

# PENGOPERASIAN BECAK MOTOR (BENTOR) DI WILAYAH KOTA GORONTALO

## OPERATION STUDY PEDICAB MOTOR (BENTOR) IN THE REGION OF GORONTALO

I Ketut Mudana<sup>1</sup>, Dwi Heriwibowo<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Pusat Litbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian  
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110  
[email: Montereng.iwa@gmail.com](mailto:Montereng.iwa@gmail.com)

Diterima: 12 Februari 2016, Revisi 1: 11 Maret 2016, Revisi 2: 28 Maret 2016, Disetujui: 6 April 2016

### ABSTRAK

Tujuan melakukan penelitian adalah untuk menyusun rekomendasi mengenai pengoperasian bentor dilihat dari aspek regulasi dan aspek keselamatan. Berdasarkan hasil analisis SWOT menunjukkan bahwa pengoperasian bentor dilihat dari aspek keselamatan masih kurang, kondisi tersebut menuntut upaya pemerintah daerah mensosialisasikan pengoperasian bentor agar lebih mengutamakan keselamatan. Bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo cukup besar berjumlah 11.000 unit termasuk dari daerah lain. Di sisi lain angkutan umum perkotaan belum kuat sehingga bentor merupakan kebutuhan masyarakat Gorontalo. Beberapa kebijakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi maupun kota belum berjalan efektif karena muatan kebijakan mengatur bentor seperti angkutan resmi misalnya uji berkala. Bentor unggul dalam memberikan pelayanan *door to door* mampu menampung penumpang lebih dari satu orang, menyerap tenaga kerja, diminati pengguna jasa, beroperasi disemua jaringan jalan dan kelemahan bentor yaitu penumpang ditempatkan di depan pengemudi dan rem hanya satu rem belakang saja sedangkan bentor yang standar yaitu penumpang ditempatkan di belakang pengemudi dan rem roda depan dan roda belakang jadi setiap roda ada rem. Populasi bentor terus meningkat disebabkan oleh pelayanan angkutan umum belum optimal, kemudahan mendapatkan bentor dan keberadaan bentor diterima masyarakat.

**Kata kunci:** pengoperasian, bentor, Kota Gorontalo

### ABSTRACT

*The purpose of this research is to establish the recommendations to regarding the operation bentor from the aspect of regulation and safety aspect. Based on the SWOT result analysis indicates that the operation of bentor from the aspect of safety is still poor, these conditions require the efforts of local governments in order to socialize the operation bentor be more priority in safety. Bentor operating in the city of Gorontalo large enough amounts to 11,000 units. On the other side of the urban public transport is not qualify so bentor Gorontalo provide community needs. Some policies set by the provincial government and the city has not been effective because the charge transport policy to set bentor official periodic test. Bentor still superior because can providing services door to door and capable of accommodating passengers more than one person, absorb the employment, choose by costumers, operates in all of the road network and bentor weaknesses is passenger are placed in front of the driver and the brake is only one rear brake only, while standard bentor passenger is placed behind the driver's and front wheel brakes and rear wheel brakes in each is wheel so. Bentor population continues to rise due to public transport services is not optimal, the simplicity of getting bentor and where bentor accepted by society.*

**Keywords:** operation, bentor, Gorontalo City

## PENDAHULUAN

Di Kota Gorontalo terdapat salah satu sarana transportasi jalan yang beroperasi yaitu Bentor yang menjadi perhatian masyarakat dan merupakan salah satu ciri khas Kota Gorontalo serta dimanfaatkan menjadi angkutan umum masyarakat Gorontalo. Bentor tersebut berasal dari sepeda motor yang dimodifikasi menjadi kendaraan roda tiga, sepeda motor dimodifikasi dengan menambahkan tempat duduk yang berkapasitas dua penumpang dipasang di depan motor sebagai pengganti roda depan, bentuknya seperti becak pada umumnya. Sepeda motor yang paling mendominasi untuk dimodifikasi adalah sepeda motor jenis bebek. Biaya modifikasi motor menjadi bentor yang standar sebesar Rp 4.000.000,00 (empat juta rupiah), tetapi kalau modifikasi menjadi Bentor MX biayanya sebesar Rp 6.000.000,00 (enam juta rupiah).

Bentor yang menjadi sarana transportasi khas Kota Gorontalo sebagai pengganti bendi berkuda dengan tarif relatif lebih murah dari tarif becak yang beroperasi di beberapa kota di Jawa. Modifikasi bentor di Kota Gorontalo berbeda dengan bentor yang beroperasi di Aceh, Medan, Pematang Siantar, dan kota-kota lain di Sumatera dimana penumpang tidak ditempatkan di samping seperti di kota-kota tersebut tetapi dibuat mirip becak, penumpangnya ditempatkan di depan pengemudi dan dapat pula membonceng pengemudi seperti naik sepeda motor pada umumnya. Jadi bentor sudah dianggap sebagai angkutan umum, bisa memuat sebanyak 5 penumpang bahkan sering juga bentor digunakan untuk mengangkut bahan bangunan seperti semen, tegel, dan lain-lain karena biaya angkut lebih murah jika menyewa truk pada umumnya. Sejalan dengan kondisi tersebut, keberadaan bentor di Kota Gorontalo perlu dilakukan penelitian dilihat dari aspek regulasi dan aspek keselamatan.

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Studi Pengoperasian Moda Becak Motor Sebagai Angkutan Jalan Pedesaan dan Perkotaan

Studi ini merupakan studi kontraktual yang dilaksanakan oleh PT. Diksa Intertama Consultant. Tujuan studi tersebut adalah terciptanya kebijakan pengoperasian becak-

motor di perkotaan, pedesaan dan pinggiran kota. Metode analisis yang digunakan adalah Analisis Aspek Moda Becak Motor dan Analisis SWOT. Berdasarkan hasil analisis, kesimpulan studi adalah sebagai berikut:

1. Potensi Becak motor sebagai angkutan perkotaan dan perdesaan di beberapa kota di Indonesia menunjukkan terjadi peningkatan, hal tersebut terjadi karena makin meningkatnya kebutuhan sarana angkutan dan juga daerah layanan transportasi yang tidak dapat dilayani oleh sarana angkutan yang lain.
2. Keberadaan angkutan becak motor merupakan salah satu mengurangi masalah pengangguran baik di perkotaan maupun perdesaan, karena banyak para penganggur menggunakan sarana tersebut sebagai alternatif untuk mencari kerja.
3. Keberadaan becak motor berdasarkan peraturan perundangan dan pemerintah sangat dilarang karena kurang sebagai sarana angkutan yang aman dan nyaman. Juga dari aspek kelayakan sebagai angkutan umum belum teruji keberadaannya.
4. Bila dilihat dari hasil survei frekuensi penggunaan becak motor tergolong sering dan juga berdasarkan tingkat kenyamanan dan keamanan, responden sebagian besar menyatakan aman dan nyaman untuk menggunakan angkutan becak motor di perkotaan dan perdesaan.
5. Bila dilihat pembebanan jaringan jalan, belum adanya tempat-tempat yang diperuntukkan untuk mangkal moda becak motor menyebabkan moda ini berhenti di sembarang tempat, sehingga dengan jumlah moda yang cukup banyak akan mengurangi besarnya kapasitas jalan. Kapasitas jalan yang menurun menyebabkan kemampuan jalan dalam melewati kendaraan dalam satuan waktu tertentu menjadi berkurang. Akibat dari penurunan kapasitas jalan ini adalah tundaan lalu lintas atau terjadi kemacetan.
6. Becak motor yang beroperasi kebanyakan

telah memiliki ijin operasi kecuali di Kota Makasar dan Yogyakarta, akan tetapi dari ijin operasi tersebut tidak dibarengi oleh uji kelayakan operasi kendaraan di jalan.

