi aspek: Rancangan teknis, susunan, ukuran, material, Kaca, pintu, engsel, dan bumper. sistem lampu dan alat pemantul cahaya dan tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor.

Khusus mengenai modifikasi sebagaimana tersebut di atas hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen pemegang merek dan yang berhak untuk melakukan modifikasi adalah bengkel umum yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri. Hal ini diatur dalam

Pasal 132 ayat (5) dan ayat (6) PP No. 55/2012. Artinya, modifikasi kendaraan yang dapat dilakukan, antara lain modifikasi dimensi hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau pemendekan landasan (*chassis*) tanpa mengubah jarak sumbu dan konstruksi kendaraan bermotor tersebut, modifikasi mesin dilakukan dengan mengganti mesin dengan mesin yang merek dan tipenya sama, modifikasi daya angkut hanya dapat dilakukan pada kendaraan bermotor dengan menambah sumbu bagian belakang tanpa mengubah jarak sumbu aslinya dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki material yang sama dengan sumbu aslinya dan harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.

Selain dari pada itu, merujuk pada Pasal 50 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 mensyaratkan bahwa setiap kendaraan yang dilakukan modifikasi dengan mengakibatkan perubahan tipe maka diwajibkan untuk dilakukan uji tipe. Uji tipe dimaksud terdiri atas pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap dan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Dalam hal mengenai izin pembelian onderdil atau aksesoris variasi atau untuk dimodifikasi tidak memerlukan izin. Akan tetapi, bilamana onderdil atau aksesoris tersebut mengubah tipe, bentuk, dan hal-hal lain sebagaimana diatur dalam UU No. 22/2009 dan PP No. 55/2012 maka pihak tersebut wajib untuk melakukan registrasi ulang untuk melakukan Uji Tipe atas kendaraan bermotor yang dimodifikasinya tersebut.

Adapun kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang. Selain itu, dalam hal telah dilakukan uji tipe ulang kendaraan bermotor tersebut wajib untuk dilakukan registrasi dan identifikasi ulang. Persyaratan lain yang perlu untuk diketahui adalah setiap modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui. Selanjutnya, dalam hal kendaraan bermotor akan melakukan modifikasi maka wajib untuk mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga apabila kemudian kendaraan dimaksud telah diregistrasi uji tipe maka instansi yang berwenang akan memberikan sertifikat registrasi uji tipe, dalam hal ini kementerian perhubungan.

Adapun sertifikat uji tipe diterbitkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Sedikitnya pada sertifikat uji tipe nantinya memuat tentang identitas dari pemodifikasi dan hal-hal lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 129 ayat (1) PP No.55 Tahun 2012. Berdasarkan hal-hal kami sampaikan di atas maka jelas bahwa setiap pihak yang hendak melakukan modifikasi atas kendaraan bermotornya, diwajibkan untuk memiliki izin atas modifikasinya sebagaimana dipersyaratkan dalam UU No.22 Tahun 2009 dan PP No.55 Tahun 2012. Jika modifikasi dilakukan tanpa memiliki izin, maka pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta Rupiah).

Peraturan Kapolri Nomor 5 Tahun 2012 tentang regident ranmor dalam pasal 2 ayat 3 menjelaskan bahwa regident ranmor bertujuan mempermudah penyidikan pelanggaran dan/atau kejahatan dalam bentuk penyediaan data forensik kepolisian untuk mendukung penyidikan kejahatan yang terkait dengan ranmor dan penyediaan data untuk dukungan proses penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Jadi penertiban becak motor yang menggunakan mesin dari jenis sepeda motor sangat diperlukan guna mempermudah penyidikan apabila sepeda motor tersebut terindikasi terlibat atau sebagai sarana dalam melakukan tindak kejahatan (Firdausy 2017; Wijaya 2016).

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan pada pasal 3 ayat 1 disebutkan bahwa kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf a berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam jenis sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan

Parlindungan: “Pengendalian operasional transportasi becak motor”

kendaraan khusus. Untuk kendaraan tidak bermotor sebagaimana diatur dalam pasal 4 dikelompokkan ke dalam kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang dan kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang terdiri atas sepeda, becak dan kereta dorong. Kemudian dalam pasal 120 tentang ketentuan lebih lanjut mengenai jenis dan penggunaan kendaraan tidak bermotor diatur dengan Peraturan Daerah.

