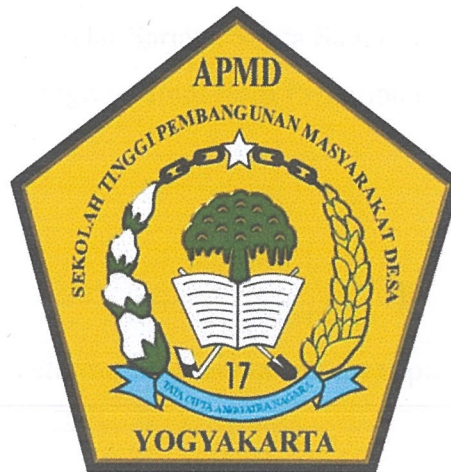


**PEMERINTAH DALAM MENGIMPLEMENTASI PERATURAN
DAERAH (PENELITIAN IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH
PROVINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA NOMOR
5 TAHUN 2016 TENTANG MODA TRANSPORTASI
TRADISIONAL BECAK DAN ANDONG)**

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana
Ilmu Pemerintahan



MUHAMMAD KURNIAWAN SYAHPUTRA

21520083



**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN STRATA SATU
SEKOLAH TINGGI PEMBANGUNAN MASYARAKAT DESA “APMD”
YOGYAKARTA**

2025

HALAMAN JUDUL

PEMERINTAH DALAM MENGIMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH (PENELITIAN IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH PROVINSI DAERAH ISTIMEWA YOGYAKARTA NOMOR 5 TAHUN 2016 TENTANG MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL BECAK DAN ANDONG)

SKRIPSI

Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Strata Satu (S1)
Program Studi Ilmu Pemerintahan

Disusun Oleh:

Muhammad Kurniawan Syahputra

21520083

**PROGRAM STUDI ILMU PEMERINTAHAN STRATA SATU
SEKOLAH TINGGI PEMBANGUNAN MASYARAKAT DESA “APMD”
YOGYAKARTA**

2025

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini telah diuji dan diperhatikan dihadapan tim penguji untuk memenuhi persyaratan memperoleh gelar sarjana strata satu (S1) Program Studi Ilmu Pemerintahan Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta Pada :



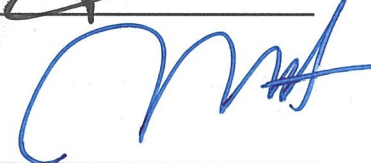
Hari : Rabu

Tanggal : 12 Maret 2025

Waktu : 10.00 WIB

Tempat : Ruang Sidang Skripsi STPMD “APMD” Yogyakarta

TIM PENGUJI

NAMA	TANDA TANGAN
1. Dr. Supardal, M.Si. Ketua penguji/Pembimbing	
2. Dr. Gregorius Sahdan, S.IP., M.A. Penguji Samping I	
3. Minardi, S.IP., M.Sc. Penguji Samping II	

Mengetahui,
Ketua Program Studi Ilmu Pemerintahan

Dr. Gregorius Sahdan, S.IP., M.A.



HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN

Saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Kurniawan Syahputra

NIM : 21520083

Program Studi : Ilmu Pemerintahan

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang berjudul “Pemerintah Dalam Mengimplementasi Peraturan Daerah (Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong)” benar-benar hasil kerja dan karya tulis saya sendiri yang disusun sebagai salah satu kewajiban syarat kelulusan strata satu (S1) di Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta.

Semua sumber yang dikutip dan dirujuk telah saya cantumkan sesuai dengan pedoman penulisan karya tulis ilmiah. Apabila dikemudian hari ternyata ditemukan kesamaan penulisan dan kecurangan dalam skripsi ini. Maka, saya yang menyatakan bersedia menerima sanksi apapun sesuai dengan prosedur yang berlaku.

Yogyakarta, 6 Maret 2025



Muhammad Kurniawan Syahputra
21520083

SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK

Yang bertanda tangan di baah ini, saya :

Nama Lengkap : Muhammad Kurniawan Syahputra
NIM : 21520083
Telp : 081278613053
Email : mkurniawan1700@gmail.com
Program Studi : Ilmu Pemerintahan Strata Satu Sekolah Tinggi
Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta

Dengan ini **memberikan ijin dan hak kepada Program Studi Ilmu Pemerintahan Strata Satu Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta** untuk menyimpan, mengalih-media atau memformat-kan, mengelola dalam pangkalan data (database), mendistribusikan dan menampilkan atau mempublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademik tanpa perlu meminta ijin dar saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta karya ilmiah atas karya ilmiah saya yang berjudul:

“Pemerintah Dalam Mengimplementasi Peraturan Daerah (Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong)”

Ijin dan hak sebagaimana tersebut di atas termasuk juga **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (Non-exclusve Royalti-Free Right)**

Saya bersedia untuk menanggung secara pribadi apabila dikemudian hari timbul segala bentuk tuntutan hukum atas pelanggaran Hak Cipta dalam karya ilmiah saya ini.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.



Maret 2025
nbuat pernyataan

Muhammad Kurniawan Syahputra
21520083

MOTTO

“Setiap perjalanan hidup merupakan proses mengalahkan diri sendiri dalam meraih perdamaian diri serta kebaikan kecil dengan dampak yang sangat besar”

(Muhammad Kurniawan Syahputra)

“Ketika kedewasaan datang dan pergi maka akan tiba saatnya musim panas yang berubah menjadi cerah”

(Muhammad Kurniawan Syahputra)

HALAMAN PERSEMBAHAN

1. Puji syukur saya limpahkan kepada Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, atas Rahmat dan Karunia-Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
2. Terima kasih sebesar-besarnya kepada kedua orang tua saya Bapak M Fadhillah Harnawansyah dan Ibu Sri Nuraini, karena atas doa dan dukungannya saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan perjalanan yang panjang.
3. Terima kasih kepada adik-adik saya M Fachri Syahputra dan M Habibi Syahputra yang telah memberikan dukungan dan doa sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik.
4. Terima kasih sebesar-besarnya kepada seluruh keluarga besar yang telah mendukung dan membantu baik secara fisik maupun non fisik memberikan dukungan kepada saya sehingga saya dapat berproses sampai pada hari ini.
5. Terima kasih sebesar-besarnya kepada teman-teman dekat, keluarga jauh di tanah rantau teman-teman organisasi eksternal dan organisasi daerah IKPM Sumatera Selatan Yogyakarta yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, karena berkat dukungan dan semangat suka duka bersama semasa perkuliahan.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis limpahkan kepada Tuhan yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir studi skripsi yang berjudul “Pemerintah Dalam Mengimplementasi Peraturan Daerah (Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong)” dapat terselesaikan dengan lancar dan baik. Penulis menyadari bahwa penulisan skripsi ini tidak akan terselesaikan dengan lancar dan baik tanpa adanya bantuan dan dukungan dari berbagai banyak pihak, untuk itu penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Sutoro Eko Yunanto, M.Si. selaku ketua STPMD “APMD” Yogyakarta
2. Dr. Gregorius Sahdan, S.IP., M.A. selaku ketua Program Studi Ilmu Pemerintahan STPMD “APMD” Yogyakarta
3. Dr. Supardal, M.Si. selaku dosen pembimbing yang sudah bersedia membantu, membimbing, memberikan pengetahuan serta arahan kepada penulis seputar penulisan skripsi ini sampai selesai
4. Seluruh dosen STPMD “APMD” Yogyakarta yang telah memberikan arahan selama masa perkuliahan dan penyelesaian skripsi
5. Pemerintah Kota Yogyakarta yang telah memberikan izin untuk penelitian di wilayah Yogyakarta
6. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yang telah membantu dukungan data menyelesaikan kebutuhan skripsi

7. Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta yang telah membantu dukungan informasi sesuai dengan kebutuhan skripsi
8. Kepada seluruh narasumber yang meluangkan waktunya untuk peneliti memperoleh informasi seputar penyelesaian skripsi
9. Teman-teman seperjuangan di STPMD “APMD” yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, karena telah memberikan dukungan dan kebersamaan yang luar biasa selama masa studi maupun penyelesaian skripsi

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dan masih banyak kekurangan yang harus dilengkapi sehingga penulis membutuhkan masukan dan saran yang membangun penulis untuk melakukan perbaikan dan penyempurnaan pada penelitian selanjutnya. Semoga skripsi ini dapat membantu peneliti selanjutnya dalam melakukan penelitian yang berkaitan dengan topik penelitian.