## **B. Studi Karakteristik Operasional Angkutan Becak Bermotor di Kota Gorontalo**

Studi ini disusun oleh M. Cakrawala, Aji Suraji, dan Anton Kaharu yang dipublikasikan pada <http://elib.pdii.lipi.go.id> tahun 2007. Dari aspek disain, sebelumnya bentor merupakan modifikasi dari sepeda motor yang diberi gerobak yang ditaruh dibagian depan sehingga berfungsi seperti becak. Selain bernilai estetika, berkapasitas muat tinggi, daya jelajah yang cukup, dan bersifat *door to door*, namun dilain pihak bentor saling mendapat perhatian karena laju pertumbuhannya sangat tinggi (sampai Oktober 2005 mencapai 18.000 unit) serta identik dengan ketidaktertiban, dimana hal ini dipengaruhi oleh belum adanya kebijakan yang baku oleh pemerintah daerah setempat dalam rangka mengakomodir angkutan jenis ini.

Penelitian yang diusulkan ini bersifat eksplorasi dengan tujuan umum untuk menganalisis keberadaan moda angkutan bentor di Kota Gorontalo dengan tujuan khusus untuk mengetahui karakteristik operasional, kinerja dan tingkat pelayanan serta biaya operasi kendaraannya (BOK). Berdasarkan uraian singkat di atas, penelitian yang bertujuan mengetahui perilaku angkutan bentor dari analisis 1) hubungan waktu dengan jarak dan kecepatan perjalanan 2) hubungan jarak dengan ongkos dan kecepatan perjalanan dan 3) hubungan ongkos dengan waktu dan kecepatan perjalanan. Tujuan kedua bertujuan mengetahui sistem kinerja pengoperasian, sistem pengaturan pelayanan serta biaya operasi kendaraan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa karakteristik operasional bentor mempunyai kecepatan yang relatif tinggi 30% dibanding dengan becak tradisional. Hal ini disebabkan oleh bentor dengan tenaga pengangkut oleh mesin sepeda motor sehingga waktu tempuh bentor akan lebih cepat dibanding dengan becak tradisional. Sedangkan ongkos perjalanan relatif tidak berbeda signifikan antara bentor dengan becak tradisional. Hal ini karena bentor tidak

terdapat beban psikologis akibat dari tenaga manusia yang mengayuh becak sebagaimana yang terdapat pada becak tradisional. Kaitan hasil studi ini dengan ide penulis adalah obyek penelitian sama yaitu bentor dan lokasinya juga sama yaitu di Kota Gorontalo, oleh karena itu studi ini diperlukan sebagai referensi.

## **METODOLOGI PENELITIAN**

### **A. Teknik Pengumpulan Data**

#### **1. Data Primer**

Wawancara terstruktur kepada pejabat Dinas Perhubungan Kota Gorontalo dilakukan sebagai teknik pengumpulan data untuk mengetahui dengan pasti tentang informasi yang terkait dengan topik penelitian, yaitu pengoperasian bentor di wilayah Kota Gorontalo.

#### **2. Data Sekunder**

Pengumpulan data sekunder dilakukan melalui dokumen/literatur/studi kepustakaan yang terdapat di Dinas Perhubungan Kota Gorontalo berupa jumlah bentor serta kebijakan pengoperasian bentor di Kota Gorontalo.

### **B. Pengolahan Data**

Data primer berupa opini *stakeholder* terhadap pengoperasian bentor di Kota Gorontalo serta persepsi pengguna dan pengemudi bentor yang diperoleh kemudian diolah dengan menggunakan *Microsoft Office Excel 2007*. Hasil pengolahan data kemudian dijadikan dasar untuk melakukan Analisis SWOT sehingga diperoleh rekomendasi yang akan diimplementasikan dalam pengoperasian bentor dan pembinaanya di Kota Gorontalo.

### **C. Metode Analisis**

#### **1. Analisis Deskriptif Kualitatif dan Kuantitatif**

Menurut Sugiyono (2004) Analisis Deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum

atau generalisasi.

Analisis Deskriptif Kualitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami.

Menurut Moleong (2007) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Analisis Deskriptif Kuantitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan angka-angka, sehingga lebih mudah dipahami dan dimengerti.

## 2. Analisis SWOT

Dalam melakukan penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah Analisis SWOT. Tujuan dari analisis SWOT adalah untuk memisahkan masalah pokok dan memudahkan pendekatan strategis dalam suatu bisnis atau organisasi. Definisi analisis SWOT secara umum adalah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) dalam suatu proyek atau suatu spekulasi bisnis. Analisis SWOT adalah suatu analisis kualitatif yang digunakan untuk mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk memformulasikan strategi dalam suatu kegiatan (Rangkuti, 2000).

J.P.G Sianipar dan H.M. Entang (2003) mendefinisikan Analisis Swot adalah suatu proses merinci keadaan lingkungan internal dan eksternal guna mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan organisasi ke dalam kategori *strengths*, *weaknesses*, *opportunities*, *threats* sebagai dasar untuk menentukan tujuan, sasaran dan strategi mencapainya sehingga organisasi memiliki keunggulan meraih masa depan yang lebih baik.

Stephen P. Robbins dan Mary Coulter (1999) mendefinisikan analisis SWOT adalah suatu analisis organisasi dengan menggunakan kekuatan, kelemahan, peluang serta ancaman dari lingkungan. Menurut Freddy Rangkuti (2001) analisis SWOT adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan.

Untuk melakukan Analisis SWOT, dasar analisis yang digunakan adalah opini *stakeholder* terhadap pengoperasian bentor di Kota Gorontalo yang berjumlah 5 responden. Opini tersebut diperoleh berdasarkan beberapa pertanyaan yang diajukan dalam bentuk kuesioner yang dibagi menjadi beberapa kategori yaitu kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) dalam pengoperasian bentor.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Jumlah Bentor

Bentor di Kota Gorontalo beroperasi bebas di semua ruas jalan lintas kabupaten/ kota. Jumlah bentor yang beroperasi pada tahun 2014 berjumlah 11.000 unit dan yang berdomisili di Kota Gorontalo hanya 4.904 unit, hal ini berarti bentor yang berasal dari luar Kota Gorontalo sebanyak 6.096 unit.

Jumlah bentor selama 3 Tahun terakhir tersebut sebanyak 12.168 unit dan pada tahun 2015 menurun menjadi 11.000 unit karena sudah ada kebijakan Pemerintah Kota Gorontalo untuk mengurangi produksi Bentor kecuali untuk

**Tabel 1.** Jumlah Bentor Menurut Kecamatan di Kota Gorontalo Tahun 2012-2014

| No.           | Nama Kecamatan          | Tahun        |              |              |
|---------------|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
|               |                         | 2012         | 2013         | 2014         |
| 1.            | Kecamatan Kota Selatan  | 405          | 473          | 441          |
| 2.            | Kecamatan Kota Utara    | 272          | 318          | 595          |
| 3.            | Kecamatan Kota Barat    | 498          | 582          | 769          |
| 4.            | Kecamatan Duingi        | 286          | 338          | 407          |
| 5.            | Kecamatan Hulonthalangi | 444          | 517          | 577          |
| 6.            | Kecamatan Kota Timur    | 431          | 504          | 714          |
| 7.            | Kecamatan Sipatana      | 304          | 357          | 380          |
| 8.            | Kecamatan Kota Tengah   | 311          | 361          | 447          |
| 9.            | Kecamatan Dumbo Raya    | 445          | 518          | 574          |
| <b>Jumlah</b> |                         | <b>3.396</b> | <b>3.968</b> | <b>4.904</b> |

Sumber: Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Gorontalo, 2015

dijual di luar Kota Gorontalo namun belum didukung dengan regulasi kebijakan tersebut untuk itu ke depan diperlukan regulasi bersama dengan Dinas Perindustrian Kota Gorontalo.

Berdasarkan jumlah bentor yang beroperasi, beberapa masalah yang dihadapi terkait dengan pengoperasian bentor di Kota Gorontalo antara lain:

1. belum adanya dasar hukum yang mengatur pengoperasian bentor,
2. Kebijakan pembatasan produksi bentor belum didukung dengan regulasi, dan
3. belum adanya tempat ngetem bentor, sementara ini menggunakan badan jalan sehingga dapat menimbulkan kemacetan.

