

KARAKTERISTIK PENGEMUDI, LAYANAN, SERTA FISIK BECAK DAN ANDONG DI DIY

Risdiyanto¹, Ishviati Joenaini Koenti², Erni Umami Hasanah³

¹ Program Studi Teknik Sipil Universitas Janabadra Yogyakarta, Jl. T.R. Mataram 57 Yogyakarta
Email : risdiyanto@janabadra.ac.id

² Program Studi Ilmu Hukum Universitas Janabadra Yogyakarta, Jl. Timoho II No.40 Yogyakarta
Email : kunti_ishvi@yahoo.com

³ Program Studi Ekonomi Pembangunan Universitas Janabadra Yogyakarta, Jl. T.R. Mataram 57 Yogyakarta
Email : erni_uh@janabadra.ac.id

Abstrak

Becak dan andong merupakan angkutan yang tetap hidup hingga saat ini dan menjadi salah satu ikon pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) di tengah laju kendaraan bermotor yang cepat. Seiring dengan perkembangan lalu lintas kota, keberadaan angkutan tradisional becak dan andong harus ditempatkan pada proporsi yang saling melengkapi dengan kendaraan bermotor. Oleh karena itulah pemahaman mengenai karakteristik angkutan tradisional menjadi hal yang sangat penting. Studi ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pengemudi becak dan andong, layanan becak dan andong, serta karakteristik fisik armada kondisi eksisting dibandingkan dengan peraturan terkait. Metode yang digunakan adalah wawancara dan pengamatan lapangan yang tersebar di Kota Yogyakarta dan di empat kabupaten di DIY. Responden berasal dari 455 pengemudi becak, 50 pengemudi andong, 32 pengguna becak, dan 30 pengguna andong. Data wawancara pengemudi meliputi tingkat pendidikan, usia, pendapatan, kepemilikan armada, pekerjaan sampingan, serta kemampuan berbicara dengan bahasa asing. Sementara wawancara pada pengguna angkutan becak / andong menyangkut tarif, operasional armada, kenyamanan, dan keamanan. Pada bagian akhir ditelaah kondisi fisik angkutan tradisional yang terdiri atas panjang, lebar, tinggi, serta kelengkapan lainnya. Dari hasil analisis didapatkan bahwa pengemudi becak sebagian besar berpendidikan rendah, usia telah lanjut, berpenghasilan kurang dari Rp. 750.000,00 per bulan, armada milik pribadi, tidak memiliki pekerjaan sampingan, serta 50% pengemudi tidak bisa berbicara dengan bahasa asing. Pengemudi andong sebagian besar berpendidikan rendah, usia dewasa dan tua, berpenghasilan antara Rp. 750.000,00 s.d. Rp. 1.000.000,00 per bulan, 100% armada milik pribadi, memiliki pekerjaan sampingan, dan tidak dapat berbicara dengan bahasa asing. Dari kacamata pengguna, secara umum layanan becak tidak mahal, ketersediaan moda kurang/tidak selalu ada, kebersihan becak kurang/tidak terjaga, pengemudi kurang/tidak ramah dan kurang/tidak taat berlalu lintas, serta moda becak kurang/tidak menarik dan kurang/tidak nyaman. Sementara pada layanan andong, sebagian besar responden menyatakan tawar menawar dalam penentuan tarif, kebersihan andong terjaga, kusir ramah, dan armada andong kuat dan aman. Mengacu pada PP No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan, dimensi fisik becak dan andong di lapangan telah sesuai, namun masih banyak becak tanpa kelengkapan spakbor. Berdasarkan keadaan ini, perlu upaya peningkatan pendapatan pengemudi becak dan andong, peningkatan layanan kepada pengguna becak, serta perbaikan fisik armada becak.

Kata kunci : *becak; andong; karakteristik; layanan; peraturan*

Pendahuluan

Kendaraan tidak bermotor jenis becak dan andong sebagai moda transportasi tradisional di DIY memiliki nilai-nilai kearifan lokal, memihak pada kepentingan masyarakat, dan mampu mengembangkan daya saing daerah, sehingga masih diperlukan oleh masyarakat dalam memfasilitasi perpindahan orang maupun barang, mengharmoniskan transportasi perkotaan, mendukung pendidikan, pariwisata, budaya dan sosial. Namun demikian, angkutan tradisional dengan kecepatan yang rendah perlu ditata agar tidak menjadi hambatan bagi pergerakan lalu lintas kendaraan lainnya. Sebagai tahap awal dari upaya penataan angkutan tradisional ini, diperlukan pemahaman mengenai karakteristik angkutan becak dan andong di DIY. Studi ini diperlukan untuk mengetahui kondisi sosial ekonomi pengemudi becak dan andong, memahami tingkat layanan dari kacamata pengguna angkutan tradisional, serta menelaah aspek legal berkenaan dengan keadaan fisik angkutan. Khusus becak, studi dibatasi pada jenis becak tenaga manusia, bukan becak bermotor (bentor).