Yogyakarta, 6 Maret 2025

Hormat saya,



Muhammad Kurniawan Syahputra

DAFTAR ISI

HALAMAN COVER	i
HALAMAN JUDUL	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN	iv
SURAT PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK.....	v
MOTTO	vi
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vii
KATA PENGANTAR.....	viii
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
INTISARI.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	13
C. Tujuan Penelitian.....	13
D. Manfaat Penelitian	14
1. Manfaat Teoritis	14
2. Manfaat Praktis	14
E. Fokus Penelitian	14
F. Tinjauan Pustaka	15
G. Kerangka Konseptual	26
1. Kebijakan Publik dan Tahapan Kebijakan Publik	26
2. Evaluasi Kebijakan.....	29
3. Transportasi.....	34
4. Moda Transportasi Tradisional	36
H. Metode Penelitian.....	38

1. Jenis Penelitian.....	38
2. Objek dan Subjek Penelitian	40
3. Teknik Pengumpulan Data.....	43
4. Teknik Uji Validitas Data	47
5. Teknik Analisis Data.....	48
BAB II MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL DI KOTA YOGYAKARTA	52
A. Moda Transportasi Tradisional.....	52
B. Kawasan Malioboro	59
C. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta	64
1. Sejarah Dinas Perhubungan	64
2. Tugas dan Fungsi	65
3. Susunan Organisasi	66
4. Visi dan Misi	67
5. Jumlah Becak dan Andong di Kota Yogyakarta	68
BAB III PEMERINTAH DALAM MENGIMPLEMENTASIKAN PERDA MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL DI KOTA YOGYAKARTA	70
A. Deskripsi Informan	70
B. Analisis Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.	72
1. Efektivitas	81
2. Efisiensi.....	84
3. Kecukupan.....	87
4. Pemerataan	89
5. Responsivitas.....	92
6. Ketepatan.....	93
C. Analisis Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.	96
BAB IV	99

PENUTUP.....	99
A. Kesimpulan.....	99
B. Saran.....	100
DAFTAR PUSTAKA	102
LAMPIRAN.....	106

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Jenis-Jenis Delman Berdasarkan Wilayah	57
Tabel 2. 2 Data Jumlah Becak dan Andong di Kota Yogyakarta	68

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Perkembangan Becak di Jepang	53
Gambar 2. 2 Becak di Yogyakarta	55
Gambar 2. 3 Desain Awal Becak di Yogyakarta	56
Gambar 2. 4 Tampilan Andong Dulu Hingga Sekarang	58
Gambar 2. 5 Struktur Unit Pelaksana Teknis Kawasan Malioboro	63
Gambar 2. 6 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta	67
Gambar 3. 1 Aplikasi GrabAndong	82
Gambar 3. 2 Desain Malioboro Sebelum Revitalisasi	84
Gambar 3. 3 Kawasan Malioboro Bebas Kendaraan	85
Gambar 3. 4 Becak Kayuh dan Becak Motor di Malioboro	88
Gambar 3. 5 Desain Becak Tenaga Listrik	91

INTISARI

Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) mempunyai warisan budaya yang kaya serta tidak banyak tidak ditemui di daerah-daerah lain. Warisan budaya yang dimiliki DIY salah satunya moda transportasi tradisional becak dan andong yang merupakan warisan budaya cukup tua di Daerah Istimewa Yogyakarta. Keberadaan becak dan andong tidak hanya difungsikan sebagai alat transportasi umum saja, sesuai dengan perda yang telah ditetapkan keberadaan becak dan andong menjadi daya tarik wisata dan bagian identitas budaya daerah. Pelaksanaan kebijakan yang dilakukan pasti menimbulkan faktor-faktor penghambat, ketika faktor penghambat tersebut diabaikan maka dapat menyebabkan hilangnya budaya yang semestinya harus dipertahankan dan dilestarikan oleh pemerintah. Pemerintah Kota Yogyakarta memiliki peran melestarikan dan menjaga warisan budaya yang telah ditetapkan melalui kebijakan pemerintah daerah. Maka dari itu, masalah yang timbul di lingkungan masyarakat berkaitan dengan Perda tersebut penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong di Kota Yogyakarta agar keberadaannya tetap terjaga sesuai dengan perkembangan zaman yang terus meningkat.

Penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan kualitatif eksplanatif. Metode ini diharapkan mampu menjelaskan apa penyebab sebuah fenomena atau sumber masalah yang terjadi. Lokasi yang dijadikan tempat penelitian berada adalah Kawasan Malioboro di Kota Yogyakarta. Subjek penelitian berasal dari pihak-pihak yang menjadi sasaran penelitian dengan menggunakan teknik Purposive Sampling yang cukup relevan perihal informasi terkait pelaksanaan moda transportasi tradisional. selanjutnya data dikumpulkan menggunakan teknik observasi, wawancara, dan dokumentasi . kemudian, data dianalisis dengan menggunakan metode reduksi data, penyajian data dalam bentuk deskriptif, dan diakhiri dengan penarikan kesimpulan.

Pelaksanaan perda tentang moda transportasi tradisional becak dan andong di Kota Yogyakarta sebagian cukup terlaksana melalui pengembangan sarana prasarana yang mendukung kebijakan yang telah ditetapkan pemerintah daerah. Akan tetapi, pelaksanaan dalam rangka mendukung tujuan kebijakan yaitu pelestarian identitas budaya di sektor peningkatan dan pemberdayaan belum dilakukan secara maksimal. Seiring perkembangan yang terus meningkat apabila masih terdapat masalah yang belum diatasi maka metode pelaksanaan yang dilakukan harus segera dilakukan evaluasi agar membuat program dan kegiatan menjadi lebih kuat serta memiliki manfaat lebih kepada masyarakat yang menerima dampak langsung kebijakan tersebut.

Kata Kunci : Evaluasi, Kebijakan Publik, Moda Transportasi Tradisional, Peraturan Daerah.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Proses evaluasi dibuat karena tidak seluruh program atau suatu kebijakan publik mendapatkan hasil yang diinginkan. Kebijakan publik pada saat menjalankan program sering tidak mencapai hasil dan tujuan yang telah diharapkan. Oleh karena itu, evaluasi pelaksanaan kebijakan digunakan sebagai penentu faktor-faktor yang menyebabkan suatu kebijakan gagal atau untuk menentukan apakah kebijakan tersebut masih relevan untuk mencapai dampak yang diinginkan. Proses evaluasi menilai "manfaat" suatu kebijakan.