## B. Kebijakan Pengoperasian Bentor

Beberapa kebijakan yang telah ditetapkan pemerintah daerah adalah sebagai berikut:

1. Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bentor, yang memuat tentang kontruksi dan persyaratan teknis, izin, warna menurut wilayah, wilayah operasi, persyaratan administrasi, ketentuan penyidikan, dan sanksi belum berjalan efektif.
2. Peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 18 Tahun 2006 tentang Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bentor belum berjalan efektif.
3. Peraturan Walikota Gorontalo Nomor

1 Tahun 2007 tentang Pengaturan Pengoperasian Angkutan Kendaraan Bentor di Kota Gorontalo, mengatur mengenai pendaftaran kendaraan bermotor, uji berkala kendaraan bermotor, wilayah operasi dan izin operasi kendaraan bermotor, pembinaan dan pengawasan belum berjalan efektif.

Semua kebijakan tersebut belum dilaksanakan secara efektif karena beberapa permasalahan yang dihadapi yaitu:

1. Keberadaan bentor termasuk konstruksinya belum legal sesuai dengan keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 1109/AJ. 402/DRJD/2008 tentang pengesahan rancang bangun dan rekayasa rumah-rumah (karoseri) pada landasan kendaraan bermotor sebagai kendaran bermotor roda 3 untuk angkutan penumpang.
2. Persyaratan teknis bentor menurut peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 18 Tahun 2006 sebagaimana termuat dalam tabel berikut.

Sejalan dengan kondisi transportasi di Kota Gorontalo, bentor memiliki keunggulan dan kekurangan antara lain:

1. Keunggulan, pelayanan *door to door*, tarif lebih fleksibel karena negosiasi, penumpang tidak panas karena ada rumah-rumah, dapat mengangkut lebih dari satu orang, pelayanan cepat, tepat waktu sampai tujuan, dan menyerap tenaga kerja sampai ribuan orang.
2. Disisi lain bentor juga memiliki kekurangan

**Tabel 2.** Persyaratan Teknis Bentor di Gorontalo Tahun 2006

| No. | Teknis                       | Spesifikasi/ Persyaratan                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|-----|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1.  | Motor Penggerak              | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Mempunyai daya untuk mendaki dengan kecepatan minimum 20 km/jam</li> <li>– Daya mesin 100-150 cc</li> </ul>                                                                                                                                                                                |
| 2.  | Sistem Pembuangan            | Dirancang dan dibuat dari bahan tahan bocor dan memenuhi ambang batas emisi gas buang                                                                                                                                                                                                                                               |
| 3.  | Penerus Daya                 | Dapat dikendalikan dari tempat pengemudi                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 4.  | Sistem Roda                  | Ukuran sama memiliki adhesi dan keausan ban yang cukup baik di jalan kering maupun basah                                                                                                                                                                                                                                            |
| 5.  | Sistem Suspensi              | Harus memiliki sistem suspensi pada rumah-rumah depan yang mampu menyangga, menahan beban, getaran untuk menjamin keselamatan                                                                                                                                                                                                       |
| 6.  | Alat Kemudi dan Sistem Rem   | Perancangan pembuatan dan pemasangan alat kemudi tidak membahayakan jika terjadi tabrakan sistem rem dikendalikan oleh pengemudi pada satu sumbu roda belakang                                                                                                                                                                      |
| 7.  | Lampu-lampu                  | Harus ada lampu utama, lampu petunjuk arah, lampu posisi depan, lampu rem, dan lampu penerangan                                                                                                                                                                                                                                     |
| 8.  | Komponen Pendukung           | Kaca spion, klakson, spakboar depan, bumper depan                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| 9.  | Tempat Duduk dan Rumah-rumah | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Tempat duduk penumpang lebar 400 mm tiap penumpang</li> <li>– Ketinggian tempat duduk memiliki susut 70 derajat</li> <li>– Rumah - rumah memungkinkan pengemudi mempunyai pandangan bebas ke depan dan kesamping pengemudi tidak terhalang oleh penumpang atau barang bawaannya</li> </ul> |

Sumber: Pergub Provinsi Gorontalo Tahun 2007

antara lain keselamatan kurang karena rem hanya satu, lampu tidak standar, jarak pengemudi terbatas dan prototipe belum sesuai dengan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 1109/AJ.402/DRJD/2008 tentang Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Rumah-Rumah (Karoseri) Pada Landasan Kendaraan Bermotor Merek Kanzen Tipe KR 125 Sebagai Kendaraan Bermotor Roda Tiga Untuk Angkutan Penumpang.

### C. Opini Stakeholder Terhadap Pengoperasian Bentor

Untuk mengetahui kondisi eksisting pengoperasian bentor di Kota Gorontalo, beberapa variabel pertanyaan diajukan kepada responden yaitu pejabat Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Gorontalo dalam bentuk kuesioner. Penyebaran kuesioner dilakukan untuk mengetahui sejauhmana nilai urgensi terhadap pengoperasian bentor di Kota Gorontalo.

### D. Analisis

Secara geografis, Kota Gorontalo mempunyai

luas 66,25 km<sup>2</sup> atau 0,55% dari luas Provinsi Gorontalo ternyata belum didukung sarana transportasi umum perkotaan yang kuat dimana sampai saat ini masyarakat Kota Gorontalo masih tergantung pada sarana transportasi Bentor. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kota Gorontalo memang mengalami peningkatan selama 3 tahun terakhir, tetapi perkembangan yang paling pesat adalah sepeda motor mencapai 7,11% pada tahun 2013.

Jaringan trayek angkutan umum terdiri atas trayek utama, trayek cabang, dan trayek ranting dan bentor beroperasi bebas di semua trayek tersebut bahkan sampai ke luar Kota Gorontalo. Hal tersebut menyebabkan angkutan kota yang beroperasi untuk melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) yang seharusnya cukup dalam kota saja. Kota Gorontalo termasuk kota yang sudah padat dengan bentor, dimana dengan luas 66,25 km<sup>2</sup> terdapat 11.000 unit bentor yang berarti setiap 1 km<sup>2</sup> dilayani oleh 166 unit bentor. Apabila dilihat panjang jalan yang ada yaitu 203,62 km maka setiap 1 km jalan dilayani oleh 47 unit bentor. Sedangkan angkutan umum massal di Kota Gorontalo kurang diminati karena

**Tabel 3.** Opini Stakeholder Terhadap Kondisi Pengoperasian Bentor di Kota Gorontalo

| No.                 | Faktor Internal dan Eksternal                                                 | Sangat Tidak Urgen | Tidak Urgen | Cukup Urgen | Urgen | Sangat Urgen | Jumlah |
|---------------------|-------------------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|-------------|-------|--------------|--------|
| <b>1. Kekuatan</b>  |                                                                               |                    |             |             |       |              |        |
| a.                  | Tersedia jaringan prasarana untuk Bentor yang memadai                         | 0                  | 5           | 0           | 0     | 0            | 5      |
| b.                  | Tersedia jaringan sarana untuk Bentor yang memadai                            | 1                  | 4           | 0           | 0     | 0            | 5      |
| c.                  | Tersedia bengkel modifikasi sepeda motor menjadi Bentor                       | 0                  | 1           | 4           | 0     | 0            | 5      |
| d.                  | Tersedia kapasitas jalan yang memadai                                         | 1                  | 1           | 0           | 2     | 1            | 5      |
| <b>2. Kelemahan</b> |                                                                               |                    |             |             |       |              |        |
| a.                  | Keberadaan Bentor kurang dukungan Regulasi                                    | 0                  | 1           | 0           | 1     | 3            | 5      |
| b.                  | Aspek keselamatan masih kurang                                                | 0                  | 0           | 0           | 1     | 4            | 5      |
| c.                  | Pembinaan Bentor masih kurang                                                 | 0                  | 0           | 0           | 1     | 4            | 5      |
| d.                  | Belum dibentuk Lembaga khusus Bentor                                          | 0                  | 0           | 4           | 1     | 0            | 5      |
| <b>3. Peluang</b>   |                                                                               |                    |             |             |       |              |        |
| a.                  | Biaya Bentor terjangkau masyarakat                                            | 0                  | 0           | 3           | 0     | 2            | 5      |
| b.                  | Biaya modifikasi terjangkau Pemilik Bentor                                    | 0                  | 1           | 2           | 0     | 2            | 5      |
| c.                  | Terbukanya kesempatan usaha bengkel modifikasi                                | 0                  | 0           | 2           | 3     | 0            | 5      |
| d.                  | Bentor dapat digunakan sebagai angkutan alternatif untuk angkutan barang      | 0                  | 2           | 0           | 1     | 2            | 5      |
| <b>4. Ancaman</b>   |                                                                               |                    |             |             |       |              |        |
| a.                  | Tersedianya angkutan umum <i>door to door</i>                                 | 0                  | 0           | 2           | 0     | 3            | 5      |
| b.                  | Kapasitas jaringan prasarana berkurang                                        | 0                  | 0           | 1           | 0     | 4            | 5      |
| c.                  | Terjadi kemacetan lalu-lintas di kota                                         | 0                  | 0           | 0           | 1     | 4            | 5      |
| d.                  | Pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku | 0                  | 0           | 0           | 2     | 3            | 5      |

Sumber: Hasil Survei, 2015

*headway* yang terlalu lama, tidak ada kepastian, dan tidak bisa *door to door* karena bus besar. Sarana angkutan umum massal yang sudah ada yaitu Trans Hualauthalangi dengan tarif gratis tetap tidak diminati oleh pengguna jasa.

