

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Malang

1.1 Keadaan Geografi

Sebagaimana telah diketahui secara umum, Kota Malang merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena memiliki potensi alam dan iklim yang dimiliki. Letaknya yang berada di tengah-tengah Kabupaten Malang secara astronomis terletak pada posisi 112,06°-112,07° Bujur Timur, 7,06°-8,02° Lintang Selatan dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kec. Singosari dan Kec. Karang Ploso Kabupaten Malang
- Sebelah Timur : Kec. Pakis dan Kec. Tumpang Kabupaten Malang
- Sebelah Selatan : Kec. Tajinan dan Kec. Pakisaji Kabupaten Malang
- Sebelah Barat : Kec. Wagir dan Kec. Dau Kabupaten Malang

Luas wilayah Kota Malang sebesar 110,06 km² yang terbagi dalam lima Kecamatan yaitu Kecamatan Kedungkandang, Sukun, Kojen, Blimbing, Lowokwaru.

1.2 Pemerintahan

Dari lima kecamatan yang ada terbagi dalam 57 (lima puluh tujuh) kelurahan. Berdasarkan klasifikasi dari kemampuan kelurahan dalam membangun wilayahnya, tercatat seluruh kelurahan masuk ke dalam kategori kelurahan swasembada. Artinya, hampir seluruh kelurahan yang ada telah mampu menyelenggarakan pemerintahannya dengan mandiri.

Dalam menyelenggarakan pemerintahan, aparatur pemerintah sebagai abdi negara dan abdi masyarakat mempunyai peran yang penting menyelenggarakan

berbagai tugas baik itu tugas umum pemerintahan, tugas pembangunan maupun tugas dalam pelayanan kepada masyarakat (publik).

Pelayanan terhadap masyarakat yang dapat diberikan oleh para aparatur pemerintah antara lain penerbitan akte kelahiran, kematian, perkawinan, perceraian dan pengangkatan anak. Selain itu juga diterbitkan berbagai sertifikat hak atas tanah. Pemerintah Kota Malang selalu berusaha meningkatkan kemampuan aparturnya baik melalui pendidikan formal maupun informal.

Aspirasi politik masyarakat Kota Malang berjalan dengan baik melalui beberapa partai besar.

1.3 Penduduk dan Tenaga Kerja

Data kependudukan sangat diperlukan dalam perencanaan dan evaluasi pembangunan karena penduduk merupakan subyek dan sekaligus sebagai obyek pembangunan. Data penduduk dapat diperoleh melalui beberapa cara, yaitu melalui Sensus Penduduk, Registrasi Penduduk, dan Survey-Survey Kependudukan.

Menurut hasil Sensus Penduduk 2010, jumlah Penduduk Kota Malang adalah sebesar 820.243 jiwa yang terdiri dari penduduk laki-laki sebanyak 404.553 jiwa dan penduduk perempuan sebanyak 415.960 jiwa. Dengan demikian, rasio jenis kelamin penduduk Kota Malang adalah sebesar 97,05. Ini artinya: setiap 100 penduduk perempuan terdapat 97-98 penduduk laki-laki. Berdasarkan hasil Sensus Penduduk 2010, pada periode 2000-2011, rata-rata laju pertumbuhan penduduk setiap tahunnya adalah 0,80%.

Dilihat dari penyebarannya, di antara 5 kecamatan yang ada kecamatan Lowokwaru memiliki penduduk terbanyak, yaitu sebesar 186.013 jiwa. Kemudian

diikuti oleh Kecamatan Sukun (181.513 jiwa), Kecamatan Kedungkandang (174.477 jiwa), Kecamatan Blimbing (172.333 jiwa) dan Kecamatan Klojen (105.907 jiwa). Sedangkan wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi terjadi di wilayah Kecamatan Klojen yaitu mencapai 11.944 jiwa per km². Untuk yang terendah, terdapat di wilayah Kecamatan Kedungkandang (4.374 jiwa per km²).

Jumlah pencari kerja pada tahun 2011 yang terdaftar sebanyak 476 orang pencari laki-laki dan 449 perempuan.

Berdasarkan hasil Survei Sosial Ekonomi Nasional (Susenas) pada tahun 2011, penduduk usia 10 tahun keatas yang bekerja berdasarkan lapangan usaha tercatat paling banyak menyerap tenaga kerja adalah sektor perdagangan, jasa-jasa, dan industry (masing-masing sebesar 36,97%, 28,23%, 20,32%).