Saat ini, sektor transportasi mengalami pertumbuhan yang sangat pesat. Jumlah penduduk yang terus bertambah mengakibatkan meningkatnya permintaan akan barang dan jasa. Hal ini berdampak pada peningkatan produksi barang yang salah satunya kendaraan bermotor dan tidak bermotor terus meningkat. Kehidupan sosial ekonomi Masyarakat akan sangat membutuhkan transportasi sebagai pendukung kehidupan sosial kemasyarakatan. Adanya ketergantungan ini yang awalnya disebabkan oleh pertumbuhan penduduk yang membuat tuntutan akan keseimbangan dengan produksi barang seperti transportasi (Rachman dan Restiatun, 2023)

Pertumbuhan penduduk di Indonesia tegak lurus dengan kebutuhan jumlah transportasi yang tahun ke tahun meningkat. Adanya peningkatan penduduk atas dasar pemenuhan kebutuhan kehidupan sosial dan ekonomi berdampak pada peningkatan transportasi di Indonesia (Acuviarta dan Permana, 2022).

Menurut Zhou dkk (2021) Hal ini menyebabkan kondisi infrastruktur yang ada saat ini menghadapi tantangan kemacetan dan polusi oleh kondisi badan jalan yang belum sanggup untuk menampung jumlah kendaraan bermotor maupun tidak bermotor yang terus meningkat setiap tahunnya (Dewi dan Krisdiyanto, 2023).

Seseorang dapat pergi ke Indonesia melalui darat, laut, dan udara. Selanjutnya, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur transportasi darat, termasuk mobil, di Indonesia. Menurut Pasal 47 Ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009, kendaraan bermotor termasuk dalam beberapa jenis seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang, dan kendaraan khusus, sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh mesin.

Kota Yogyakarta adalah suatu kota di Indonesia yang sedang mengalami perkembangan dari segi penduduk maupun transportasi. Kota Yogyakarta dikenal sebagai daya tarik wisata yang selalu menciptakan ide-ide baru untuk pariwisata. Yogyakarta memiliki banyak pilihan wisata yang menarik, menjadikannya paket wisata terbaik yang pernah ada. Wisata ini mencakup studi, sejarah, kuliner, dan seni atau kebudayaan Yogyakarta. Yogyakarta unggul dalam menarik wisatawan domestik dari setiap negara. Orang-orang yang menggunakan transportasi tradisional seperti becak dan andong, yang merupakan ikon budaya lokal Kota Yogyakarta, melihat peningkatan jumlah pengunjung yang datang ke Yogyakarta.

Hal tersebut membuat kota Yogyakarta sering terjadi kemacetan. Kemacetan lalu lintas, polusi, dan masalah manajemen lalu lintas menjadi problem yang sering terjadi salah satunya Kota Yogyakarta. Jumlah transportasi yang ada di Kota Yogyakarta membuat kapasitas jalan tidak mampu menampung banyaknya transportasi. Melanjutkan dari Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2015 tentang Pola Pengembangan Transportasi Wilayah, Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 mengatur Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

Becak tradisional adalah alat transportasi tradisional yang beroda tiga dan digerakkan dengan cara dikayuh oleh tenaga manusia. Becak memiliki kapasitas penumpang dua orang dan satu orang pengemudi yang menggerakkan transportasi tersebut. Andong merupakan moda transportasi tradisional yang memiliki jumlah roda dua atau empat digerakkan menggunakan tenaga hewan yaitu kuda. Pengemudi transportasi andong dikategorikan dengan penyebutan kusir andong atau orang yang mengemudikan kendaraan tradisional andong.

Peraturan Daerah Provinsi DIY Nomor 5 Tahun 2016 mengatakan bahwa untuk mengupayakan peningkatan sistem transportasi tradisional yang ramah lingkungan serta secara berkelanjutan sebagai pelestarian transportasi tradisional untuk meningkatkan citra transportasi daerah. Pemerintah daerah berupaya untuk melestarikan becak tradisional dan andong melalui penetapan perda yang mengatur pengembangan transportasi tradisional wilayah Daerah

Istimewa Yogyakarta. Adanya becak tradisional atau becak kayuh di Yogyakarta secara komprehensif diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi DIY yang berupa aturan berbagai aspek dengan kemampuan mendukung jalannya becak tradisional yang menggunakan tiga aspek yaitu keselamatan, pelestarian, penyelenggaraan dan penataan (Haryanto, Almira dan Harseno, 2022).

Kota Yogyakarta tidak hanya menjadi salah satu pusat sosial ekonomi dan pusat kegiatan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY). Selain itu, Kota Yogyakarta menjadi pusat sejarah serta simbol keistimewaan bagi Daerah Istimewa Yogyakarta dengan ikonnya yakni Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat. Seiring dengan perkembangan teknologi para pengemudi becak kayuh berinovasi untuk menambahkan inovasi mesin motor pada becaknya. Hal ini disebabkan oleh ketergantungan energi manusia yang hanya mampu untuk menempuh perjalanan jarak dekat. Ide tersebut merupakan gagasan awal keberadaan betor atau becak motor (Desmawanto, dkk 2014).

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta mengatakan bahwa berdasarkan data yang memperbaharui Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB), jumlah becak di Yogyakarta terus mengalami penurunan mencapai 40 persen. Jumlah becak pada tahun 2018 diperkirakan hanya mencapai 5.145 unit. Sedangkan Andong berdasarkan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Yogyakarta untuk andong pada tahun 2018 jumlahnya hanya mencapai 360 unit. Kondisi ini merupakan tantangan pemerintah daerah untuk terus melestarikan moda transportasi tradisional yang ada di DIY. Permasalahan peralihan dari becak tradisional ke becak motor di Kota Yogyakarta adalah soal

kebijakan Pemerintah Kota Yogyakarta ketidakpastian para pengemudi becak tradisional terhadap patokan tarif operasional becak dan andong. Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 bertujuan untuk melestarikan transportasi tradisional di Kota Yogyakarta, diperlukan dari pengemudi becak motor untuk memenuhi syarat sebagai moda transportasi yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Data pengamatan yang dilakukan tahun 2024 menunjukkan bahwa ada sekitar 500-600 betor yang beroperasi di Kawasan Malioboro. Hal ini diperoleh dari salah satu media informasi publik “Arena” yang melakukan wawancara kepada Ketua PBMY. Menurut data Kepolisian Daerah Istimewa Yogyakarta, ada 600 betor di DIY dan 40 betor di wilayah Kota Yogyakarta. Langkah ini sangat penting bagi pemerintah Kota Yogyakarta, terutama untuk menyelesaikan masalah betor yang mengganggu wisatawan. Betor di Kota Yogyakarta merupakan kendaraan yang tidak memiliki legalitas, berbeda dengan beberapa wilayah yang ada di Indonesia salah satunya Gorontalo membuat kebijakan melegalkan becak motor beroperasi diatur melalui Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Betor.

Menurut Pasal 47 (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor adalah dua jenis kendaraan yang berbeda. Becak termasuk dalam kategori kendaraan tidak bermotor karena digerakkan oleh tenaga manusia. Namun, mereka tidak termasuk dalam kategori kendaraan bermotor atau

kendaraan tidak bermotor. Pasal 48 ayat (1) mengungkapkan bahwa *“setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan”*. Sesuai dengan pelaksanaan peraturan tersebut Pemerintah DIY membuat kebijakan sistem transportasi di Provinsi DIY. Adanya kebijakan tersebut selaras dengan aturan standar jenis kendaraan tidak bermotor di Indonesia. Tujuan pengaturan transportasi di DIY sebagai salah satu upaya untuk mendukung budaya tradisional di Provinsi DIY serta mendukung peningkatan kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0136, dijelaskan bahwa "Larangan Pengoperasian Becak Bermotor" tidak termasuk becak tradisional. Hal Ini menunjukkan bahwa betor ilegal di Kota Yogyakarta dan tidak boleh beroperasi. Namun, transportasi adalah cara yang sangat tepat dan strategis dalam mendorong peningkatan perekonomian serta jalannya perekonomian. Terutama berlaku untuk pengguna betor yang menjadikan bisnis mereka sebagai motor ekonomi mereka. Keputusan yang diambil oleh Gubernur DIY bertujuan untuk mendukung moda transportasi tradisional yang ada di Provinsi DIY. Dengan beredar nya surat keputusan tersebut mendukung para pengemudi becak dan andong untuk mempertahankan eksistensinya serta mendukung kehidupan sosial ekonomi para pengemudi moda transportasi tradisional.