Pemerintah Provinsi Gorontalo dan Pemerintah Kota Gorontalo telah menetapkan kebijakan tentang pengaturan penyelenggaraan bentor tetapi belum ada yang berjalan secara efektif karena masih banyak permasalahan seperti pengesahan rancang bangun rumah-rumah (karoseri) pada landasan kendaraan bermotor sebagai kendaraan roda 3 untuk mengangkut penumpang belum sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1109/AJ.402/ DRJD/2008 tentang Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Rumah-Rumah (Karoseri) pada Landasan Kendaraan Bermotor Sebagai Kendaraan Roda 3 untuk Mengangkut Penumpang. Persyaratan teknis bentor sesuai dengan peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 18 Tahun 2006 juga belum

berjalan efektif, sedangkan Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) sangat menginginkan adanya kebijakan dan aksi nyata tentang pengaturan bentor terutama regulasi pembatasan produksi bentor untuk wilayah Kota Gorontalo karena pendapatan pengemudi bentor mengalami penurunan akibat terlalu banyaknya bentor yang beroperasi. Kelemahan bentor mengenai keselamatan rendah, belum ada respon dari pemerintah daerah Kota Gorontalo karena sampai saat ini belum ada contoh bentor yang standar dan berkeselamatan tinggi, sedangkan IPB menginginkan adanya contoh bentor yang beroperasi di jalan sudah sesuai dengan standar menurut peraturan perundangan dan berkeselamatan tinggi, sehingga bentor yang sudah ada secara bertahap dapat menyesuaikan dengan bentor yang sesuai standar.

#### 1. Karakteristik dan Persepsi Pengguna Bentor

Berdasarkan hasil pengisian kuesioner oleh responden yang terjaring pada saat

survei yaitu dilihat dari tingkatan usia yang menggunakan bentor adalah usia kurang dari 20 tahun sebesar 12 %, usia 20-30 tahun sebesar 22 %, usia 31-40 tahun sebesar 16%, usia 41-50 tahun sebesar 30%, dan usia 51-60 tahun sebesar 20%. Jadi minat masyarakat Kota Gorontalo untuk menggunakan bentor terdiri dari berbagai tingkatan usia, maka keberadaan bentor cukup berperan dalam mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah terbatas.

Berdasarkan pendidikan, pengguna jasa bentor juga sangat beragam mulai dari tingkat pendidikan SMP sebesar 8%, setingkat SMA/D1 sebesar 44%, Diploma (DIII), 8%, S1/DIV sebesar 40%. Hal tersebut menggambarkan bentor di Kota Gorontalo sudah merupakan kebutuhan bagi semua lapisan masyarakat.

Pengguna bentor dilihat dari jenis pekerjaan mulai dari TNI/POLRI sebesar 2 %, PNS sebesar 56%, pegawai swasta/ BUMN sebesar 4%, pedagang sebesar 2%, wiraswasta sebesar 4%, pelajar/ mahasiswa sebesar 24%, dan lainnya sebesar 8%. Kondisi ini menunjukkan bahwa masyarakat menggunakan bentor untuk beraktivitas sehari-hari jadi bentor di Kota Gorontalo cukup besar sumbangannya sebagai sarana transportasi perkotaan.

Pengguna bentor dilihat dari penghasilan sangat beragam, mulai dari berpenghasilan 1 juta sebesar 12%, berpenghasilan 1 juta - 2 juta sebesar 8%, berpenghasilan 2 juta - 3 juta sebesar 12%, berpenghasilan lebih dari 3 juta sebesar 44%, pengguna bentor yang belum berpenghasilan sebesar 24%. Kondisi tersebut menggambarkan ketergantungan masyarakat Kota Gorontalo terhadap bentor cukup tinggi.

Pengguna bentor atas dasar lama waktu menggunakan bentor juga beraneka ragam mulai dari 1 tahun - 3 tahun sebesar 56%, 3 tahun - 6 tahun sebesar 30%, 6 tahun - 9 tahun sebesar 12%, dan lebih dari 10 tahun sebesar 2%. Hal tersebut menunjukan

keberadaan bentor sudah cukup lama digemari oleh masyarakat Kota Gorontalo dan dapat diindikasikan bahwa dalam waktu singkat pengoperasian bentor sulit untuk dihilangkan atau diganti dengan moda lain.

Pengguna bentor menurut asal usul angkutan yang pernah digunakan masyarakat yang menggunakan angkot sebesar 24%, menggunakan sepeda motor sebesar 32%, dan diantar keluarga sebesar 44%. Berdasarkan data tersebut ada indikasi menggunakan sepeda motor dan diantar keluarga sudah cukup tinggi hampir 50%.

Pengguna bentor dilihat dari besarnya biaya transportasi yang dikeluarkan perbulan sangat beragam, antara Rp.100.000 - Rp.150.000 sebesar 4%, antara Rp.151.000 - Rp.200.000 sebesar 2%, antara Rp.201.000 - Rp.300.000 sebesar 54 %, dan antara Rp. 301.000 - Rp. 400.000 sebesar 40%. Kondisi tersebut menggambarkan keterjangkauan pengguna bentor atas biaya yang harus dikeluarkan tiap bulan. Walaupun tarif yang dibayar atas dasar kompromi, hal yang lebih penting bagi pengguna adalah pelayanan *door to door*. Hal ini juga tidak mudah untuk dapat dipenuhi dalam waktu dekat. Berdasarkan hasil wawancara mendalam, mayoritas pengguna bentor saat ini berkeinginan supaya pemerintah daerah dapat menyediakan angkutan umum yang mampu memberikan pelayanan dengan waktu perjalanan yang tepat, jadwal dan kapasitas yang cukup, dengan harapan masyarakat Kota Gorontalo tidak bergantung kepada bentor saja tetapi ada suatu pilihan angkutan umum yang lain, akan tetapi hal tersebut juga tidak mudah dipenuhi karena angkutan umum yang sudah ada *headway*nya lama jadi kurang diminati oleh karena itu angkutan umum yang disediakan harus kuat dan di sisi lain bentor juga perlu diatur zona operasinya, dengan begitu ada kemungkinan angkutan umum bisa diminati. Untuk itu pelayanan *door to door* dapat menggunakan bentor dan angkutan informal lainnya.

Pengguna Bentor dilihat dari jaminan keselamatan dalam menggunakan bentor yaitu pengguna bentor yang menyata keselamatan terjamin sebesar 6%, yang menyatakan keselamatan kurang terjamin sebesar 22%, yang menyatakan keselamatan sangat kurang terjamin sebesar 62%. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa bentor walaupun merupakan kebutuhan masyarakat Kota Gorontalo namun tingkat keselamatannya masih rendah. Selain itu, pengguna jasa tetap mengharapkan ada angkutan umum yang dapat memberikan jaminan keselamatan, hal ini berarti desain bentor yang standar sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1109/AJ.402/DRJD/2008 sebenarnya dibutuhkan oleh masyarakat Kota Gorontalo untuk itu Pemerintah Kota Gorontalo hanya perlu melakukan aksi nyata dalam pengaturan bentor supaya berkeselamatan walaupun secara bertahap tetapi sudah ada langkah-langkah kongkret yang diperlukan dan pengawasan yang terus menerus.