Dasar Teori

Menurut PP No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan Bab I Pasal 1 disebutkan bahwa Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Dalam pasal 4

ditegaskan bahwa Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. Kendaraan Tidak Bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang terdiri atas sepeda, becak, dan kereta dorong. Adapun Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh tenaga hewan dapat berupa kereta, delman, dan cikir atau nama lain.

Becak adalah salah satu jenis kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang, sebagai salah satu moda transportasi tradisional yang tidak menimbulkan polusi udara (Kartodirjo, 1981). Becak di Yogyakarta mulai muncul sebelum Perang Dunia II. Selama beberapa tahun setelah ditemukan, becak dapat diterima dengan baik sebagai alat transportasi, yaitu sebagai alat transportasi antar karesidenan dan tempat kerja di kota yang berskala medium. Wheeler and l'Anson (1998) dalam publikasi wisata internasional menyatakan : “Meskipun ada pertentangan dari pemerintah dan kompetisi penggunaan jalan dari kendaraan bermotor, becak (*cycle-rickshaw*) masih tetap populer sebagai alat transportasi”.

Sementara itu andong merupakan kendaraan tradisional di Yogyakarta beroda empat yang ditarik kuda dan dikendalikan oleh pengemudi andong yang biasa disebut kusir. Keberadaan andong di Yogyakarta saat ini semakin sedikit. Jumlah andong di wilayah Yogyakarta terus berkurang, terhitung sejak peristiwa gempa 2006. Saat ini jumlah andong yang terdata tinggal tersisa 358 unit. Sedangkan sebelum gempa, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta mencatat keberadaannya masih sekitar 700 unit (jogja.tribunnews.com, 2014).

Metode Penelitian

Langkah langkah yang dilakukan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Studi Literatur

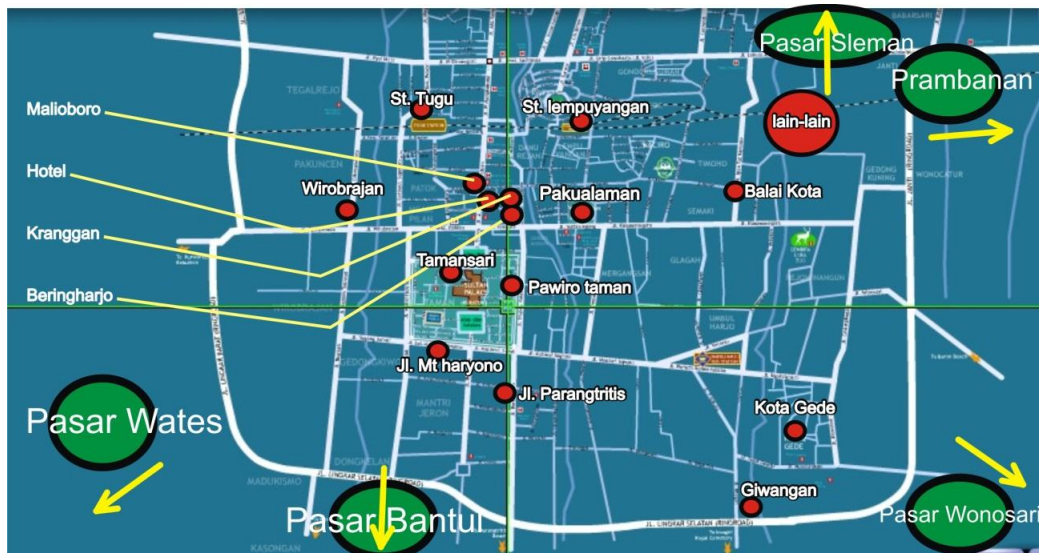
Melakukan kajian terhadap peraturan-peraturan terkait serta literatur lain yang relevan. Peraturan dimaksud seperti undang-undang, peraturan pusat, maupun peraturan daerah. Selain itu ditelaah produk-produk riset maupun studi ataupun informasi lain yang terkait dengan andong / becak.