Salah satu kawasan yang paling banyak dikunjungi becak motor adalah kawasan Malioboro. Malioboro merupakan jantung Kota Yogyakarta yang ramai oleh para wisatawan. Rute Jalan Malioboro cukup panjang hingga

sampai pada perempatan Kantor Pos Yogyakarta. Kawasan Malioboro setiap hari dikunjungi para wisatawan untuk berbelanja dan menghabiskan waktu dari siang hingga malam hari. Gubernur DIY Sultan Hamengkubuwono X menegaskan becak motor tidak diperbolehkan untuk beroperasi di kawasan Malioboro. Kendaraan yang memiliki izin beroperasi adalah becak tradisional dan andong sebagaimana diatur dalam Perda DIY No.5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

Hal ini menjadi masalah bagi para pengemudi becak motor, Ketua Paguyuban Becak Motor Yogyakarta (PBMY) menyampaikan aspirasinya pada audiensi bersama DPRD DIY kawasan Malioboro merupakan jalan untuk saling menopang ekonomi. Kebijakan yang telah dibuat pemerintah harus didukung dan menjadi tugas Pemerintah Kota Yogyakarta untuk memecahkan permasalahan betor yang ada di kawasan Malioboro sesuai dengan instruksi Sultan kepada Pemerintah Kota Yogyakarta sebagai salah satu pengimplementasian Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Becak dan Andong.

Mengingat Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta, becak dan andong digunakan sebagai alat transportasi tradisional yang merupakan bagian penting dari identitas Yogyakarta sebagai pusat budaya. Untuk menjaga identitas lokal dan budaya Yogyakarta, pemerintah menetapkan kebijakan untuk moda transportasi tradisional ini. "Penyelenggaraan transportasi tradisional diatur dalam peraturan daerah tersendiri," mengutip Pasal 16 Peraturan Daerah Provinsi

Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2015 tentang Pola Pengembangan Transportasi Wilayah. Selain untuk mendukung lokalitas budaya Yogyakarta, dukungan kebijakan ini juga bertujuan untuk menawarkan kesempatan bagi pariwisata untuk meningkatkan kualitas hidup orang-orang di Yogyakarta, menciptakan peluang untuk pertumbuhan ekonomi.

Pada saat datang untuk melestarikan transportasi tradisional, ada tiga hal yang harus diperhatikan: penyelenggaraan dan penataan, keselamatan, dan pelestarian. Aspek penyelenggaraan dan penataan berarti mengelola dan memenuhi prasarana lalu lintas untuk transportasi tradisional, sedangkan aspek keselamatan berarti memastikan bahwa kendaraan dan pengemudinya aman. Aspek pelestarian berarti memastikan bahwa semua pihak berpartisipasi dalam perjalanan. Melalui elemen-elemen ini, pemerintah mempertahankan kebijakan transportasi konvensional agar dapat beradaptasi dengan kemajuan teknologi yang semakin pesat.

Transportasi umum di Kota Yogyakarta memegang peranan penting dalam pertumbuhan ekonomi di perkotaan. Berdasarkan letak geografis dan transportasi yang selalu berhubungan dengan distribusi, konsumsi, dan produksi perekonomian. Melihat kemajuan teknologi yang semakin berkembang, mendukung adanya peningkatan kualitas hidup sehingga masyarakat mencoba melakukan inovasi yang dapat mempermudah dan mendukung peningkatan kegiatan perekonomian. Sarana transportasi digunakan untuk menyelaraskan hubungan kehidupan di masyarakat.

Permasalahan yang terjadi dalam pelestarian transportasi tradisional dan peningkatan ekonomi moda transportasi becak dan andong memenuhi tantangan seperti jumlah moda transportasi tradisional yang semakin berkurang menghasilkan dampak keberlangsungan becak tradisional serta mengancam pekerjaan para pengemudi moda transportasi tradisional (Haryanto, Almira dan Harseno, 2022). Banyak para pengemudi yang menjual transportasi tradisional untuk melakukan peralihan profesi serta para pengemudi becak tradisional melakukan peralihan menggunakan kemajuan teknologi dari becak tradisional menjadi becak motor yang sudah di inovasi.

Berdasarkan kebijakan pemerintah pusat maupun pemerintah daerah mengalami kontradiksi dengan penerapan peralihan yang dilakukan para pengemudi moda transportasi tradisional. Hal ini menyebabkan penurunan jumlah pengemudi becak tradisional dan menambah para pengemudi becak tradisional yang mengalami peralihan menjadi becak motor. Moda transportasi tradisional membantu pertumbuhan sektor pariwisata dalam rencana pembangunan Pemerintah DIY. Daya dukung di kawasan Malioboro untuk moda transportasi tradisional dan pemanfaatan di kawasan tersebut dapat memajukan sektor pariwisata.

Kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh lembaga yang berwenang atau pemerintah untuk kepentingan umum. Menurut Nugroho (2014), yang dimaksud adalah aturan yang berlaku di masyarakat dan negara. Kebijakan publik biasanya diatur oleh peraturan perundang-undangan seperti undang-undang, peraturan presiden, peraturan daerah, dan peraturan gubernur.

Tujuan dari kebijakan yang dibuat oleh Pemerintah Kota Yogyakarta adalah untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi masyarakat. Menurut Thomas R. Dye (1981), kebijakan publik adalah apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini, Pemerintah Kota Yogyakarta memilih untuk menggunakan kebijakan untuk mengatasi masalah becak motor di wilayah Kota Yogyakarta.

Berlandaskan dari permasalahan yang ada kebijakan publik yang telah disusun untuk mencapai tujuan tertentu harus dilaksanakan sesuai dengan tujuan dibuatnya kebijakan. Dalam kebijakan tersebut keberadaan becak dan andong dapat berperan sebagai sarana pelestarian budaya dan moda transportasi tradisional wisata yang berkaitan dengan kegiatan pariwisata. Tetapi, banyak keresahan-keresahan yang membuat penerapan kebijakan mengalami peralihan, awalnya becak dan andong menjadi ikon tradisional khas jogja berubah menjadi moda transportasi yang modern dikarenakan terdapat permasalahan yang belum menemukan titik terang dari pemerintah.

Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong dibuat sebagai bentuk perlindungan transportasi tradisional untuk mendukung sektor pariwisata dan ekonomi. Menurut Pasal 2, tujuan kebijakan moda transportasi tradisional adalah:

1. Menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas di jalan;
2. Menjamin bahwa transportasi tradisional akan tetap hidup;
3. Mengontrol tata letak dan operasi transportasi tradisional;

4. Meningkatkan kesejahteraan pengemudi dan operator.

Peraturan ini memiliki makna yang cukup besar untuk mendukung moda transportasi tradisional di DIY khususnya di Kota Yogyakarta. Melihat dari implementasi kebijakan yang telah ditetapkan, maka diperlukan evaluasi sebagai upaya mengkritisi suatu kebijakan serta untuk menjawab permasalahan-permasalahan dalam pelaksanaan dan penerapan kebijakan.

