



► TRANSPORTASI TRADISIONAL

Becak Kayuh Akan Lebih Canggih

Di DIY, becak sudah mencapai status legenda. Kendaraan tradisional ini akan tetap dijaga keberadaannya meski sekarang masyarakat lebih suka bepergian dengan lebih cepat, naik tunggangan yang lebih cepat pula. Berikut laporan wartawan Harian Jogja Yosef Leon.

Sekitar 1980-an, menurut putri sulung Sri Sultan HB X GKR Mangkubumi, Sultan HB IX pernah berpesan agar becak kayuh dan andong terus dilestarikan. HB IX menyampaikan pesan itu dalam sebuah pertemuan di Kampung Ngupasan, Kota Jogja.

► Halaman 10



Harian Jogja/Gigih M Hanafi

Purwarupa becak kayuh bertenaga listrik hasil dari produksi Balai Pengembangan Teknologi Tepat Guna (BPTTG) saat diperkenalkan kepada wartawan di Kantor BPTTG, Jl. Kusumanegara, Jogja, beberapa waktu lalu.

Becak Kayuh...

Lebih dari tiga dekade setelah pesan itu disampaikan, becak kayuh mulai ditinggalkan.

Ketua Paguyuban Becak Wisata Jogja Paimin menceritakan banyak wisatawan yang kini enggan naik becak kayuh. "Mungkin mereka merasa kasihan dengan tukang becak, yang harus menggenjot becaknya," kata dia beberapa waktu lalu.

Saking legendarisnya, becak kayuh menjadi satu dari sekian banyak tema puisi Joko Pinurbo, penyair yang dewasa ini paling banyak digemari khalayak. Ada tiga puisi Jokpin tentang becak: *Himne Becak, Senandung Becak, dan Penumpang Terakhir*.

Larik dalam puisi *Penumpang Terakhir* barangkali menggambarkan nasib becak kayuh saat ini seperti yang dikeluhkan Paimin.

Baru separuh jalan, nafas bang becak sudah ngos-ngosan, batuknya mengamuk, pandang matanya berkunang-kunang, aduh kasihan. "Biar ganthian saya yang menggerjot, Pak."

Bapak duduk manis saja, pura-pura jadi penumpang.

Masih ada 1.000 abang becak kayuh yang terdaftar Dinas Perhubungan DIY. Namun, jumlah itu kemungkinan akan semakin berkurang karena abang becak lebih memilih becak motor atau bentor karena tidak banyak menguras tenaga. Pun bisa mengangkut lebih banyak orang. Tanpa perubahan kebijakan yang signifikan, bisa jadi becak kayuh kelak tak lagi dipakai dan dimuseumkan.

"Kami ingin tetap melestarikan atau tidak meninggalkan ciri khas becak. Kami menggabungkannya dengan teknologi masa kini," ujar Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan DIY Sumariyoto.

Sumariyoto mengatakan jawatannya akan memproduksi 600 becak kayuh yang dilengkapi dengan tenaga penguat listrik agar abang becak di Jogja tak lagi *ngos-ngosan* menggenjot becak di jalan menanjak.

Tahun ini, Dinas Perhubungan DIY telah memproduksi 17 purwarupa becak kayuh yang dilengkapi tenaga listrik,

masing-masing empat dari Dinas Perhubungan Kota Jogja serta Balai Latihan Pendidikan Teknik dan Dinas Perhubungan DIY serta

lima dari Balai Pengembangan Teknologi Tepat Guna (BPTTG). Belasan purwarupa itu akan dipilih yang paling baik dan cocok dengan becak yang diatur dalam Perda DIY No.5/2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

Purwarupa Becak

BPTTG memproduksi lima purwarupa becak kayuh bertena penguat dengan berbagai tipe yang berbeda. Tahapan produksinya sudah dimulai sejak April lalu dengan menggandeng sejumlah akademisi dan selesai pada akhir tahun ini.

"April kami sudah mulai dengan FGD [*focus group discussion*] bersama akademisi kemudian membuat desain dengan mempelajari komponen becak yang sekarang," kata Kepala BPTTG Anton Raharja, Rabu (21/22).