2. Survei Pendahuluan

Survei pendahuluan dilakukan dengan memperhatikan pergerakan angkutan becak dan andong beserta penumpang dan barang bawaannya ketika berada di jalan, tempat-tempat mangkal, dan karakteristik visual. Selain itu juga dilakukan wawancara singkat pada beberapa pengemudi becak dan pengemudi andong untuk melihat gambaran awal sebagai dasar pelaksanaan survei utama.

3. Survei utama

Diawali dengan persiapan survei meliputi rancangan waktu kapan survei dilakukan, mengumpulkan tenaga surveyor dengan tupoksi yang jelas, formulir-formulir survei, pembiayaan, tempat survei, dan sebagainya. Setelah selesai persiapan, dilaksanakan survei utama. Survei ini dilakukan agar mampu menjawab tujuan dari studi ini.



Gambar 1 : Titik-titik Lokasi Survei

Metode yang digunakan dalam studi ini adalah metode wawancara dan pengamatan lapangan yang tersebar di Kota Yogyakarta dan di empat kabupaten di DIY. Di Kota Yogyakarta, titik-titik survei adalah Malioboro, Kranggan, Beringharjo, Stasiun Tugu, Pakualaman, Stasiun Lempuyangan, Prawiro taman, Jalan MT Haryono, Jalan Prangtritis, Balai kota Timoho, Kotagedhe, dan Giwangan. Sementara di tiap kabupaten di DIY survei dilakukan di Pasar Bantul, Pasar Wonosari, Prambanan Sleman, Pasar Sleman, dan Pasar Wates Kulon Progo. Responden wawancara dalam studi ini berasal dari pengemudi becak dan andong serta pengguna / penumpang transportasi

tradisional. Dari Dinas Perhubungan DIY, diperoleh informasi bahwa jumlah angkutan tradisional di DIY saat ini sebesar 8000 buah becak dan sekitar 358 andong.

Mengingat jumlah pengemudi becak dan andong yang cukup besar, maka digunakan sampel untuk menilai persepsi pengguna terhadap layanan angkutan becak dan andong. Secara kuantitatif, formula Slovin dapat dipakai sebagai acuan untuk mengambil berapa jumlah sampel yang tepat agar dapat secara representatif mewakili populasi. Formula *Slovin* menurut Sevilla et. al. (2007) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

Dimana :

- n*: jumlah sampel
- N*: jumlah populasi
- e*: batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

Jika diambil batas toleransi kesalahan 5%, dengan populasi pengemudi becak sekitar 8.000 orang di seluruh kabupaten kota di Provinsi DIY, maka sampel yang tepat adalah 380,94 pengemudi. Namun demikian untuk menggali lebih dalam karakteristik pengemudi becak maka sampel yang diambil dalam penelitian ini adalah 455 pengemudi yang terdiri atas 400 pengemudi di Kota Yogyakarta dan 55 pengemudi di 4 kabupaten di DIY. Dengan cara yang sama, dengan populasi pengemudi andong yang aktif sekitar 358 pengemudi diambil sampel sebanyak 50 pengemudi agar lebih representatif.

Mengingat sulitnya menentukan populasi pengguna/penumpang andong maupun becak, maka jumlah sampel minimal ditetapkan sejumlah 30 responden. Dalam studi ini diambil 32 orang responden pengguna becak dan 30 orang responden pengguna andong. Data wawancara pengemudi meliputi tingkat pendidikan, usia, pendapatan, kepemilikan armada, pekerjaan sampingan, serta kemampuan berbahasa asing. Sementara data wawancara pengguna angkutan menyangkut layanan becak / andong seperti tarif, operasional armada, kenyamanan, dan keamanan. Selanjutnya dilakukan survei pengukuran fisik dimensi becak dan andong meliputi panjang, lebar, tinggi, serta kelengkapan lainnya. Pengukuran fisik dilakukan untuk dibandingkan dengan kondisi yang tertera pada aturan legal (PP No. 55 tahun 2012). Hal ini penting agar ada pijakan hukum yang kuat bagi penataan angkutan tradisional.

4. Analisis

Terkait dengan karakteristik pengemudi becak / andong, digunakan analisis sederhana berupa prosentase total karakteristik responden pada tiap-tiap parameter. Pada bagian layanan, digunakan 5 pilihan skala likert yakni : Sangat Setuju (SS), Setuju (S), Cukup Setuju (CS), Kurang Setuju (KS) dan Tidak Setuju (TS). Sementara untuk keadaan fisik angkutan, dilakukan pengukuran panjang, lebar, dan tinggi, serta pengamatan visual terhadap 3 armada becak dan 3 armada andong. Selanjutnya, keadaan riil fisik di lapangan dibandingkan dengan kondisi yang tertera pada PP No 55 tahun 2012.