Evaluasi kebijakan, menurut Situmorang (2016), dilakukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan kegagalan kebijakan dan untuk menentukan apakah kebijakan tersebut memiliki dampak yang sesuai dengan tujuan kebijakan. Evaluasi digunakan sebagai tindakan fungsional yang digunakan di setiap tahapan kebijakan, bukan hanya di akhir. Spesifikasi, pengukuran, analisis, dan saran adalah bagian dari proses evaluasi. Proses evaluasi meliputi hal-hal berikut: identifikasi tujuan program; analisis masalah, deskripsi, dan standarisasi kegiatan; pengukuran setiap tahap perubahan; identifikasi faktor penyebab perubahan; dan penggunaan indikator yang menunjukkan tingkat dampak. Identifikasi masalah adalah tahap yang paling penting dari keenam tahap tersebut (Suchman, 1967).

Adanya perkembangan dan perubahan zaman, metode transportasi konvensional telah dianggap ketinggalan zaman dan digantikan oleh metode transportasi kontemporer. Dengan perkembangan ini, moda transportasi becak kayuh di DIY, khususnya Kota Yogyakarta, telah berubah menjadi becak motor yang dimodifikasi dengan penggerak mesin.

Studi ini mengevaluasi Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong di Kota Yogyakarta, khususnya di Malioboro sebagai pusat wisata dan kativitas Kota Yogyakarta. Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana Pemerintah Kota Yogyakarta menangani masalah moda transportasi tradisional.

Berdasarkan permasalahan yang terjadi penulis tertarik mengambil topik tentang **“Pemerintah Dalam Mengimplementasi Peraturan Daerah (Penelitian Implementasi Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong)”** sebagai upaya mendukung keistimewaan yang merupakan kedudukan khas di Daerah Istimewa Yogyakarta berdasarkan Sejarah dan hak asal-usul Daerah Istimewa Yogyakarta. Berdasarkan peraturan keistimewaan DIY segala kewenangan didasarkan pada nilai-nilai kearifan lokal, Sejarah, dan keberpihakan terhadap rakyat. Status Istimewa yang melekat pada DIY merupakan bagian integral dalam Sejarah pendirian negara-bangsa Indonesia. Oleh karena itu, secara tidak langsung pengaturan terkait penguatan identitas budaya lokal pada sektor transportasi yang diambil dari Sejarah dan asal-usul pengembangan transportasi yang ada di wilayah DIY, kebijakan yang diambil akan berdasarkan keistimewaan yang mana hal ini merupakan unsur satu kesatuan pengambilan keputusan.

Maka dari itu, Keputusan yang diambil Pemerintah Kota Yogyakarta tidak meninggalkan keistimewaan sehingga dapat menciptakan *“win win solution”*

yang tidak merugikan salah satu pihak baik dari pengemudi becak motor maupun Pemerintah Kota Yogyakarta demi menjaga kelestarian identitas budaya di Daerah Istimewa Yogyakarta. Pemerintah Kota Yogyakarta harus segera mengevaluasi peraturan yang masih memiliki kekurangan terhadap implementasi kebijakan yang telah dilakukan pemerintah dalam pengoperasian moda transportasi tradisional di Kota Yogyakarta sehingga tidak menimbulkan ketidakpastian bagi para pengemudi moda transportasi tradisional. Hal ini juga dapat menjadi bahan pertimbangan Aparatur Pemerintah khususnya Polresta Yogyakarta, Dishub Kota Yogyakarta, dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta terkait implementasi kebijakan tentang moda transportasi tradisional di Kota Yogyakarta.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 mengenai Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong dilaksanakan?
2. Apakah terdapat hal-hal yang menghambat pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong?

C. Tujuan Penelitian

1. Mendeskripsikan Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

2. Mengetahui faktor-faktor penghambat pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Diharapkan bahwa penelitian ini akan memberikan informasi dan pengetahuan yang bermanfaat untuk kemajuan ilmu pemerintahan, khususnya tentang cara pemerintahan daerah menerapkan dan mengevaluasi kebijakan publik. Penelitian ini juga dimaksudkan untuk menjadi sumber pengetahuan yang dapat dijadikan rujukan dan bahan bacaan untuk mahasiswa dan masyarakat umum.

2. Manfaat Praktis

Penelitian ini memiliki manfaat bagi pemerintah daerah hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan bagi pemerintah daerah khususnya pemerintah Kota Yogyakarta dengan dijadikan referensi dalam tahapan pelaksanaan kebijakan serta rekomendasi sebagai evaluasi pelaksanaan kebijakan guna mendukung keefektifan kebijakan dan kesejahteraan masyarakat di Yogyakarta.

E. Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini berfokus pada mengamati dan mencermati Pemerintah dalam mengimplementasikan peraturan daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional

Becak dan Andong dengan menggunakan indikator efektivitas, efisiensi, kecukupan, pemerataan, responsivitas, dan ketepatan.

F. Tinjauan Pustaka

Peneliti harus melakukan peninjauan literatur dari penelitian sebelumnya yang relevan dan berhubungan dengan penelitian ini. Ini dilakukan untuk membantu peneliti mendapatkan pemahaman teori yang lebih baik tentang dasar teori yang terkait dengan topik penelitian. Selain itu, tinjauan literatur dilakukan untuk mengidentifikasi perbedaan antara penelitian ini dan penelitian sebelumnya, sehingga penelitian ini dianggap sebagai penelitian yang berbeda.

1. L. W. O. Haryanto, R. Almira, dan A. R. Harseno (2022), dalam artikelnya yang berjudul “Peran Becak Tradisional Dalam Mendukung Pariwisata Di Kawasan Malioboro Yogyakarta” menjelaskan Nilai budaya dan sejarah Kota Yogyakarta terus berkembang saat menjadi kota modern. Kota Yogyakarta menarik wisatawan domestik dan asing karena identitasnya. Becak tradisional, warisan budaya transportasi Kota Yogyakarta, menjadi sumber pendapatan utama bagi sebagian besar pengemudi di tengah kemajuan teknologi yang pesat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjaga becak tradisional, yang sering digunakan sebagai cara transportasi alternatif untuk mengangkut pengunjung ke kawasan Malioboro. Dengan demikian, penelitian ini membahas bagaimana becak dapat membantu meningkatkan potensi wisata Kota Yogyakarta. Penelitian dilakukan secara kualitatif dan data dikumpulkan melalui

observasi dan wawancara. Studi menunjukkan bahwa becak tradisional adalah salah satu warisan budaya yang dilindungi di Daerah Istimewa Yogyakarta. Peraturan pemerintah daerah berfungsi sebagai acuan untuk pengembangan penyelenggaraan transportasi secara teknis dan operasional, menunjukkan dukungan pemerintah daerah terhadap keberlangsungan becak tradisional. Sektor pariwisata di Malioboro dan Kota Yogyakarta didukung oleh becak tradisional. Wisatawan yang menggunakan becak tradisional dapat mengetahui berbagai destinasi wisata di Kota Yogyakarta.