Dalam pasal tersebut sangat jelas bahwa yang diatur dengan Peraturan Daerah adalah kendaraan tidak bermotor, yang mengandung pengertian yakni kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia maupun tenaga hewan. Hal ini berarti kendaraan becak motor, becak modifikasi, becak inovasi maupun istilah lainnya yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin baik mesin diesel maupun jenis mesin lainnya tidak dapat diatur dalam Peraturan Daerah.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Penelitian yang menghasilkan dan mengolah data yang sifatnya deskriptif, seperti transkripsi wawancara, catatan lapangan, gambar, foto rekaman video dan lain-lain (Hamidi 2010; Moleong 2007). Penelitian ini bersifat empiris, dimana peneliti ingin menjelaskan fenomena-fenomena yang berkaitan dengan pengendalian operasional transportasi becak bermotor di wilayah hukum Polres Bojonegoro. Teknik pengumpulan data digunakan adalah wawancara, observasi dan dokumentasi. Subjek penelitian ini menjadi informan yang akan memberikan berbagai informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Adapun informan yang dimaksud adalah waka Polres Bojonegoro, Ka/anggota Dishub Bojonegoro; Kasat Lantas Polres Bojonegoro; Pengendara Becak Bermotor di Wilkum Polres Bojonegoro dan masyarakat.

Hasil dan Pembahasan

Perizinan becak motor di Kabupaten Bojonegoro

Bentor atau becak motor merupakan alat transportasi yang mempunyai kemampuan menjangkau seluruh wilayah kota/pedesaan, waktu tempuh dan operasi, serta biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Namun keberadaan bentor di Kabupaten Bojonegoro saat ini mulai menyebabkan terjadinya tumpang tindih trayek antara berbagai jenis model angkutan umum. Di beberapa tempat, bentor sudah beroperasi pada jalan utama, dan menjadi faktor pemicu konflik sosial.

Pemerintah daerah Kabupaten Bojonegoro melihat hal ini ikut andil untuk pengendalian tersebut, termasuk di dalamnya adalah Polres Bojonegoro. Andil kegiatan perijinan tersebut bertujuan untuk mengatur pengguna bentor agar tetap tetib dan mengikuti jalur yang telah ditetapkan karena keleluasaan para pemilik bentor selama ini dalam mengoperasikan kendaraannya di dalam Kabupaten Bojonegoro dinilai juga sebagai salah satu penyebab kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Pada awalnya, perijinan becak motor ini tidak disetujui baik oleh Polres Bojonegoro maupun Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro karena dinilai menyalahi Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas.

Akan tetapi, pelarangan tersebut dianggap mendiskriminasi para pengendara becak motor sehingga becak motor dapat atau diijinkan untuk beroperasi, namun dengan syarat becak motor harus mengangkut penumpang di samping pengemudi bukan di depan seperti yang selama ini ada. Tempat untuk penumpang disamping pengemudi ini lebih menjamin keselamatan penumpang daripada di depan. Selain syarat modifikasi pada becak, syarat lain yang harus dipenuhi adalah uji kir. Uji kir ini dilakukan untuk mengetahui kelayakan penggunaan becak motor tersebut. Salah satu fakta adanya syarat-syarat perijinan becak motor karena operasional becak motor di Bojonegoro terus bertambah.

Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat disimpulkan apabila perijinan operasional becak motor dilakukan oleh pengemudi becak motor ke Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro. Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro telah menyesuaikan izin operasi becak motor dengan Undang-

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Becak motor pada umumnya diperbolehkan beroperasi dengan ketentuan kecepatan tidak melebihi 20 kilometer per jam sehingga mesin yang digunakan bukan mesin motor yang kemudian ditempelkan, tetapi mesin parut. Sehingga cc (rasio kecepatan kendaraan) rendah, kemudian diwajibkan juga pelaksanaan uji kelayakan kendaraan bermotor setiap 3 (tiga) bulan di UPT Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro.

Rasio kecelakaan lalu lintas akibat operasional becak motor

Kecelakaan lalu lintas menjadi hal yang sering terjadi seiring berkembangnya moda transportasi di Kabupaten Bojonegoro seperti becak motor. Berdasarkan data yang diperoleh dari Satlantas Polres Bojonegoro, jumlah kecelakaan lalu lintas yang melibatkan becak motor berdasarkan usia yang paling dominan pada kisaran usia 35-45 tahun, sebanyak 19 orang, kemudian selanjutnya paling banyak adalah pada kisaran usia 28-35 tahun yaitu 10 orang dan kemudian yang paling banyak ketiga adalah pada kisaran 19-27 sebanyak 9 orang. Jika pada kisaran usia tersebut maka dapat dipastikan bahwa kecelakaan lalu lintas yang melibatkan becak motor di Kabupaten Bojonegoro disebabkan oleh kelompok usia produktif atau yang memiliki pekerjaan.