Hasil dan Pembahasan

Berdasarkan wawancara terhadap 455 pengemudi becak dan 50 pengemudi andong diperoleh informasi berikut

Tabel 1 : Kondisi Sosial Ekonomi Pengemudi Becak dan Andong

No.	Komponen	Pengemudi becak	Pengemudi andong
1	Pendidikan	50% SD, 27% SMP	44% SD, 30% SMP, 24% SMA
2	Usia	39% di atas 55 tahun 39% 45 – 54 tahun 19% 35 – 44 tahun 3% 25 – 34 tahun	28% lebih dari 55 tahun 30% 45 – 54 tahun 20% 35 – 44 tahun 18% 25 – 34 tahun 6% 15 – 24 tahun
3	Paguyuban	52% tidak memiliki paguyuban	100% memiliki paguyuban
4	Pendapatan saat ramai	48% kurang dari 50 ribu, 40% antara 50 ribu sd. 75 ribu	48% antara 100 ribu sd 200 ribu
5	Pendapatan saat sepi	55% kurang dari 20 ribu, 45% antara 20 ribu sd 50 ribu	72% antara 25 ribu sd 50 ribu
6	Pendapatan per bulan	1% lebih dari 1 juta 10% 750 ribu – 1 juta 48% 500 ribu – 750 ribu 41% kurang dari 500 ribu	2% 1 juta – 1,25 juta 79% 750 ribu – 1 juta 13% 500 ribu – 750 ribu 6% kurang dari 500 ribu
7	Status kepemilikan	76% milik sendiri	100% milik sendiri

8	Pekerjaan sampingan	50% tidak punya pekerjaan sampingan	48% tidak punya pekerjaan sampingan
9	Kemampuan berbicara dengan bahasa asing	72% tidak bisa	60% tidak bisa

Dari hasil analisis didapatkan bahwa pengemudi becak sebagian besar berpendidikan rendah, usia telah lanjut, dan 89% berpenghasilan kurang dari Rp. 750.000,00 per bulan. Sebanyak 76% becak merupakan milik pribadi, 50% pengemudi becak tidak mempuh nyai pekerjaan sampingan dan hanya 27% yang bisa berbicara dengan bahasa asing. Sementara itu, karakteristik pengemudi andong sebagian besar berpendidikan rendah – meskipun masih lebih baik dari pengemudi andong -, usia dewasa dan tua, 79% berpenghasilan antara Rp. 750.000,00 s.d. Rp. 1.000.000,00 per bulan. Semua andong (100%) merupakan milik pengemudi andong, dan 48% pengemudi andong tidak memiliki pekerjaan sampingan. Sebanyak 36% pengemudi andong dapat berbicara dengan bahasa asing.

Selanjutnya, menurut para pengguna becak, layanan becak disarikan dalam tabel berikut

Tabel 2 : Persepsi penumpang becak terhadap layanan becak

No	Indikator	SS	S	CS	KS	TS	Jumlah
I. Keterjangkauan Harga							
1.	Tarif becak tidak mahal	2	17	0	13	0	32
		6%	53%	0%	41%	0%	100%
2.	Dalam menentukan tarif/harga layanan dengan becak selalu tawar menawar terlebih dulu	3	18	0	11	0	32
		9%	56%	0%	34%	0%	100%
II. Operasional Becak							
3.	Ketersediaan moda becak selalu ada setiap waktu siang-malam	0	10	0	20	2	32
		0%	31%	0%	63%	6%	100%
4.	Pengemudi becak tidak saling berebut penumpang/wisatawan	2	8	0	20	2	32
		6%	25%	0%	63%	6%	100%
5.	Pengemudi becak taat pada kesesuaian rute yang disepakati	3	10	0	15	4	32
		9%	31%	0%	47%	13%	100%
III. Kenyamanan Penumpang							
6.	Kebersihan dalam becak terjaga (kondisi sarana)	4	9	0	17	2	32
		13%	28%	0%	53%	6%	100%
7.	Pengemudi becak rapi dalam berpakaian	6	11	0	14	1	32
		19%	34%	0%	44%	3%	100%
8.	Pengemudi Becak seragam dalam berpakaian	8	10	0	12	2	32
		25%	31%	0%	38%	6%	100%
9.	Pengemudi becak ramah kepada penumpang	2	9	0	19	2	32
		6%	28%	0%	59%	6%	100%
IV. Keamanan Penumpang							
10.	Pengemudi becak taat dalam berlalu lintas	5	6	0	16	5	32
		16%	19%	0%	50%	16%	100%
11.	Moda becak menarik dan nyaman bagi wisatawan	1	11	0	16	4	32
		3%	34%	0%	50%	13%	100%