Pengguna bentor dilihat dari keinginan lebih terjamin keselamatannya mayoritas menginginkan teknologi modifikasi bentornya ditingkatkan sebesar 60%, yang berkeinginan diganti dengan angkutan umum 22%, berkeinginan bentor untuk dihapus sebesar 10%, dan yang berkeinginan pengoperasian bentor perlu pengawasan pemerintah daerah sebesar 8%. Untuk itu dapat diindikasikan bahwa bentor tetap diperlukan walaupun angkutan umum juga tersedia.

Pengguna bentor berdasarkan status pengoperasiannya mayoritas berpendapat agar diawasi sebesar 50%, dibina oleh Pemerintah Kota Gorontalo 42%, diakui sebagai angkutan resmi 6%, dan dilembagakan oleh pemerintah daerah sebesar 2%. Kondisi ini menggambarkan bahwa mayoritas pengguna bentor berkeinginan agar bentor dibina dan diawasi pengoperasiannya oleh pemerintah daerah.

Pengguna bentor dilihat berdasarkan keamanan dari gangguan copet dan kriminal mayoritas berpendapat sangat takut sebesar 74%, takut sebesar 22%, dan tidak takut sebesar 4%. Berdasarkan kondisi tersebut maka bentor beroperasi dengan tingkat keamanan yang rendah, untuk itu diperlukan pengawasan yang ketat dari aparat kepolisian.

Pengguna bentor juga berpendapat berkaitan dengan posisi penumpang yaitu sebagian penumpang berkeinginan ditempatkan di belakang sebesar 94%, berkeinginan ditempatkan di depan sebesar 2%, dan berkeinginan ditempatkan di samping kiri sebesar 4%. Atas dasar persepsi tersebut ada kecenderungan untuk merubah posisi penumpang yang semula di depan menjadi di belakang.

Pengguna bentor dilihat dari perilaku pengemudi mayoritas pengemudi bentor suka ngebut sebesar 40%, berperilaku ugal-ugalan sebesar 34%, berperilaku mengemudi perlahan-lahan sebesar 12%, dan berperilaku tertib dan sopan hanya sebagian kecil sebesar 8%. Hal tersebut menunjukkan perlu adanya pengawasan kepada pengemudi bentor yang lebih ketat oleh aparat terkait.

## **2. Karakteristik dan Persepsi Pengemudi Bentor**

Karakteristik pengemudi bentor menurut usia yaitu kurang dari 20 tahun sebesar 12%, usia 20 tahun sampai usia 30 tahun sebesar 54%, usia 31 tahun sampai usia 40 tahun sebesar 26%, dan usia lebih dari 40 tahun relatif kecil hanya 8%. Kondisi tersebut menggambarkan pengemudi bentor mayoritas usia produktif.

Karakteristik pengemudi bentor dilihat dari tingkat pendidikan data yang diperoleh tidak jauh berbeda antara tingkat pendidikan SD sebesar 32%, setingkat SMP sebesar 38%, dan setingkat SMA/D1 sebesar 30%. Hal tersebut menunjukan pekerjaan mengemudi bentor merupakan mata pencaharian

masyarakat kota yang berpendidikan terbatas tingkat menengah ke bawah yang memang mereka sulit mendapatkan pekerjaan tetap seperti PNS, sedangkan bidang pekerjaan yang lebih dominan ada di Kota Gorontalo hanya mengemudi bentor dan PNS. Apabila bentor dihapus maka pengemudi bentor banyak yang kehilangan pekerjaan sehingga hal tersebut akan menimbulkan gejolak sosial karena mereka selama ini sudah memiliki pekerjaan tetap yang menghasilkan meskipun sebagai pengemudi bentor.

Karakteristik pengemudi bentor dilihat dari penghasilan yang diperoleh yaitu kurang dari Rp.500.000 sebesar 6%, antara Rp.500.000 sampai dengan Rp.1.000.000 sebesar 48%, antara Rp.1.000.000 sampai dengan Rp.1.500.000 sebesar 40%, dan berpenghasilan lebih dari Rp.2.000.000 sebesar 6%. Jadi pengemudi bentor sebagian besar berpenghasilan antara Rp.1.000.000 Rp.1.500.000 perbulan yang sebenarnya tidak terlalu besar penghasilannya namun pengemudi bentor sangat bergantung pada pendapatan tersebut karena mereka merasa kesulitan mendapat pekerjaan.

Persepsi pengemudi bentor dilihat dari lamanya mengemudi bentor yaitu antara 5 tahun sampai 10 tahun sebesar 68%, antara 11 tahun sampai 20 tahun sebesar 30%, dan lebih dari 30 tahun sangat kecil hanya 2%. Hal tersebut mengindikasikan bentor beroperasi di Kota Gorontalo sudah cukup lama dan perkembangan jumlah bentor yang beroperasi pun meningkat.

Persepsi pengemudi bentor dilihat dari pekerjaan sebelum mengemudi bentor yaitu tidak bekerja sebesar 54%, pegawai pabrik sebesar 14%, petani sebesar 24%, dan putus sekolah sebesar 8%. Hal tersebut mengindikasikan pekerjaan mengemudi **Bentor selain PNS merupakan pekerjaan yang diminati masyarakat Kota Gorontalo.**

Persepsi pengemudi bentor dilihat dari cara memiliki motor yaitu beli kontan

sebesar 14%, beli kredit sebesar 58%, menyewa/ setoran sebesar 22%, dan pemberian orang tua/ keluarga sebesar 6%. Hal tersebut menunjukkan perkembangan bentor sangat didukung oleh kemudahan mendapatkan kredit motor. Jadi minat untuk mengemudikan bentor cukup tinggi karena pemilik motor meskipun membeli kredit juga rela motornya untuk dimodifikasi dengan harapan mereka punya pekerjaan tetap.

Persepsi pengemudi bentor dilihat dari keterjangkauan biaya untuk modifikasi motor menjadi bentor yaitu kurang terjangkau cukup kecil hanya 2%, terjangkau cukup banyak sebesar 78%, biasa saja sebesar 14%, dan sangat terjangkau sebesar 6%. Jadi dari sisi kemampuan pengemudi bentor juga cukup mendukung perkembangan jumlah bentor yang beroperasi dan kalau terus dibiarkan seperti itu tanpa kebijakan pembatasan produksi bentor maka dalam jangka waktu tertentu Kota Gorontalo akan kebanyakan bentor dan beban jalan semakin berat.

Persepsi pengemudi bentor dilihat dari cara memiliki bentor yaitu mayoritas dari modifikasi sendiri sebesar 58%, membeli dari toko/ perorangan sebesar 30%, membeli dari koperasi 2%, dan membeli dari *dealer* sebesar 10%. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa semangat mereka untuk memodifikasi motor menjadi bentor cukup tinggi karena biaya modifikasi cukup terjangkau.

Persepsi pengemudi bentor dilihat dari pemilihan pekerjaan sebagian besar minat mereka tetap mengemudi bentor sebesar 90%, dan sebagian kecil memilih akan pindah mengemudi angkutan umum yang lebih baik sebesar 10%. Kondisi tersebut menunjukkan besar sekali harapan masyarakat Kota Gorontalo terhadap pekerjaan mengemudi bentor.

Persepsi pengemudi bentor menurut keberadaan bentor yaitu diminati masyarakat sebesar 22%, bentor merupakan kebutuhan

masyarakat 70%, bentor merupakan pilihan masyarakat karena belum ada angkutan umum perkotaan yang sesuai dengan kebutuhan dan bentor merupakan solusi bagi masyarakat kota masing-masing sebesar 4%. Masyarakat Kota Gorontalo sangat bergantung pada bentor untuk melakukan aktifitas sehari-hari. Di samping itu memang diperlukan angkutan alternatif selain bentor yang ada saat ini.

Persepsi pengemudi bentor menurut peran Pemerintah Kota Gorontalo yaitu perlu pengawasan dari pemerintah daerah sebesar 34%, perlu pembinaan dari pemerintah daerah sebesar 46%, perlu fasilitas dari pemerintah daerah sebesar 12%, dan perlu dilembagakan oleh pemerintah sebesar 8%. Berdasarkan persepsi tersebut terlihat banyak harapan pengemudi bentor terhadap pemerintah daerah terutama pengawasan pengoperasian bentor.