Karakteristik kecelakaan lalu lintas akibat operasional becak motor

Faktor kecelakaan yang paling dominan di mana terkait dengan becak motor adalah akibat faktor kendaraan. Faktor kendaraan adalah kendala utama bagi pengemudi becak motor, di mana adanya perubahan komponen kendaraan menjadi berlebihan atau justru malah banyak yang dikurangi. Sehingga mempengaruhi fungsi dari kendaraan itu sendiri. Hal ini kemudian meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan modifikasi seperti becak motor. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan becak motor di Bojonegoro disebabkan oleh faktor kendaraan, dimana unsur faktor kendaraan yang paling dominan adalah akibat lampu belakang tidak berfungsi/ tidak ada, di mana hal ini terjadi sebanyak 19 kasus, sementara penyebab kedua adalah lampu depan tidak berfungsi dan penerangan yang kurang baik.

Pengendalian operasional transportasi becak motor di wilayah hukum Polres Bojonegoro

Upaya Preemptif

Perijinan untuk mengendalikan operasional transportasi becak motor yang sudah disebutkan mengacu pada UU LLAJ dan PP 55 Tahun 2012 mengenai kendaraan bermotor, sehingga peraturan ini harus dilaksanakan oleh pengendara becak motor di Bojonegoro. Terkait perizinan becak motor, pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro merupakan instansi yang berwenang mengeluarkan izin tersebut. Pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro mengklaim bahwa setiap becak motor yang beroperasi di jalan harus memiliki izin. Akan tetapi, masih perlu bentuk suatu regulasi dari Pemerintah Daerah mengenai becak motor tersebut.

Banyak hal yang perlu diatur suatu daerah jika ingin mengakomodir beroperasinya becak bermotor di daerah tersebut di antaranya persyaratan administrasi becak bermotor yang diperlukan guna mencegah pembuatan becak bermotor dari barang-barang curian baik sepeda motornya atau mesin penggerakannya. Persyaratan teknis dan laik jalan juga diperlukan supaya keselamatan dan keamanan pengemudi serta penumpang becak bermotor bisa terjamin.

Pengoperasian becak bermotor, tarif, retribusi serta tempat pangkalan juga perlu diatur guna menjamin ketertiban becak bermotor serta keberadaan becak bermotor tidak mengganggu pengguna jalan lain. Upaya lain yang dilakukan Polres Bojonegoro adalah melakukan kerjasama dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro, karena dishub tidak serta langsung memantau ke lapangan mengenai perijinan tersebut, maka pihak Polres Bojonegoro membantu melalui anggota Satlantas di masing-masing Polsek.

Upaya Preventif

Upaya preventif dilakukan dengan cara upaya sosialisasi terhadap budaya tertib lalu lintas. warga Bojonegoro yang memiliki kendaraan bermotor wajib taat terhadap peraturan serta rambu lalu lintas, termasuk pada pengendara becak motor. Meskipun kendaraannya modifikasi, namun perlu diperhatikan kelengkapan komponen kendaraan yang sesuai dengan syarat dari perijinan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro.

Upaya preventif lanjutan adalah dengan peningkatan fasilitas dan rambu peringatan bagi becak motor. Upaya pencegahan dilakukan melalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, termasuk pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang lebih intensif. Upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas. Untuk menangani masalah kecelakaan lalu lintas, pencegahan kecelakaan yang melibatkan becak motor dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan kecelakaan dilakukan dengan pola penahapan, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum lalu lintas dan angkutan jalan.

Di samping itu juga dilakukan pengujian kendaraan bermotor. Adapun tujuan uji Kir salah satunya adalah untuk menjamin keselamatan secara teknis terhadap pengguna angkutan umum, dan menjamin kelaikan teknis kendaraan untuk beroperasi. Terjadinya kecelakaan yang melibatkan becak motor di wilayah hukum Polres Bojonegoro diakibatkan salah satunya karena kendaraan tidak melakukan pengujian kir.