Keterangan : SS : sangat setuju ; S : setuju ; CS : cukup setuju ; KS : kurang setuju ; TS : tidak setuju

Dari tabel di atas, dipilih prosentasi yang besar pada kolom “Sangat Setuju” dan “Setuju” atau pada kolom “Kurang Setuju” dan “Tidak Setuju”. Sementara kolom “Cukup Setuju” kurang menunjukkan arah/ketegasan jawaban responden. Dari tabel tersebut, beberapa hal penting yang bisa ditulis adalah sebagai berikut :

- Ditinjau dari aspek keterjangkauan harga (tarif) angkutan becak, maka responden memilih sangat setuju (6%) dan setuju (53%) bahwa angkutan becak murah.
- Untuk aspek operasional becak, salah satu indikatornya adalah ketersediaan moda tersebut siang-malam, maka responden memilih kurang setuju (63%) dan sangat tidak setuju (6%) artinya bahwa moda becak masih belum bisa memenuhi keinginan penumpang.
- Aspek kenyamanan penumpang, salah satu indikatornya adalah kondisi kebersihan angkutan becak, sebanyak 53% menyatakan bahwa kebersihan angkutan becak kurang terjaga
- Dalam aspek kenyamanan faktor yang penting adalah keramahan pengemudi becak. Responden menyatakan bahwa 59% kurang setuju dan 6% tidak setuju. Interpretasinya bahwa keramahan pengemudi becak masih kurang.
- Aspek keamanan penumpang, indikator yang penting adalah ketaatan pengemudi becak dalam berlalu lintas. Persepsi penumpang menyatakan bahwa 50% kurang setuju dan 16% tidak setuju. Artinya bahwa sebagian besar persepsi penumpang terhadap ketaatan berlalu lintas para pengemudi becak masih rendah.
- Dalam aspek keamanan penumpang, responden menyatakan bahwa 50% kurang setuju dan 13% tidak setuju moda becak menarik dan nyaman. Artinya bahwa secara garis besar moda becak kurang menarik bagi penumpang.

Sementara itu, persepsi penumpang andong terhadap layanan andong tampak seperti tabel di bawah ini

Tabel 3 : Persepsi penumpang andong terhadap layanan andong

No	Indikator	SS	S	CS	KS	TS	Jumlah
I. Keterjangkauan Harga							
1.	Tarif berkeliling kota dengan andong di sekitar Malioboro antara Rp 50.000,00 – Rp100.000,00	2	16	7	5	0	30
		7%	53%	23%	17%	0%	100%
2.	Dalam menentukan tarif/harga layanan dengan andong bisa tawar menawar	3	17	4	6	0	30
		10%	57%	13%	20%	0%	100%
II. Operasional Andog							
3.	Ketersediaan moda andong selalu ada setiap waktu siang-malam	6	9	8	5	2	30
		20%	30%	27%	17%	7%	100%
4.	Kusir andong tidak saling berebut penumpang/wisatawan	4	12	7	3	4	30
		13%	40%	23%	10%	13%	100%
5.	Kusir andong taat pada kesesuaian rute yang disepakati	14	6	5	2	3	30
		47%	20%	17%	7%	10%	100%
II. Kenyamanan Penumpang							
6.	Kusir Andong menawarkan jasanya dengan sopan	10	10	8	1	1	30
		33%	33%	27%	3%	3%	100%
7.	Penampilan dan kebersihan andong terjaga (kondisi sarana)	5	15	2	4	4	30
		17%	50%	7%	13%	13%	100%
8.	Kusir andong rapi dalam berpakaian	9	12	4	2	3	30
		30%	40%	13%	7%	10%	100%
9.	Kusir andong seragam dalam berpakaian	5	11	4	4	6	30
		17%	37%	13%	13%	20%	100%
10.	Kusir andong ramah kepada penumpang	13	8	2	4	3	30
		43%	27%	7%	13%	10%	100%
11.	Tersedianya kantong untuk kotoran kuda dalam andong untuk menjaga kebersihan lingkungan kota	7	9	9	3	2	30
		23%	30%	30%	10%	7%	100%