Purwarupa becak kayuh tenaga penguat yang diproduksi BPTTG dilengkapi dengan *micro controller* yang berfungsi mengatur kecepatan becak agar tidak lebih dari 18 kilometer per jam. Baterai ditempatkan di bawah tempat duduk penumpang yang disambungkan dengan alat pembaca sistem pada pedal kayuh. Dalam tiga kali putaran kayuh, sensor akan bekerja dan tenaga tambahan dari baterai otomatis berfungsi yang menambah penguat saat kendaraan melaju.

Di becak itu juga disematkan sistem rem statis dan elektrik berjenis *disc brake* pada roda belakang agar becak tetap dalam kecepatan yang stabil pada saat melewati jalan dengan tipe menurun. Selain itu ada pula aksesoris tambahan berupa spidometer, lampu rem, lampu kota, sein, serta *seat belt* penumpang.

Anton mengklaim dari sisi keamanan dan kenyamanan, becak ini telah diuji coba dan siap diluncurkan. Namun, untuk pengemudi perpostur tinggi dengan kaki yang cukup panjang, becak ini kurang nyaman lantaran jarak stang dengan tumpuan kaki ke pedal kayuh terlalu dekat, sehingga becak cenderung susah untuk berbelok.

Becak ini mengadopsi dua baterai masing-masing berkapasitas 60 volt 5 Ah. Daya itu diasumsikan mampu menempuh jarak 10 km

dengan beban maksimum atau dua penumpang satu pengemudi serta tahan selama empat sampai lima jam perjalanan. Sementara, isi ulang baterai membutuhkan waktu tiga jam reguler dan setengah jam dengan *fast charging*.

"Kami juga pasang *floating brake system* yang biasanya digunakan untuk parkir. Jadi saat berhenti, tukang becak tinggal menekannya dan tidak perlu mengganjal roda. Becak tidak akan bergerak. Kami juga masukkan pengontrol untuk kecepatan seperti GPS sehingga tahu berapa kecepatannya dan tahu apakah baterai sudah mau habis atau belum," jelas Anton.

Ekosistem Sehat

Masalah selanjutnya adalah menetapkan status becak bertena listrik sebagai kendaraan tradisional atau kendaraan bermotor.

Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM Arif Wisnadi mengatakan program mengganti becak kayuh tradisional dengan becak kayuh tenaga penguat mesti memperhatikan ekosistem industri berikht pasar dan juga aspek teknis lainnya. Rencana produksi 600 unit becak kayuh bertena listrik, tetap membutuhkan pangsa pasar yang jelas.

Menurut Arif, selama becak kayuh tenaga penguat membuat becak kayuh tradisional memiliki kedudukan yang lebih pasti, hal itu tentunya bakal memperkuat posisi moda tersebut. Namun hal sebaliknya akan terjadi jika alat yang disematkan dalam becak tidak memiliki kedudukan legal yang lebih tinggi. Sebab, becak kayuh tenaga penguat merupakan jenis transportasi non-motor.

"Program ini harus cermat. Masalah keselamatan tentu harus lebih diperhatikan dan harus ada uji kelayakan dulu," ujar dia.

Ketika becak kayuh bertena listrik mulai diproduksi secara massal, syarat lainnya akan lebih banyak dibutuhkan. "Ketika ini bukan lagi sebagai bagian dari *pilot project* dan sudah diluncurkan sebagai bagian pelayanan publik, rangkaian persyaratannya jadi lebih banyak. Syarat-syarat itu tidak hanya harus dipenuhi di tingkat DIY, tetapi juga secara nasional," kata dia. (ryosef@harlanjogja.com)

| Instansi | Nilai Berita | Sifat | Tindak Lanjut |
|----------|--------------|-------|-----------------|
| 1. | Netral | Biasa | Untuk Diketahui |

Yogyakarta, 28 Juni 2026
Kepala

Ig. Trihastono, S.Sos. MM
NIP. 19690723 199603 1 005