Persepsi pengemudi bentor dilihat pola pengoperasian bentor yaitu tidak mengganggu lalu lintas sebesar 12%, ruas jalan memungkinkan sebesar 26%, kapasitas jalan memungkinkan sebesar 20%, dan volume jalan memungkinkan sebesar 42%. Kalau dilihat dari persepsi pengemudi bentor, kapasitas jalan masih memungkinkan tetapi apabila dibandingkan dengan luas wilayah dan panjang jalan yang ada saat ini dengan jumlah bentor yang beroperasi maka Kota Gorontalo sudah termasuk padat dengan bentor.

Persepsi pengemudi bentor terhadap terjadinya kemacetan saat beroperasi yaitu terjadi kemacetan pagi dan sore hari sebesar 92%, terjadi kemacetan setiap hari dan tidak ada kemacetan masing-masing 4%. Kondisi tersebut menggambarkan Kota Gorontalo sudah mengalami kemacetan pada jam sibuk karena bentor yang beroperasi sangat banyak. Sesuai dengan karakteristik dan persepsi pengguna dan pengemudi bentor mengindikasikan bahwa pengoperasian bentor di Kota Gorontalo memberikan dukungan yang kuat jika bentor sudah

merupakan kebutuhan masyarakat Kota Gorontalo, artinya tanpa bentor masyarakat akan sulit melakukan pergerakan sesuai dengan kebutuhan yang diinginkan sedangkan pihak pengemudi bentor menilai pengoperasian bentor merupakan sebuah lapangan pekerjaan dan sumber mata pencaharian.

### 3. Analisis SWOT

- a. **Penilaian Faktor Keberhasilan**  
Dalam penilaian faktor keberhasilan, akan dinilai tentang Nilai Urgensi (NU), Bobot Faktor (BF), Nilai Dukungan (ND), Nilai Bobot Dukungan (NBD), Nilai Keterkaitan (NK), Nilai Rata-rata Keterkaitan (NRK), Nilai Bobot Keterkaitan (NBK), dan Total Nilai Bobot (TNB) dari masing-masing faktor internal dan eksternal.
- b. **Faktor Kunci Keberhasilan**  
Proses selanjutnya setelah dilakukan penilaian faktor keberhasilan adalah menentukan faktor kunci keberhasilan. Proses ini sangat menentukan dalam penetapan strategi yang paling memungkinkan untuk dijalankan berkaitan dengan pengoperasian bentor di Kota Gorontalo.  
Dari tabel-tabel yang telah dijelaskan tersebut, terutama besaran total nilai bobot terbesar dari masing-masing faktor internal dan eksternal merupakan faktor kunci keberhasilan dalam upaya pengendalian pengoperasian bentor di Kota Gorontalo.
- c. **Formulasi Strategi SWOT**  
Jika faktor kunci keberhasilan sudah dapat dihasilkan, maka langkah berikutnya adalah melakukan formulasi strategi SWOT yang terbagi atas gabungan strategi dari masing-masing faktor internal dan eksternal sebagai berikut:  
Strategi S-O yaitu tersedia bengkel modifikasi sepeda motor menjadi bentor karena bentor dapat digunakan

**Tabel 4. Penilaian Faktor Keberhasilan**

| No.                        | Faktor Internal                                                               | NU | BF % | ND | NBD  | NK |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | TNK | NRK  | NBK  | TNB  | FKK |
|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|----|------|----|------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|-----|------|------|------|-----|
|                            |                                                                               |    |      |    |      | 1  | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |     |      |      |      |     |
| A. Kekuatan (Strengths)    |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| 1.                         | Tersedia jaringan prasarana untuk bentor yang memadai                         | 2  | 7%   | 2  | 0,14 | 0  | 2 | 2 | 1 | 2 | 4 | 3 | 1 | 4 | 4  | 2  | 2  | 4  | 5  | 5  | 2  | 43  | 2,26 | 0,16 | 0,30 |     |
| 2.                         | Tersedia jaringan sarana untuk bentor yang memadai                            | 2  | 7%   | 2  | 0,14 | 2  | 0 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2  | 1  | 3  | 4  | 5  | 4  | 2  | 38  | 2,00 | 0,14 | 0,28 |     |
| 3.                         | Tersedia bengkel modifikasi sepeda motor menjadi bentor                       | 3  | 11%  | 3  | 0,33 | 2  | 1 | 0 | 3 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 1  | 1  | 3  | 1  | 4  | 4  | 1  | 32  | 1,68 | 0,19 | 0,52 |     |
| 4.                         | Tersedia kapasitas jalan yang memadai                                         | 3  | 11%  | 3  | 0,33 | 1  | 3 | 3 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1  | 1  | 2  | 4  | 4  | 1  | 3  | 29  | 1,53 | 0,17 | 0,50 |     |
| B. Kelemahan (Weakness)    |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| 5.                         | Keberadaan bentor kurang dukungan regulasi                                    | 4  | 15%  | 4  | 0,60 | 2  | 3 | 3 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1  | 1  | 3  | 3  | 1  | 3  | 4  | 29  | 1,53 | 0,23 | 0,83 |     |
| 6.                         | Aspek keselamatan masih kurang                                                | 5  | 19%  | 5  | 0,95 | 4  | 3 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 1  | 1  | 3  | 1  | 3  | 1  | 4  | 27  | 1,42 | 0,27 | 1,22 |     |
| 7.                         | Pembinaan bentor masih kurang                                                 | 5  | 19%  | 5  | 0,95 | 3  | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1  | 5  | 1  | 1  | 1  | 2  | 4  | 26  | 1,37 | 0,26 | 1,21 |     |
| 8.                         | Belum dibentuk Lembaga khusus bentor                                          | 3  | 11%  | 3  | 0,33 | 1  | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1  | 1  | 2  | 1  | 3  | 1  | 4  | 22  | 1,16 | 0,13 | 0,46 |     |
| 27 100%                    |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| C. Peluang (Opportunities) |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| 9.                         | Biaya bentor terjangkau masyarakat                                            | 4  | 11%  | 4  | 0,44 | 4  | 3 | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 5  | 1  | 3  | 1  | 2  | 1  | 1  | 30  | 1,58 | 0,17 | 0,61 |     |
| 10.                        | Biaya modifikasi terjangkau pemilik bentor                                    | 4  | 11%  | 4  | 0,44 | 4  | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 0  | 1  | 3  | 1  | 1  | 1  | 1  | 25  | 1,32 | 0,14 | 0,58 |     |
| 11.                        | Terbukanya kesempatan usaha bengkel modifikasi                                | 4  | 11%  | 4  | 0,44 | 2  | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | 1  | 0  | 1  | 1  | 1  | 1  | 1  | 20  | 1,05 | 0,12 | 0,56 |     |
| 12.                        | Bentor dapat digunakan sebagai angkutan alternatif untuk angkutan barang      | 4  | 11%  | 4  | 0,44 | 2  | 3 | 3 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 3 | 3  | 1  | 0  | 1  | 1  | 1  | 2  | 31  | 1,63 | 0,18 | 0,62 |     |
| 2,37                       |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| D. Ancaman (Threats)       |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| 13.                        | Tersedianya angkutan umum door to door                                        | 4  | 11%  | 4  | 0,44 | 4  | 4 | 1 | 4 | 3 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1  | 1  | 1  | 0  | 1  | 1  | 3  | 28  | 1,47 | 0,16 | 0,60 |     |
| 14.                        | Kapasitas jaringan prasarana berkurang                                        | 5  | 15%  | 5  | 0,75 | 5  | 5 | 4 | 4 | 1 | 3 | 1 | 3 | 2 | 1  | 1  | 1  | 1  | 0  | 3  | 3  | 38  | 2,00 | 0,30 | 1,05 |     |
| 15.                        | Terjadi kemacetan lalu-lintas di kota                                         | 5  | 15%  | 5  | 0,75 | 5  | 4 | 4 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1  | 1  | 1  | 1  | 3  | 0  | 4  | 33  | 1,74 | 0,26 | 1,01 |     |
| 16.                        | Pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku | 5  | 15%  | 5  | 0,75 | 2  | 2 | 1 | 3 | 4 | 4 | 4 | 4 | 1 | 1  | 1  | 2  | 3  | 3  | 4  | 0  | 39  | 2,05 | 0,31 | 1,06 |     |
| 35 100%                    |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |
| 3,72                       |                                                                               |    |      |    |      |    |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    |     |      |      |      |     |