Upaya Represif

Kegiatan represif merupakan tugas pokok kepolisian dalam aspek penegakan hukum, namun langkah ini sebagai langkah terakhir setelah pre-emptif dan preventif dilakukan. Penegakan hukum ini berupa pelaksanaan penindakan pelanggaran potensial laka lintas di wilayah hukum Polres Bojonegoro, dimana terdapat operasional becak motor. Tujuan utama dari penindakan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan tilang yang dilaksanakan oleh personel Satlantas Polres Bojonegoro adalah menekan angka pelanggaran lalu lintas yang merupakan awal terjadinya kecelakaan. Penindakan pelanggaran lalu lintas dengan menggunakan tilang yang dilaksanakan oleh personel Satlantas Polres Bojonegoro merupakan penindakan hukum secara yuridis dengan menggunakan blanko tilang yaitu khusus terhadap 27 jenis pelanggaran tertentu, sebagaimana tertera dalam blanko tilang.

Simpulan

Jenis transportasi jalan raya di Kabupaten Bojonegoro tidak hanya didominasi oleh sepeda motor, mobil, truk, dan bus, tetapi juga becak motor menjadi moda transportasi di wilayah tersebut. Penggunaan becak motor adalah hasil modifikasi dari becak tradisional yang menggunakan mesin untuk pengoperasiannya. Penggunaan becak motor di Kabupaten Bojonegoro sering kali tidak mengindahkan aturan lalu lintas sehingga kerap menyebabkan kecelakaan.

Maka dari itu Polres dan Dinas Perhubungan Bojonegoro melakukan pengendalian terhadap operasional becak motor. Upaya yang dilakukan Polres dan Dishub Bojonegoro adalah dengan cara melakukan pengendalian dengan berasaskan aturan yang berlaku. Di samping itu pengaturan hal-hal teknis seperti rambu dan uji kir dilakukan untuk menjamin keselamatan dalam berkendara. Polres dan Dishub Bojonegoro juga berupaya melakukan penindakan hukuman kepada pengemudi bentor yang menyalahi aturan.

Daftar Pustaka

- Arsana IP (2016) Manajemen Pengadaan: Barang dan Jasa Pemerintah. Yogyakarta: Deepublish.
- Desmawanto MH, Sudarsono & Hadiyantina S (2014) Eksistensi peraturan daerah tentang becak bermotor. *Jurnal Hukum Universitas Brawijaya* 15:1-20.
- Firdausy AR (2017) Penertiban Kendaraan Becak Bermotor (Bentor) di Kota Yogyakarta oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Skripsi. UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta.
- Hamidi (2010) Metode Penelitian dan Teori Komunikasi. Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press.
- Hornrgren CT & Sundem GL (1990) Introduction to Management Accounting, Eight Edition. New York: Prentice-Hall Inc.
- Imanto T (2014) Proses Visualisasi Modifikasi Motor. Jakarta: Media Press.
- Lintang TVA, Supardjo S & Karongkong H (2017) Evaluasi pelayanan transportasi bentor di Kota Kotamobagu berdasarkan persepsi pengguna. Dalam: e-journal Universitas Sam Ratulangi Makasar. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/spasial/article/download/13742/13323>
- Moleng LJ (2007) Metode Penelitian Kualitatif. Bandung: Rosadi Karya.
- Mulyadi (2001) Sistem Perencanaan dan Pengendalian Manajemen: Sistem Pelipatganda Kinerja Perusahaan. Jakarta: Salemba Empat.
- Nugroho EA & Astuti P (2015) Penegakan hukum atas larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan pada becak motor di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya. *Jurnal Novum* 2 (4):1-6.
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
- Pujiastutie ET, Sazuatmo & Antoro ED (2015) Karakteristik kecelakaan dan solusi penanganan untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Bengkulu. *Jurnal Elektronik* 6:20-21.
- Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035.
- Sakti (2015) Becak Motor di depan Stasiun KA Bojonegoro. Dalam: <https://beritabojonegoro.com/read/5092-becak-mesin-bojonegoro.html>. Diakses 30 September 2017.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Wibowo A, Suradi M & Mulyadi M (2008) Pengembangan desain konstruksi kendaraan becak motor (bentor). *Jurnal Teknik Mesin Sinergi* 6 (2):25 -34.
- Wijaya I (2016) Upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Bermotor di Kota Malang (Studi Peraturan Daerah No 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum di Jalan dengan Kendaraan Bermotor. Skripsi. UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta.
- Yudiantyo W & Suhardja C (2013) Perancangan becak motor ditinjau dari segi ergonomi. *Jurnal Integra* 3 (2):139-155.