1.4 Sosial

Kota Malang adalah kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya, kota ini juga dikenal sebagai Kota Pendidikan, karena banyaknya fasilitas pendidikan yang tersedia dari mulai tingkat Taman Kanak-kanak, SD, sampai Pendidikan Tinggi dan jenis pendidikan non-formal seperti kursus bahasa asing dan kursus komputer, baik yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta.

Pada tingkat Sekolah Dasar (SD) jumlah sekolah yang ada sebanyak 267. Jumlah murid seluruhnya 77.373 dan 4.074 orang untuk guru. Sedangkan jumlah SMP sebanyak 89 sekolah, SMU sebanyak 42 sekolah, dan SMK sebanyak 46 sekolah. Jumlah MI (Madrasah Ibtidaiyah) 49 unit, MTs (*Madrasah Tsanawiyah*) 26 unit dan MA (*Madrasah Aliyah*) 14 unit. Perguruan Tinggi Negeri di Kota Malang sebanyak 4 PTN.

Peningkatan pelayanan kesehatan tidak terlepas dari ketersediaan sarana dan prasarana kesehatan yang memadai. Pada Tahun 2011, sebanyak 75,5% persen pasangan usia subur tercatat sebagai peserta KB aktif dengan penggunaan alat kontrasepsi tertinggi suntik sebesar 10.591.

Jumlah pasar di Kota Malang terbesar mengumpul di Kecamatan Klojen yang merupakan pusat kegiatan ekonomi di Kota Malang sebanyak 14 pasar. Yang lainnya tersebar di masing-masing kecamatan.

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan

a. Gambaran Singkat Dinas Perhubungan Kota Malang

Pada awalnya Dinas Perhubungan Kota Malang bernaung dalam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal Tingkat Propinsi. Seiring dengan penetapan otonomi daerah pada tahun 2000, Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Saat ini, kantor Dinas Perhubungan Kota Malang terletak di ruas Jalan Raden Intan No. 1 Malang yang keberadaannya tidak berada jauh dari lokasi Terminal Arjosari. Sehingga dapat dikatakan letak Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang sangat strategis.

b. Sumber Daya Manusia (SDM) Dinas Perhubungan Kota Malang

Sumber daya manusia Dinas Perhubungan Kota Malang secara keseluruhan berjumlah 339 orang Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 24 orang Pegawai Tidak Tetap (PTT). Berikut secara rinci gambaran Sumber Daya Manusia Dinas Perhubungan Kota Malang:

Tabel 4.1 SDM Dinas Perhubungan Kota Malang Berdasarkan Pangkat/Golongan Ruang

No	Pangkat	Gol/Ruang	Jumlah	Keterangan
1	Pembina	Utama	IV/d	-
	Madya		IV/c	1
	Pembinan	Utama		Eselon II-Kepala Dinas

	Muda	IV/b	4	Eselon Bidang	III-Kepala
	Pembina Tingkat I	IV/a	3	Eselon Bidang	III-Kepala
	Pembinan				
2	Penata Tingkat I	III/d	13		
	Penata	III/c	7		
	Penata Muda Tingkat I	III/b	22		
	Penata Muda	III/a	32		
3	Pengatur Tingkat I	II/d	11	Staf	
	Pengatur	II/c	13	Staf	
	Pengatur Muda Tingkat I	II/b	15	Staf	
	Pengatur Muda	II/a	143	Staf	
4	Juru Tingkat I	I/d	3	Staf	
	Juru	I/c	48	Staf	
	Juru Muda Tingkat I	I/b	-	Staf	
	Juru Muda	I/a	30	Staf	
	Total PNS		339	Laki-laki = 307 Perempuan = 32	
5	PTT		24	Laki-laki = 24 Perempuan = 2	

c. Visi dan Misi

Visi

Mengacu pada misi Kota Malang yaitu meningkatkan pelayanan pada masyarakat melalui pelayanan prima yang berorientasi pada kepuasan masyarakat, maka visi Dinas Perhubungan Kota Malang adalah:

“Terwujudnya Sistem Transportasi Yang Selamat, Tepat Guna, Berdaya Guna, dan Mendukung Pembangunan Daerah.”

Arti kata selamat, tepat guna, berdaya guna, dan mendukung pembangunan daerah adalah: diharapkan sarana dan prasarana pelayanan jasa perhubungan memenuhi standar keamanan, kenyamanan dan kebersihan, sehingga memuaskan bagi pemakai jasa perhubungan.