Sumber: Hasil Analisis, 2015

**Tabel 5.** Faktor Kunci Keberhasilan Pengendalian Pengoperasian Bentor di Kota Gorontalo

| Faktor Internal                                                                                  | Faktor Eksternal                                                                                                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. <b>Kekuatan (<i>Strengths</i>)</b><br>Tersedia bengkel modifikasi sepeda motor menjadi bentor | 3. <b>Peluang (<i>Opportunity</i>)</b><br>Bentor dapat digunakan sebagai angkutan alternatif untuk angkutan barang  |
| 2. <b>Kelemahan (<i>Weakness</i>)</b><br>Aspek keselamatan masih kurang                          | 4. <b>Ancaman (<i>Threats</i>)</b><br>Pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku |

Sumber: Hasil Analisis

sebagai angkutan alternatif untuk angkutan barang.

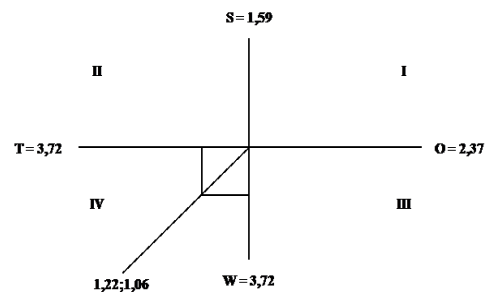
Strategi S-T yaitu tersedia bengkel modifikasi sepeda motor menjadi bentor dan pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Strategi W-O yaitu aspek keselamatan masih kurang, tetapi bentor dapat digunakan sebagai angkutan alternatif untuk angkutan barang.

Strategi W-T yaitu aspek keselamatan masih kurang, tetapi pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Strategi-strategi tersebut selanjutnya dipilih untuk diterapkan dalam tahapan implementasi agar dapat menjadi faktor penentu dalam upaya pengendalian pengoperasian bentor di Kota Gorontalo. Berdasarkan total nilai bobot (TNB) semua *strengths*, *weaknesses*, *opportunities*, dan *threats* dapat dipetakan posisi kekuatan organisasi sesuai dengan letak kuadrannya, kemudian dapat ditentukan langkah kebijakan yang akan diambil berdasarkan posisi/ letak kuadran tersebut.

Gambar 1 menunjukkan bahwa pengoperasian bentor di Kota Gorontalo terletak pada Kuadran IV. Berdasarkan gambar tersebut, maka formulasi strategi SWOT yang diperoleh adalah Strategi W-T yaitu aspek keselamatan



**Gambar 1.** Peta Posisi Kekuatan Formulasi Strategi SWOT

masih kurang, tetapi pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Atas dasar analisis tersebut maka perlu adanya pengawasan yang lebih optimal agar keselamatan pengoperasian bentor dapat ditingkatkan.

Perumusan tugas yang rasional dan logis dalam mengambil kebijakan tentang pengoperasian bentor perlu mempertimbangkan faktor-faktor kunci keberhasilan dan peta posisi kekuatan, kelemahan, peluang, serta tantangan agar dapat diproyeksikan keberhasilan di masa yang akan datang.

## E. Pembahasan

Bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo berjumlah 11.000 unit jadi setiap 1 km<sup>2</sup> dilayani oleh 166 unit bentor dan setiap 1 km panjang jalan dilayani oleh 47 unit bentor. Kondisi tersebut menggambarkan bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo sudah cukup padat yang dahulu membanggakan masyarakat Kota Gorontalo sekarang mulai menimbulkan permasalahan di kota seperti kemacetan pada jam sibuk pagi dan sore, beban jalan bertambah, parkir bentor di badan jalan padahal kapasitas jalan terbatas.

Di sisi lain kondisi angkutan umum massal yaitu mobil penumpang umum berjumlah 144 unit, bus 139 unit melayani antar kota dalam provinsi, bus yang khusus melayani dalam kota yaitu Tran Hulonthalangi berjumlah 15 unit dengan panjang rute lebih kurang 20 km, *headway* yang direncanakan 20 menit, tarif gratis, dan waktu operasi pukul 06.00 sampai dengan 17.00 waktu setempat namun pelayanan seperti itu belum dapat menjawab kebutuhan masyarakat Kota Gorontalo sehingga kurang diminati. Sedangkan

bentor dengan pelayan *door to door* dan tarif negosiasi dianggap memenuhi dan memuaskan kebutuhan masyarakat Kota Gorontalo.

Status bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo tidak resmi karena spesifikasinya tidak sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 1109/AJ. 402/DRJD/2008, jadi bentor yang beroperasi belum ada yang sesuai dengan standar yang ditetapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Dasar hukum pengoperasian bentor di Kota Gorontalo yaitu Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Kendaraan Bermotor, Peraturan Gubernur Provinsi Gorontalo Nomor 18 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Kendaraan Bermotor, Peraturan Walikota Gorontalo Nomor 1 Tahun 2007 tentang Pengaturan Pengoperasian Angkutan Kendaraan Bentor di Kota Gorontalo dan Peraturan Walikota Gorontalo Nomor 1 Tahun 2013 tentang Jaringan Angkutan Orang dengan kendaraan bermotor Umum, Manajemen Rekayasa Lalu Lintas dan Rekayasa, Serta Analisis Dampak Lalu Lintas. Peraturan walikota Nomor 1 Tahun 2007 mempunyai muatan tentang Bentor yaitu uji berkala, pengaturan wilayah operasi dan izin operasi kendaraan bermotor yang sampai saat ini tidak bisa diterapkan karena bentor angkutan informal yang tidak sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat sedangkan peraturan Walikota tersebut mengatur seperti angkutan formal.

Peraturan Walikota Gorontalo Nomor 1 Tahun 2007 tersebut mengatur mengenai jaringan yaitu Bentor supaya melayani trayek Rating. Hal tersebut juga tidak berjalan dan sampai saat ini bentor beroperasi bebas sampai ke luar Kota Gorontalo. Jadi bentor memberikan pelayanan dalam bentuk sebagai berikut:

1. tidak berjadwal,
2. tidak memiliki tempat pemberhentian khusus,
3. melayani *door to door* sampai ke pemukiman,
4. tarif negosiasi, dan

5. beroperasi di semua jaringan.

Spesifikasi bentor menurut Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 1109/AJ.402/DRJD/2008 yaitu mengatur penumpang ditempatkan di belakang serta rem roda depan dan belakang menunjukkan bahwa spesifikasi bentor yang ada di Kota Gorontalo belum ada yang sesuai dengan ketentuan. Beberapa hal yang berkaitan dengan pengoperasian bentor yaitu:

1. Kelebihan bentor:
  - a. pelayanan *door to door*,
  - b. tarif negosiasi (berdasarkan kesepakatan),
  - c. tidak panas karena dilengkapi rumah-rumah,
  - d. mampu mengangkut lebih dari satu orang,
  - e. tepat waktu dalam pelayanan dan handal,
  - f. menyerap tenaga kerja,
  - g. ketersediaan terjamin, dan
  - h. jumlah pilihan penumpang terhadap bentor cukup banyak.
2. Kekurangan bentor:
  - a. rem hanya mengandalkan rem belakang tanpa rem depan,
  - b. lampu utama tidak sesuai dengan standar,
  - c. jarak pandang pengemudi terbatas, dan
  - d. tidak memenuhi standar keselamatan menurut keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 1109/AJ.402/DRJD/2008.
3. Penyebab populasi bentor meningkat:
  - a. pelayanan bus Trans Hualontalangi belum optimal,
  - b. belum tersedia angkutan kota yang handal,
  - c. kemudahan mendapatkan bentor dengan harga terjangkau,
  - d. keberadaan bentor diterima masyarakat dianggap membanggakan, dan
  - e. tidak menuntut keahlian pengemudi yang tinggi dan dapat dikemudikan oleh wanita.