2. Dalam jurnal Ilmu Pemerintahan, Volume 22 Nomor 1 (2023) oleh Iscahyono dan Kusumantoro yang berjudul “Studi Kelembagaan dalam Keberlanjutan Becak Tradisional di Kota Yogyakarta” Keberlanjutan moda transportasi tradisional yaitu becak tradisional di Kota Yogyakarta digunakan sebagai salah satu daya tarik wisatawan dalam mendukung sektor pariwisata menghadapi tantangan untuk bertahan selama beberapa dekade. Aspek sosial dan kelembagaan sangat berpengaruh terhadap keberlanjutan keberadaan becak tradisional di Kota Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan analisis isi dan analisis sosial menggunakan *software* UCINET dan NetDraw dengan tujuan untuk mengidentifikasi pola kelembagaan dan aktor yang berperan untuk bertanggung jawab terhadap keberlanjutan becak tradisional di Kota Yogyakarta. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa hubungan di antara semua aktor yang terlibat dalam keberlanjutan becak tradisional di beberapa jaringan antar kelembagaan

tidak menghasilkan harapan yang baik. Proses yang dijalankan dalam mempertahankan keberadaan becak tradisional tidak berlangsung secara maksimal. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Yogyakarta merupakan aktor yang cukup penting dan signifikan terhadap perihal jaringan keberlanjutan keberadaan becak tradisional di Kota Yogyakarta. Hasil analisis menyatakan bahwa keberadaan Bappeda memiliki *degree centrality* yang paling tinggi dengan capaian angka 13.000 diatas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Jaringan Bappeda berpeluang tinggi terhadap keterhubungan dari aktor lain yang akan sangat mudah untuk menyampaikan informasi ke aktor-aktor lainnya.

3. N. R Dewi dan D. Saputra (2021) dalam artikelnya yang berjudul “Transportasi Tradisional Sado Di Kota Jambi 1980-2010” menyatakan bahwa keberadaan transportasi tradisional sado di Kota Jambi telah ada sejak tahun 1980. Berbeda dengan transportasi andong yang ada di Kota Yogyakarta, Sado hanya beroda dua. Pengemudi sado sering dipanggil *sais*. Tempat duduknya unik, dengan uda menghadap ke depan (untuk pengemudi sado) dan dua menghadap ke belakang. Sadao tidak hanya digunakan oleh para bangsawan sebagai mobil, tetapi juga telah berkembang menjadi alat transportasi umum untuk orang-orang yang ingin mengunjungi Kota Jambi, khususnya. Namun, setelah tahun 2010, alat transportasi ini tidak lagi populer di masyarakat atau mulai jarang ditemukan. Maka penelitian ini merupakan rasa kebanggaan terhadap transportasi sado yang dijadikan dalam bentuk karya ilmiah dengan

harapan menjadi pewarisan budaya ke generasi berikutnya. Penelitian ini bertujuan untuk memberikan penjelasan tentang keberadaan sado sebagai produk budaya dan ekonomi di Kota Jambi dari tahun 1980-hingga 2010. Sebagai hasil dari penelitian, sado di Kota Jambi telah kehilangan fungsi dan artinya. Sekarang dianggap barang biasa, artinya berubah. Pada akhirnya, kebudayaan Jambi tidak menghasilkan sado di Kota Jambi. Sebaliknya, mereka dibawa ke Jambi oleh orang dari Padang untuk bekerja sebagai pengemudi sado.

4. Kehidupan manusia telah diubah oleh kemajuan teknologi saat ini. AI (Artificial Intelligence) telah menjadi konsep utama dalam bidang teknologi dalam beberapa tahun terakhir (Kharis dkk, 2023). *Artificial Intelligence* menjadi lompatan besar bagi perkembangan transportasi dalam praktik bisnis dan manajemen transportasi (Raharjo, 2021). Pada Jurnal Science Innovation and Technology Journal Volume 4 Nomor 2 (2024) yang ditulis oleh Prasetya, K. Salsabila, dan B. Prakusha yang berjudul “*Go Horse : Aplikasi Manajemen Pemberdayaan Transportasi Kuda Berbasis AI dengan Menggabungkan Tradisi dan Teknologi*” menyatakan bahwa *Go Horse* adalah aplikasi manajemen transportasi kuda yang menggabungkan kecerdasan buatan dengan revolusi industri 5.0 yang mempertahankan nilai budaya tinggi untuk transportasi kuda tradisional. Masalah utama yang terjadi adalah kurangnya efisiensi dari transportasi tradisional kebudayaan ini. Tujuan penelitian ini adalah aplikasi berbasis AI untuk meningkatkan efisiensi, kenyamanan, dan

keberlanjutan penggunaan kuda. Untuk mendukung pengembangan aplikasi berbasis AI telah dikembangkan yang memungkinkan manajemen logistik yang efisien, perencanaan rute yang optimal, dan pemantauan kesehatan kuda secara real-time. Studi ini juga melakukan uji coba lapangan dengan melihat seberapa efektif penggunaan Go Horse di dunia nyata. Hasil dari penelitian bahwa aplikasi ini layak digunakan dalam meningkatkan efisiensi transportasi tradisional. Dengan demikian Go Horse dapat membuktikan bahwa teknologi modern dapat digunakan untuk melestarikan dan memberdayakan transportasi tradisional serta menjadikannya solusi yang relevan dan berkelanjutan di era industri 5.0.

5. Pada era globalisasi saat ini, setiap orang diminta untuk mengikuti perkembangan yang terjadi. Kemajuan teknologi dan informasi saat ini menunjukkan hal ini. Namun, hal tersebut tidak akan membuat kurangnya semangat kita untuk melestarikan budaya yang ada di Indonesia. Terdapat kekayaan tradisional dalam jumlah besar yang masih terus dibudayakan dari zaman sebelum kemerdekaan sampai saat ini, salah satunya adalah becak kayu atau becak tradisional. Berdasarkan jurnal Ilmu Sosial Volume 6 Nomor 1 (2020) yang ditulis oleh N. Maharani dan R. D. Nasution dengan judul “Melawan Kepunahan Becak Dengan Membentuk Becak Wisata di Ponorogo”. Mereka menyatakan bahwa pada era modern banyak transportasi tradisional yang beralih menggunakan teknologi modern untuk mempermudah atau efisiensi transportasi sehingga nilai ketradisionalan transportasi lama-kelamaan hilang dan punah. Tujuan dari

penelitian ini untuk mengetahui upaya yang dilakukan pemerintah Kabupaten Ponorogo dalam melawan kepunahan becak di Ponorogo. Hasil dari penelitian ini, dalam membentuk becak wisata memerlukan proses dari pembentukan dan peresmian paguyuban becak, proses pencairan dana hibah, kemudian peresmian becak wisata. Untuk melawan kepunahan becak tradisional pemerintah Kabupaten Ponorogo melalui kebijakannya membentuk becak wisata yang mencerminkan ciri khas Ponorogo dan beroperasi di 36 titik Kota Ponorogo dengan menggunakan inovasi atribut khas budaya yaitu reog dan panadon.

6. Yotagama dan Sarjana (2023) dalam artikelnya yang berjudul “Katalis Regenerasi Urban Kota Yogyakarta: Kota Kreatif, TOD, Dan Sistem Transportasi Berkelanjutan” mengatakan bahwa sistem transportasi berkelanjutan menjadi faktor yang dapat digunakan sebagai solusi dari permasalahan yang ada di Kota Yogyakarta. Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota besar dengan tradisi, budaya, dan pendidikan yang menjadi fundamental dalam kehidupan kotanya (Nugroho dan Malkhamah, 2018). Menurut Perda Kota Yogyakarta Nomor 2 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Kota Yogyakarta, Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah administrasi 32,5 km². Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh kota kreatif TOD, dan sistem transportasi berkelanjutan sebagai faktor untuk mempercepat regenerasi urban di Kota Yogyakarta. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa sistem transportasi berkelanjutan berfungsi untuk memberikan kemudahan dalam menggunakan kendaraan

umum dan kendaraan non bermotor, sepeda dan transportasi tradisional menjadi angkutan pengumpan dan konektivitas dari dan menuju stasiun transit serta penggunaan ERP, tarif progresif, *Wayfinding*, ATCS dalam mengontrol sistem transportasi. Dalam penelitian ini digunakan sebagai rekomendasi kejian kebijakan yang telah dilaksanakan pemerintah daerah. Dengan memberikan rekomendasi-rekomendasi yang sesuai dengan keadaan dan kondisi lingkungan di Kota Yogyakarta bermanfaat untuk kajian penyempurnaan pelaksanaan kebijakan yang telah ditetapkan.