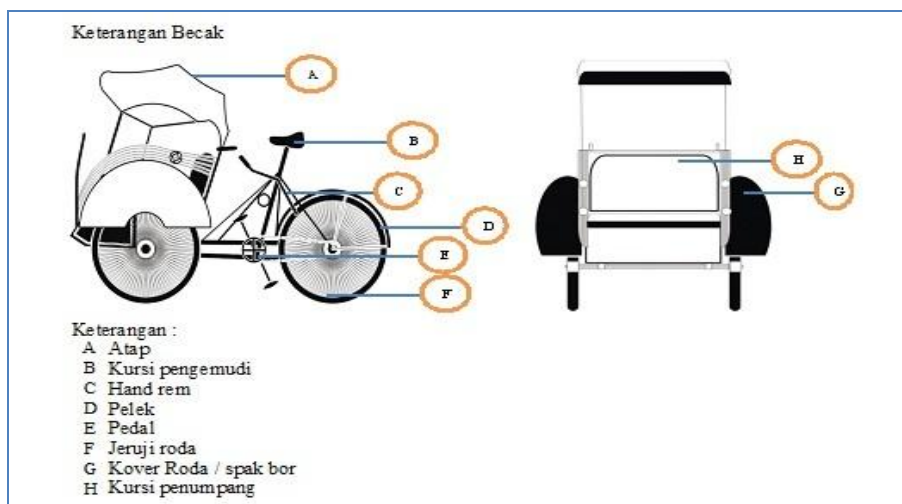
III. Keamanan Penumpang

12.	Kusir andong taat dalam berlalu lintas	5	7	8	6	4	30
		17%	23%	27%	20%	13%	100%
13.	Armada andong dan kudanya kuat dan aman	8	12	7	1	2	30
		27%	40%	23%	3%	7%	100%

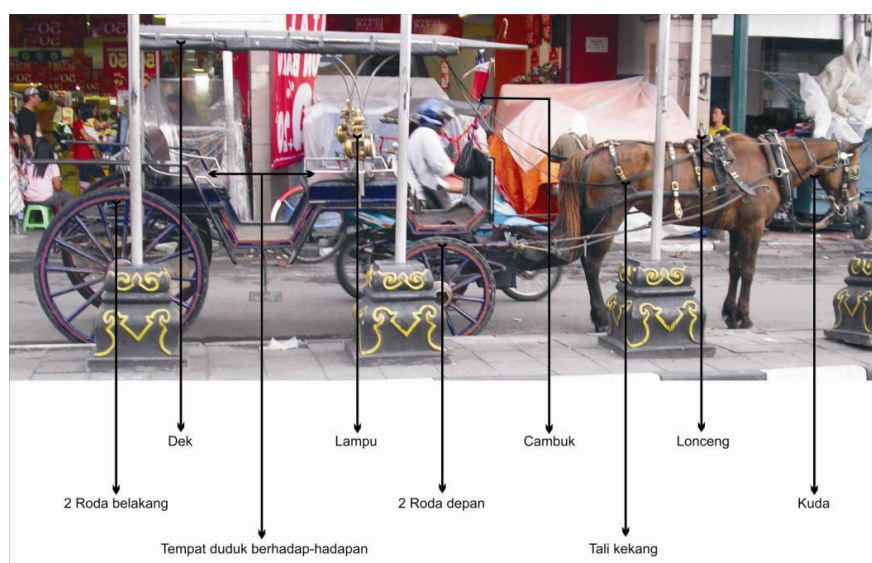
Dilihat dari tabel 3, dapat dikemukakan hal-hal sebagai berikut :

- Ditinjau dari aspek keterjangkauan harga, maka responden menyatakan bisa melakukan tawar menawar harga (10% sangat setuju dan 57% setuju)
- Dilihat dari aspek kenyamanan penumpang, responden menyatakan sangat setuju (17%) dan setuju (50%) bahwa kebersihan andong terjaga.
- Masih dalam aspek kenyamanan penumpang pada bagian keramahan, kusir andong ramah kepada penumpang (43% sangat setuju dan 27% setuju)
- Salah satu indikator aspek keamanan penumpang yakni pada kondisi armada, kondisi andong kuat dan aman (27% pengguna sangat setuju dan 40% setuju)

Kondisi fisik becak / andong beserta bagian-bagiannya tertera pada gambar berikut



Gambar 2 : Bagian-bagian Becak



Gambar 3 : Andong beserta bagian-bagiannya

Sementara pada aspek peraturan, kondisi riil fisik becak / andong disandingkan dengan PP No. 55 tahun 2012 tertera pada tabel 4.