Misi

Untuk terlaksananya visi tersebut di atas, maka Dinas Perhubungan Kota Malang menetapkan misi organisasi sebagai berikut:

1. Meningkatkan kualitas SDM Perhubungan dan Kelembagaan;
2. Meningkatkan kualitas sarana dan prasaran perhubungan;
3. Meningkatkan penetapan landasan hukum dan penggunaan teknologi informasi di bidang transportasi;
4. Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Malang.

d. Tugas Pokok dan Fungsi

Sesuai dengan Surat Keputusan Walikota Malang Nomor 55 Tahun 2008, Dinas Perhubungan Kota Malang dipimpin oleh Kepala Dinas dengan dibantu Sekretaris, Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan, Bidang Pengendalian dan Ketertiban dan Bidang Perparkiran serta Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Pengujian Kendaraan Bermotor.

Dinas Perhubungan mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan daerah di bidang perhubungan sesuai dengan kebijakan Kepala Daerah. Kepala Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugasnya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Daerah melalui Sekretaris Daerah. Untuk menyelenggarakan tugas pokok sebagaimana dimaksud, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi:

1. Perumusan dan pelaksanaan kebijakanteknis di bidang perhubungan;
2. Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
3. Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
4. Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
5. Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
6. Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
7. Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
8. Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
9. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
10. Pemberian pertimbangan teknis perizinan di bidang perhubungan;
11. Pemberian dan pencabutan perizinan di bidang perhubungan;
12. Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
13. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;
14. Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
15. Penyusunan dan pelayanan Standar Pelayanan Publik;
16. Pelaksanan fasilitas pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
17. Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
18. Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan public secara berkala melalui *website* Pemerintah daerah;

19. Penyelenggaraan UPT dan Jabatan Fungsional;
20. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
21. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

e. Struktur Organisasi

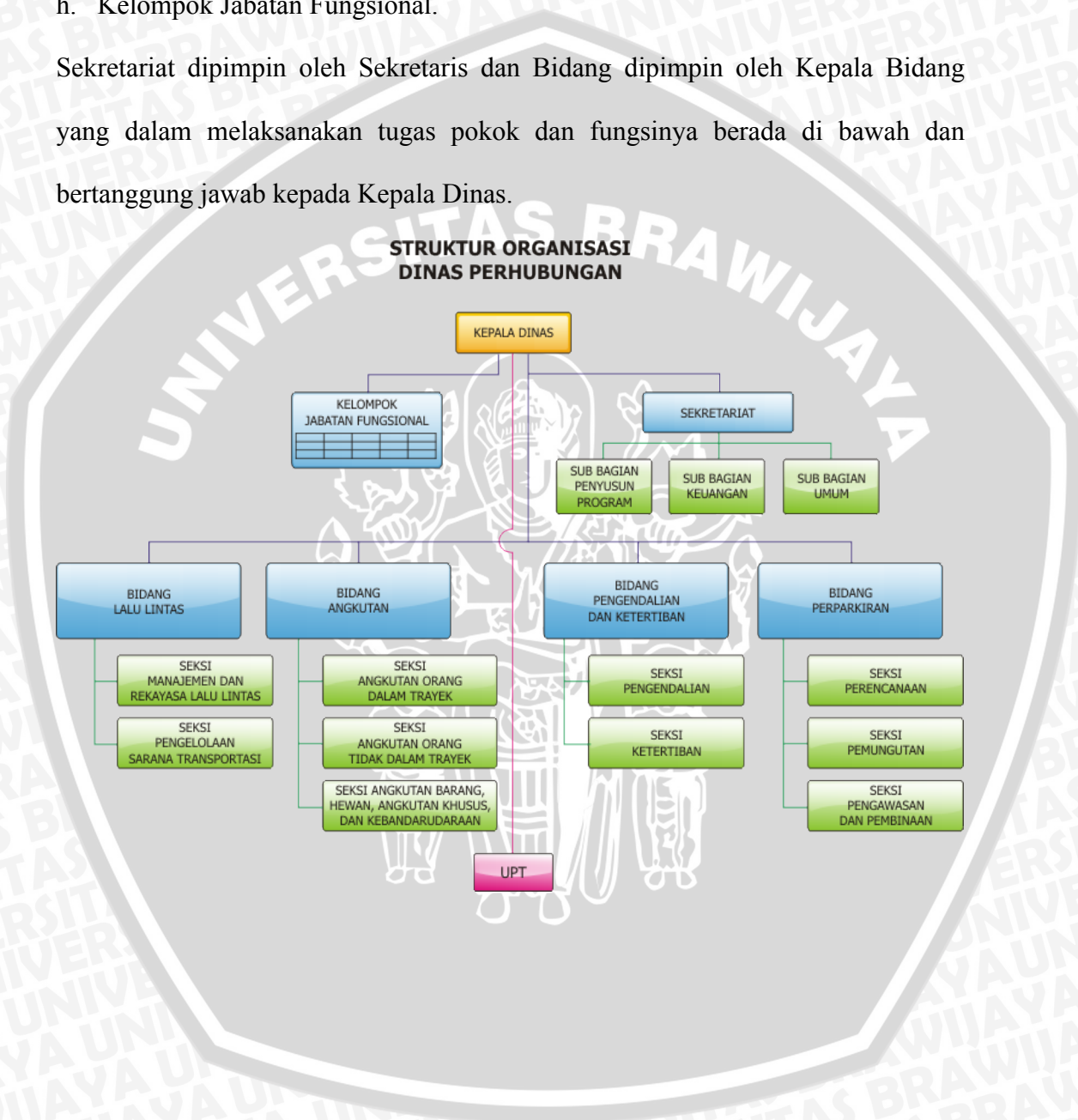
Dinas Perhubungan Kota Malang memiliki susunan organisasi yang terdiri