7. Transportasi aktif yang menggunakan tenaga manusia atau hewan, semua jenis transportasi yang tidak menggunakan mesin pembakaran disebut *non-motorized transportation* (NMT). Ahmad dkk (2020) dalam artikelnya yang berjudul “Studi Desain jalur Kendaraan Tak Bermotor kawasan Perkotaan Di Kota Ternate” mengatakan bahwa pertumbuhan kendaraan bermotor yang cukup pesat perlu diatasi dengan menjadikan NMT sebagai jembatan antara kesenjangan pejalan kaki dan transportasi bermotor. NMT sangat ekonomis untuk pengguna dan fasilitator serta dapat berfungsi sebagai alternatif dalam memecahkan masalah mobilitas di perkotaan. Penelitian ini bertujuan untuk persepsi masyarakat tentang berlalu lintas menggunakan NMT di jalan raya dan mengetahui desain NMT. Pengambilan data dilakukan menggunakan kuesioner dan wawancara. Hasil penelitian mengatakan bahwa sebagian besar kendaraan bermotor sangat sulit untuk mencapai tujuan ketika berkendara dengan persentase 70% dan melakukan pergerakan sangat berbahaya jika

tercampur dengan kendaraan bermotor. NMT ketika berdesak-desakan dan melawan panas terik matahari sangat tidak nyaman bagi pengemudi dengan persentase 80%. Oleh karena itu, memerlukan indikator sebagai penjawab permasalahan yang ada yaitu jalur NMT sangat dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat dengan pertimbangan faktor keamanan dan kenyamanan berlalu lintas.

8. Berdasarkan sejarah penggunaan sampan leper berawal dari bangsa melayu yang sering beraktivitas di perairan sungai. Fenomena penggunaan sampan leper berawal dari kondisi sungai Batang Tuaka yang dari tahun ke tahun mengalami kesurutan. Permukaan sungai yang sejak dahulu dalam, dapat dilalui ketika terjadi surutnya permukaan air. Fenomena alam tersebut terjadi setiap tahun di sungai Batang Tuaka. Selaras dengan artikel D. Afriadi, Jefrizal, dan I. Idayanti (2024) yang berjudul “Kajian Sosial Budaya Moda Transportasi Tradisional Sampan Leper Indragiri Hilir” mengatakan bahwa kajian sosial budaya tentang keberadaan Sampan Leper di Desa Pekan Arba Kecamatan Batang Tuaka, Kabupaten Indragiri Hilir, Provinsi Riau sudah ada sejak puluhan tahun yang lalu. Transportasi ini masih menjadi moda transportasi tradisional yang digunakan di tengah perkembangan dan banyaknya pilihan transportasi modern. Penelitian bertujuan untuk menelaah keberadaan serta fungsi Sampan Leper di tengah masyarakat Indragiri Hilir. Penelitian menggunakan teknik pengumpulan data analisis, wawancara, dan dokumentasi. Hasil dari penelitian ini menjabarkan tentang kondisi Sampan Leper, karakteristik masyarakat

pengguna, fungsi sosial budaya, peran pelaku dan instansi terkait, pewarisan dan nilai sosial budaya. Sampan Leper telah menjadi bagian integral dari kehidupan sehari-hari masyarakat di desa ini. Pembangunan infrastruktur memang banyak mendatangkan manfaat namun masih ada kekhawatiran bahwa tradisi kearifan lokal terancam punah jika pemerintah tidak mengupayakan untuk melestarikannya.

9. Dalam Jurnal Restorative Justice Volume 8 Nomor 1 (2024) yang ditulis oleh Awaluddin S. Habibie, Rafika Nur, dan Rusmulyadi berjudul “Analisis hukum peraturan daerah terhadap penertiban kendaraan becak motor (bentor)” mengatakan bahwa pembentukan daerah harus sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku di pemerintah pusat maupun daerah. Penyelenggaraan peraturan angkutan kendaraan bentor secara substansi sangat bertentangan dengan peraturan yang di atasnya. Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) secara hirarki peraturan perundang-undangan lebih tinggi dan peraturan dibawahnya harus sesuai dan tidak bertentangan dengan peraturan diatasnya. Penelitian ini bertujuan untuk memahami dan menganalisis peraturan daerah terhadap penertiban kendaraan bentor di Provinsi Gorontalo. Penelitian dilakukan secara penelitian hukum normatif, terkhusus pada peraturan daerah yang mengatur keberlangsungan kendaraan bentor. Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa urgensi materi muatan peraturan daerah melihat dari persyaratan teknis yang meliputi konstruksi bentor yang digerakkan oleh mesin, sistem pengereman yang tidak menggunakan rem utama pada

setiap sumbu roda kendaraan, wilayah operasi kendaraan bentor dalam tata ruang perlintasan jalur kendaraan, perlengkapan dan keamanan berkendara yang belum sesuai dengan standar nasional yang telah ditetapkan, dan administrasi yang tidak sesuai dengan peruntukkan kendaraan penumpang serta permasalahan industri kendaraan bentor yang ilegal karena belum memiliki kejelasan terkait izin usaha produksi sehingga hal-hal ini membuat peraturan tersebut membutuhkan peninjauan kembali karena urgensi pembentukan kendaraan bentor hanya diambil dari aspek sosiologis yang dijadikan masyarakat Gorontalo sebagai mata pencaharian.

10. Sutoro Eko Yunanto (2021) dalam artikelnya yang berjudul “*Government Making: Membuat Ulang Ilmu Pemerintahan*” menyatakan bahwa menurut cara pandang sarjana yang mempelajari hubungan antara yang memerintah dan yang diperintah memandang bahwa rakyat sebagai objek yang diperintah oleh pemerintah. Pandangan ini dikatakan salah kaprah karena rakyatlah sebagai pembentuk pemerintah. Ketiga ilmu politik, administrasi, dan hukum dapat berbicara tentang kebijakan sebagai perbuatan pemerintah. Ilmu politik dapat berbicara tentang konteks dan kontestasi kebijakan. Administrasi publik dapat berbicara tentang formulasi dan implementasi kebijakan. Ilmu pemerintahan dapat berbicara tentang semuanya dari hulu sampai dengan hilir. Artikel ini bertujuan untuk *critical review* terhadap Mazhab Bulaksumur yang telah merintis sekaligus meninggalkan ilmu pemerintahan serta Mazhab Bandung-

Jatinangor sebagai mazhab arus utama yang menyusun ulang ilmu pemerintahan berasa manajemen publik. Hasil dari penelitian ini mengatakan bahwa *governing* diartikan sebagai perbuatan pemerintah. Secara ideal normatif, *governing* melekat pada pemerintah dan mempunyai otoritas yang menjadi sebuah legitimasi untuk menyelenggarakan pemerintahan. Dalam pengertian dasar memerintah adalah penggunaan otoritas politik yang dipegang pemerintah. Governing mengandung proses politik, hukum, dan administrasi. Pembentukan hukum dan kebijakan adalah perbuatan penting pemerintah dalam governing. Gagasan idealnya adalah fungsi ekstraksi, distribusi, proteksi, dan koersi yang dijalankan oleh pemerintah atas negara, warga, dan masyarakat. Akhirnya perbuatan pemerintah harus efektif, tetapi efektif bukan sekedar manajerial dan tidak datang tiba-tiba.