Tabel 4 : Perbandingan kondisi fisik becak di lapangan dengan yang tertera di aturan

No	Komponen	Kondisi Riil	PP No 55 Tahun 2012	Perbandingan kondisi riil dengan PP no. 55 tahun 2012
1	Definisi Becak	Kendaraan tidak bermotor roda tiga yang digerakkan oleh tenaga orang	Pasal 114 (1) huruf b: Kendaraan Tidak Bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang	Kondisi riil sesuai PP
2	Ukuran	Lebar : 1100 mm Tinggi : 1650 mm Panjang : 2300 mm Jarak as : 1300 mm	Pasal 116 (1): Becak harus memiliki ukuran: a. lebar maksimum 1500 mm b. tinggi maksimum 1800 mm c. panjang maksimum 2800 mm	Kondisi riil ukuran becak memenuhi standar
3	Kelengkapan becak	Suspensi ada berupa per	Pasal 116 (1): becak harus dilengkapi <i>system suspense</i> berupa penyangga yang mampu menahan beban getaran dan kejutan untuk menjamin keselamatan sistem suspensi berupa penyangga yang mampu menahan beban, getaran dan kejutan untuk menjamin keselamatan.	Kondisi sesuai dengan aturan
4	Syarat kelayakan	Spakbor selalu ada di bagian roda belakang, sementara dua roda depan tidak selalu ada Ukuran lebar spakbor depan : 300 mm Rem selalu ada dan dalam kondisi baik	Pasal 116 Becak harus dilengkapi a. spakbor; dan b. rem Spakbor sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a harus memenuhi persyaratan: mampu mengurangi percikan air ke arah belakang memiliki lebar paling sedikit sama dengan telapak ban Rem harus berfungsi paling sedikit dipasang pada roda penggerak becak sesuai dengan besarnya beban dengan baik untuk memperlambat dan menghentikan becak.	Tidak selalu sesuai aturan Spakbor depan memiliki bentuk yang berbeda dari daerah lain, sehingga dapat menjadi ciri khas becak Yogyakarta Rem sesuai dengan aturan

Tabel 5 : Perbandingan kondisi fisik andong di lapangan dengan yang tertera di aturan

No	Komponen	Kondisi Riil	PP No. 55 Tahun 2012	Perbandingan Kondisi Riil Dengan PP No. 55 Tahun 2012
1	Definisi Andong	Kendaraan tidak bermotor beroda empat yang ditarik oleh kuda untuk mengangkut orang dan / barang	Pasal 118 Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh tenaga hewan untuk mengangkut orang dan/barang	Kondisi riil sesuai dengan aturan
2	Ukuran	Golongan 1 (1 Kuda) Lebar : 1600 mm Tinggi : 1950 mm Panjang : 5200 mm	Pasal 118 (1): Ditarik dengan satu hewan untuk mengangkut orang a. lebar maksimum 1700 mm b. tinggi maksimum 2250 mm	Dari sisi ukuran memenuhi syarat, namun fungsi andong di lapangan mengangkut orang sekaligus mengangkut

		Golongan 2 (2 Kuda) Lebar : 1600 mm Tinggi : 2100 mm Panjang : 5320 mm	c. panjang maksimum 5250 mm. Ditarik dengan dua hewan a. lebar maksimum 2000 mm; b. tinggi maksimum 2300 mm c. panjang maksimum 6000 mm Ditarik dengan satu hewan untuk mengangkut barang a. lebar maksimum 1700 mm b. tinggi maksimum 2250 mm c. panjang maksimum 5250 mm Ditarik dengan dua hewan untuk mengangkut barang a. lebar maksimum 2000 mm; b. tinggi maksimum 2200 mm c. panjang maksimum 5400 mm	barang
3	Kelengkapan andong / kereta	Dilengkapi sistem suspensi yang baik berupa per	Pasal 116 (1): becak harus dilengkapi <i>system suspense</i> berupa penyangga yang mampu menahan beban getaran dan kejutan untuk menjamin keselamatan sistem suspensi berupa penyangga yang mampu menahan beban, getaran dan kejutan untuk menjamin keselamatan.	Sesuai aturan
4	Syarat kelayakan	Pengendali kecepatan andong agar melambat menggunakan tali kekang kuda yang dikemudikan oleh pengemudi (kusir)	Kendaraan Tidak Bermotor jenis kereta yang ditarik dengan tenaga hewan harus dilengkapi dengan alat bantu yang berfungsi untuk memperlambat kecepatan kendaraan sebagai pengganti rem. Alat bantu harus dapat dikendalikan dari tempat duduk pengemudi tanpa mengganggu pengemudi dalam mengendalikan atau mengemudikan kendaraan	Kondisi riil sesuai aturan