dari:

- a. Kepala Dinas
- b. Sekretariat, terdiri dari:
 - 1) Subbagian Penyusunan Program;
 - 2) Subbagian Keuangan;
 - 3) Subbagian Umum;
- c. Bidang Lalu Lintas, terdiri dari:
 - 1) Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
 - 2) Seksi Pengelolaan Sarana Transportasi;
- d. Bidang Angkutan, terdiri dari:
 - 1) Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek Tetap;
 - 2) Seksi Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek;
 - 3) Seksi Angkutan Barang, Hewan, Angkutan Khusus dan Kebandarudaran.
- e. Bidang Pengendalian dan Ketertiban, terdiri dari:
 - 1) Seksi Pengendalian;
 - 2) Seksi Ketertiban;
- f. Bidang Perparkiran, terdiri dari:
 - 1) Seksi Perencanaan;

- 2) Seksi Pemungutan;
- 3) Seksi Pengawasan dan Pembinaan;
- g. Unit Pelaksana Teknis (UPT);
- h. Kelompok Jabatan Fungsional.

Sekretariat dipimpin oleh Sekretaris dan Bidang dipimpin oleh Kepala Bidang yang dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas.



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 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.”*

Penuturan Kandar ini juga diperkuat oleh Sugeng 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 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 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. Rasanya penulis perlu mengupasnya lebih lanjut. Di dalam perlindungan preventif, ada upaya untuk mencegah pelanggaran yang akan terjadi.

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 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 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, 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 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.

Jalur-jalur khusus becak motor menurut penuturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang 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 di 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 200-400-an becak. Pengaturan becak motor melalui aturan perundang-undangan, baik itu Peraturan Daerah, Peraturan Walikota, maupun Peraturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang sendiri, belum ada aturan yang secara jelas. Hal ini diungkapkan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang 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. Pengecualian ini tidak termaktub dalam sebuah Peraturan Daerah Kota Malang yang mengatur secara khusus tentang Becak Motor, Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor secara terperinci tidak mengatur sama sekali tentang keberadaan Becak Motor dan bukan merupakan kategorisasi Kendaraan Bermotor Umum yang dimaksud dalam Pasal 2 Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor. Sehingga tentu saja bentuk pengecualian ini merupakan langkah diskresi. Diskresi dalam Black Law Dictionary berasal dari bahasa Belanda “Discretionair” yang berarti kebijaksanaan dalam halnya memutuskan sesuatu tindakan berdasarkan ketentuan-ketentuan peraturan, Undang-undang atau hukum yang berlaku tetapi atas dasar kebijaksanaan, pertimbangan atau keadilan

Hal yang bisa dijabarkan kemudian di dalam pernyataan Kepala Dinas Perhubungan tersebut terkait 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:

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 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 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 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. Tidak lupa 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 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.”*

Masalah belum adanya izin becak motor, namun pernah dikumpulkan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang untuk membahas keberadaan becak motor juga diungkapkan oleh Mukit: *“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 seorang mantan pengemudi becak biasa yang beralih profesi menjadi pengemudi becak motor yang mengatakan bahwa belum ada izin beroperasinya becak motor. Pa'i Ginanjar 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 dan itu hanya bersifat diskresi seperti yang dijelaskan di dalam pembahasan sebelumnya. 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, seperti penuturan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang 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.”

Namun, menurut Mochammad Hardyan Desmawanto, berdasarkan pasal 55 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jo. Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang menyatakan bahwa modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor, bila suatu daerah hendak membuat Peraturan Daerah yang

berkaitan dengan becak motor sedangkan Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur tentang becak motor, bisa mengacu pada hal tentang modifikasi kendaraan bermotor karena becak motor juga termasuk modifikasi kendaraan bermotor.

Keberadaan becak motor ke depannya harapan dari Dinas Perhubungan Kota Malang 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.”