4. Alternatif solusi dan resiko bentor kalau ditiadakan:
  - a. massa basis politik (sarana kampanye bagi peserta pilkada), dan
  - b. pemerintah harus mengantisipasi pengangguran dengan menyediakan lapangan kerja untuk mengatasi kerawanan sosial.
5. Pengendalian bentor:
  - a. perlu adanya perhitungan jumlah kebutuhan bentor di Kota Gorontalo,
  - b. pemberian tanda registrasi bentor domisili Kota Gorontalo dengan jumlah 4.904 unit,
  - c. bentor domisili luar Kota Gorontalo ditertibkan sejumlah 6.096 unit,
  - d. perlu kebijakan *zero growth* atau dilakukan lelang nomor registrasi jika jumlah yang beroperasi masih dibawah kebutuhan,
  - e. bentor disesuaikan dengan standar nasional terutama spesifikasi dan keselamatannya, dan
  - f. perlu pembatasan wilayah operasi dan waktu operasi bentor.
6. Perencanaan angkutan umum perkotaan dengan pola kerja sama pemerintah pusat dan daerah:
  - a. kendaraan kecil (mini bus),
  - b. frekuensi tinggi,
  - c. waktu operasi,
  - d. tarif murah atau menerapkan pola subsidi,
  - e. jaringan angkutan umum pada jalan arteri dan kolektor,
  - f. larangan parkir di jalan (*on street*).

## KESIMPULAN

Bentor akan sulit dihapus dalam waktu dekat karena pada awalnya bentor beroperasi diizinkan oleh pemerintah daerah sebagai angkutan pengganti bendi yang dianggap mengotori jalan dan keberadaan bentor sempat menjadi kebanggaan masyarakat Kota Gorontalo yang sampai sekarang keberadaan bentor merupakan suatu kebutuhan untuk beraktifitas sehari-hari dan bagi pengemudinya, bentor merupakan lapangan pekerjaan dan mata pencaharian.

Angkutan umum di Kota Gorontalo belum mampu memberikan pelayanan seperti bentor yang pada akhirnya masyarakat lebih menyukai bentor karena unggul dalam pelayanan *door to door* dan setiap saat dibutuhkan pengguna selalu ada, sedangkan pelayanan bus Hulotalangi yang jumlahnya 15 unit kurang diminati masyarakat Kota Gorontalo karena *headway*nya terlalu lama yang mengakibatkan waktu tunggu menjadi lama sehingga bus tersebut belum optimal dalam memberikan pelayanan dan kalah bersaing dengan pelayanan bentor.

Ikatan Pengemudi Bentor (IPB) Provinsi Gorontalo berdasarkan hasil wawancara mendalam dengan Ketua IPB bahwa sebenarnya sudah lama mereka menginginkan adanya kebijakan pengaturan pengoperasian bentor yang secara nyata diimplementasikan di lapangan karena IPB juga sudah menyadari bahwa bentor yang beroperasi di Kota Gorontalo sudah terlalu banyak sehingga mengganggu ketertiban dan kenyamanan kota, seperti parkir di badan jalan, memuat penumpang melebihi kapasitas dan lain-lain.

Salah satu kelemahan bentor terkait dengan keselamatan yaitu penumpang ditempatkan di depan dan pengemudi di belakang, hal tersebut justru menjadi kebanggaan masyarakat Kota Gorontalo karena mereka merasa dihormati dan dihargai jika ditempatkan di depan dari pada ditempatkan di belakang.

Masih kurangnya sosialisasi mengenai transportasi yang mengutamakan keselamatan dari pada kehormatan sebagai penumpang bentor yang ditempatkan di depan pengemudi, kondisi ini menuntut upaya pemerintah daerah untuk merubah pola pikir masyarakat agar lebih mengutamakan keselamatan dalam menggunakan bentor. Terlepas dari beberapa kelemahannya, bentor tetap menjadi transportasi andalan di Kota Gorontalo baik untuk mengangkut penumpang maupun barang dalam jumlah terbatas.

Kebijakan pemerintah daerah sudah banyak yang ditetapkan hanya belum diimplementasikan secara nyata di lapangan karena arah kebijakannya belum seperti pembinaan angkutan formal, misalnya pengujian berkala kendaraan bermotor sedangkan bentor termasuk angkutan informal.

Berdasarkan hasil analisis SWOT menunjukkan bahwa pengoperasian bentor di Kota Gorontalo

terletak pada kuadran IV dan formulasi strategi yang diperoleh adalah strategi W-T yaitu aspek keselamatan masih kurang, tetapi pengaturan pengoperasian sarana angkutan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Hal ini berarti pengawasan keselamatan bentor masih kurang untuk itu perlu upaya pengawasan yang lebih optimal agar keselamatan pengoperasian bentor dapat ditingkatkan.

## REKOMENDASI

Beberapa langkah alternatif kebijakan yang diperlukan dalam pengaturan pengoperasian bentor di Kota Gorontalo yaitu membatasi produksi bentor dengan desain seperti yang beroperasi sekarang secara bertahap (*zero growth*), berkoordinasi dengan Dinas Perindustrian dan untuk peremajaan disusun regulasi yang mewajibkan memodifikasi motor menjadi bentor sesuai dengan standar dan peraturan perundangan yang berlaku. Penyediaan angkutan umum perkotaan yang handal untuk beroperasi di jalan utama dan jalan cabang sehingga bentor secara perlahan dapat diarahkan untuk beroperasi di jalan ranting dan zona masing-masing yang telah ditetapkan mengingat bentor sulit dihapus dalam waktu dekat. Untuk memenuhi keinginan IPB mengenai pengaturan bentor langkah nyata yang dapat dilakukan adalah mengeluarkan regulasi tentang standar bentor sesuai dengan peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Pemerintah Kota Gorontalo agar membuat bentor sesuai standar peraturan tersebut dan langsung dioperasikan sehingga masyarakat mempunyai pilihan di samping menggunakan bentor yang sudah ada. Diperlukan sosialisasi kepada pengguna dan pengemudi bentor mengenai pentingnya penyelenggaraan transportasi perkotaan yang tertib berlalulintas dan mengutamakan keselamatan sebagai upaya pembinaan yang berkelanjutan. Perlu mengoptimalkan pengawasan keselamatan dalam pengoperasian bentor karena selama ini pengawasan keselamatan masih kurang.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini, Kami mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu memberikan pengarahan, membimbing baik substansi maupun teknik penulisan sehingga tersusunya laporan ini. Ucapan terima kasih Kami

sampaikan kepada:

1. Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkeretaapian selaku pengarah.
2. Besar Setyabudi, S.IP, MM selaku pembimbing.
3. Anggota Tim Peneliti dan Tim Penunjang, yang telah membantu dalam penyusunan kajian ini.

## DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kota Gorontalo. 2014. *Kota Gorontalo Dalam Angka 2014*. (online). (<http://gorontalokota.bps.go.id>. diakses 27 April 2014).
- Cakrawala; Suraji, Aji; dan Kaharu, Anton. 2007. *Studi Karakteristik Operasional Angkutan Becak Bermotor di Kota Gorontalo*. (online). (<http://elib.pdii.lipi.go.id>. diakses 27 April 2015).
- Moleong, Lexy. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- PT. Diksa Intertama Consultant. 2008. *Studi Pengoperasian Moda Becak - Motor Sebagai Angkutan Jalan Pedesaan dan Perkotaan*. Studi Kontraktual. Laporan Akhir. Jakarta.
- Rangkuti, Freddy. 2000. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Rangkuti, Freddy. 2001. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis: Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis Untuk Menghadapi Abad 21*. Cetakan Kedelapan. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Robbins, Stephen P. & Coulter, Mary. (1999) *Manajemen*. Jilid 1. Edisi Indonesia. Jakarta: PT. Prenhallindo.
- Sianipar, J.P.G & Entang, H.M. 2003. *Teknik-teknik Analisis Manajemen*. Bahan Ajar Diklatpim Tingkat III. Jakarta: LAN RI.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ (Lalu-Lintas Angkutan jalan).
- Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- Peraturan Kepala Kepolisian Negara RI Nomor 9 Tahun 2012 tentang Surat Izin Mengemudi.