Dilihat pada tabel 4 dan 5, dimensi fisik becak telah sesuai dengan PP No. 55 tahun 2012, namun banyak becak tanpa kelengkapan spakbor. Pada andong, dari sisi ukuran juga telah memenuhi syarat, namun dari sisi fungsinya belum sesuai karena andong di lokasi studi juga dipakai untuk mengangkut barang padahal di dalam aturan ditegaskan bahwa ada pemilahan penggunaan andong untuk angkutan dan andong untuk angkutan barang.

Kesimpulan

Kesimpulan dari studi angkutan tradisional becak dan andong ini adalah :

- Karakteristik pengemudi becak sebagian besar berpendidikan rendah, usia telah lanjut, dan berpenghasilan sangat rendah (kurang dari Rp. 750.000,00 per bulan). Lima puluh persen pengemudi becak tidak memiliki pekerjaan sampingan dan hanya 27% yang bisa berbicara dengan bahasa asing.
- Karakteristik pengemudi andong sebagian besar berpendidikan rendah (masih lebih baik dari pengemudi andong), usia dewasa dan tua, 79% berpenghasilan rendah antara Rp. 750.000,00 s.d. Rp. 1.000.000,00 per bulan. Semua andong (100%) merupakan milik pengemudi andong, dan 48% pengemudi andong tidak memiliki pekerjaan sampingan. Sebanyak 36% pengemudi andong bisa berbicara dengan bahasa asing.
- Menurut para responden, secara umum layanan becak kurang / tidak baik
- Bagi para pengguna, layanan andong pada dasarnya baik / sangat baik
- Dimensi fisik becak dan andong telah sesuai dengan aturan PP No. 55 tahun 2012

Dari hasil analisis data terkait dengan pengemudi becak dan pengemudi andong, kondisi fisik becak dan andong serta persepsi pengguna terhadap layanan becak / andong, maka saran yang diusulkan adalah sebagai berikut :

- Perlu peningkatan kesejahteraan pengemudi becak maupun andong
- Perlunya peningkatan layanan khususnya layanan becak bagi para pengguna termasuk wisatawan

- c. Pentingnya perbaikan fisik dan kelengkapan angkutan tradisional khususnya becak
- d. Standardisasi angkutan tradisional secara lebih detail melalui penerbitan Peraturan Daerah Propinsi DIY tentang Moda Transportasi Tradisional
- e. Pemerintah DIY perlu melakukan pembinaan di bidang transportasi tradisional becak dan andong melalui penyediaan anggaran khusus agar ciri khas Kota Yogyakarta tetap terjaga
- f. Studi ini perlu dilanjutkan dengan studi terkait *mix traffic* antara kendaraan bermotor dan kendaraan tak bermotor (becak, andong, sepeda) di Yogyakarta dalam kerangka peningkatan keteraturan, kelancaran, dan keamanan berlalu lintas.

Daftar Pustaka

- , (2009), *Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta
- , (2010), *Perda DIY Nomor 2 Tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2009-2029*, Yogyakarta
- , (2010), *Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor*, Yogyakarta
- , (2012), *Undang-undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta*, Jakarta
- , (2012), *Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan*, Jakarta
- , (2012), "Menyusut, Jumlah Andong Tinggal 358 Unit", www.jogja.tribunnews.com diunggah pada 23 Oktober 2014,
- , (2014), *Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan*, Jakarta
- Kartodirdjo, S., (1981), "The Pedicab in Yogyakarta : a study of low-cost transportation and poverty problems / Low Cost Transportation Project Team of the Institute of Rural and Regional Studies", Gadjah Mada University, <http://www.suaramerdeka.com/v1/index.php/read/cetak/2013/02/12/> diakses tanggal 13 Juni 2014
- Sevilla, Consuelo G. et. al., (2007), *Research Methods*, Rex Printing Company, Quezon City
- Wheeler and l'Anson, (1998), "Chasing Rickshaws", [www. Amazon.com](http://www.amazon.com) diunggah pada 4 Maret 2015.