Berdasarkan penelitian dan jurnal-jurnal diatas dapat disimpulkan bahwa perbuatan pemerintah yang menghasilkan kebijakan bukan sekedar proses administrasi melainkan memerlukan proses politik untuk mewujudkan kebijakan yang relevan di masyarakat. Pelaksanaan kebijakan yang telah berjalan memerlukan aspirasi-aspirasi masyarakat ketika kebijakan tersebut seiring berjalannya waktu menimbulkan kontradiksi dan permasalahan di masyarakat. Untuk mengatasi permasalahan yang ada pemerintah harus berinovasi dengan mendukung budaya dan lokalitas dengan menyesuaikan perkembangan zaman yang semakin maju. Agar tidak terjadi kehilangan atau

kemunduran kebudayaan harus didukung oleh pemerintah yang memiliki peran penting dalam menjaga dan melestarikan unsur budaya di daerah.

Penelitian ini berbeda dari penelitian dan jurnal sebelumnya karena penelitian sebelumnya tidak memeriksa masalah yang muncul selama tahap pelaksanaan kebijakan yang ditetapkan. Kebijakan tersebut jika menimbulkan permasalahan diperlukan rekomendasi-rekomendasi sebagai tahapan evaluasi demi terciptanya lingkungan yang aman dan nyaman. Artinya penelitian ini berfokus pada melihat kesulitan-kesulitan pemerintah untuk melaksanakan kebijakan atau mengimplementasikan kebijakan dari mulai proses pelaksanaan sampai dengan faktor-faktor penyebab kebijakan tidak lagi sesuai dengan masyarakat sehingga menimbulkan permasalahan di masyarakat.

G. Kerangka Konseptual

1. Kebijakan Publik dan Tahapan Kebijakan Publik

"Privat" merupakan etimologi dari istilah "publik". Dalam bahasa Yunani kuno, kata "publik" disebut sebagai *konion*, dan "privat" disebut sebagai *idion*. Menurut Gobetti (2007), istilah "publik" mengacu pada negara atau komunitas, sedangkan "privat" mengacu pada individu atau individu. Thomas Hobbes memprioritaskan urusan publik atau negara, sementara John Locke memasukkan pembicara politik yang mempertimbangkan kepentingan individu atau pribadi (Handoyo, 2012: 1-2).

Serangkaian tindakan yang diambil oleh individu atau sekumpulan individu mengenai masalah yang dihadapi disebut kebijakan. Kebijakan

adalah suatu tindakan yang diambil oleh sekelompok orang untuk mengatasi masalah, menurut Anderson dalam artikel Hill dan Hupe (2002) (Handoyo, 2012: 5).

Menurut Budiardjo (2009), kebijakan atau kebijaksanaan didefinisikan sebagai suatu kumpulan keputusan yang dibuat oleh seorang pelaku atau kelompok politik yang memilih tujuan dan cara untuk mencapainya. Kebijakan berfokus pada bagaimana aktor atau pelaku politik yang terlibat dalam suatu masalah bertindak dalam pencapaian tujuan atau sasaran publik tertentu (Handoyo, 2012).

Ketika kebijakan publik digabungkan, maknanya lebih luas. Salah satu aspek penting dari negara adalah kebijakan publik. Karena kehidupan bersama hanya diatur oleh seseorang atau kelompok untuk kepentingan mereka sendiri, negara yang tidak memiliki kebijakan publik dianggap gagal (Nugroho, 2009: 11). Nugroho juga menyatakan bahwa setiap orang yang memegang kekuasaan memiliki kepentingan dalam mengelola negara. Mengendalikan dengan meningkatkan nilai tidak berarti mengelola. Pemerintah suatu negara tidak hanya bertanggung jawab untuk mencapai tujuan negara, tetapi juga mengelola negara melalui kebijakan publik untuk meningkatkan nilainya.

Kebijakan publik bukan hanya teknis administrasi, hal itu juga merupakan proses politik. Dalam hal ini dapat diartikan hubungan antara pengemudi moda transportasi tradisional dan pemerintah Kota Yogyakarta. Perspektif kebijakan publik menempatkan para pengemudi

sebagai pihak yang seharusnya dilayani, sedangkan pemerintah Kota Yogyakarta berada di pihak yang melayani melalui kebijakan yang diambil. Pemerintah berfungsi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dengan melakukan pelayanan publik.

Proses membuat kebijakan publik dikenal sebagai tahapan kebijakan publik. Kebijakan publik memiliki beberapa tahapan tertentu, sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi dan merumuskan permasalahan publik;
- b. Melakukan penyusunan kegiatan;
- c. Membuat rumusan kebijakan;
- d. Mengesahkan kebijakan;
- e. Implementasi atau Pelaksanaan kebijakan;
- f. Evaluasi kebijakan.

Konsep kebijakan di atas menunjukkan bahwa pemerintah harus melakukan banyak hal, seperti mengelola konflik masyarakat, menyediakan solusi untuk konflik, memberikan layanan kepada masyarakat, dan menganalisis kebutuhan masyarakat. Masyarakat mengharapkan pemerintah melakukan banyak hal dalam melayani kepentingan masyarakat dan menyelesaikan persoalan-persoalan yang mereka hadapi untuk kesejahteraan mereka. Pemerintah dapat mengurangi konflik yang terjadi di lingkungan para pengemudi transportasi tradisional Kota Yogyakarta serta dapat menghadirkan solusi yang memperhatikan semua elemen masyarakat.

2. Evaluasi Kebijakan

Menurut Situmorang, evaluasi kebijakan dilakukan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang menyebabkan suatu kebijakan gagal dan untuk menentukan apakah kebijakan tersebut akan mencapai tujuan yang ditetapkan atau tidak. Sebagai kegiatan fungsional, evaluasi diperlukan untuk setiap tahapan kebijakan. Spesifikasi, pengukuran, analisis, dan saran adalah bagian dari proses evaluasi.

Ada tiga jenis evaluasi kebijakan, menurut Anderson dalam Situmorang (2016). Pertama adalah evaluasi sebagai tindakan fungsional yang membuatnya dianggap penting. Kedua adalah evaluasi kebijakan, yang berkonsentrasi pada kinerja kebijakan, yang membutuhkan pelaksanaan yang jujur dan efektif. Ketiga adalah evaluasi kebijakan sistematis, yang mencoba menentukan apakah kebijakan telah mencapai tujuan awalnya, menghasilkan biaya yang terkait, atau memenuhi syarat lainnya. Menurut konsep evaluasi, ada beberapa tahapan dalam melaksanakan evaluasi kebijakan:

- a. Menemukan tujuan program;
- b. Menganalisis masalah;
- c. Deskripsi kegiatan;
- d. Standarisasi kegiatan;
- e. Mengukur setiap tahap perubahan;
- f. Menemukan penyebab perubahan; dan
- g. Menentukan indikator yang menunjukkan dampak.

Tujuan dari pelaksanaan evaluasi kebijakan adalah untuk meningkatkan pemahaman tentang tujuan sebuah kebijakan. Selama proses evaluasi, evaluator harus melakukan tiga hal. Pertama, beri tahu kami tentang hasil kebijakan. Kedua, menilai kapasitas kebijakan untuk menyelesaikan masalah sosial. Ketiga, menilai setiap konsekuensi kebijakan berdasarkan bagaimana tindakan pemerintah berdampak pada mereka.

Ada delapan alasan mengapa sebuah kebijakan tidak memiliki dampak yang diharapkan atau menyebabkan masalah baru, menurut Anderson dalam Situmorang (2016). Kedelapan faktor tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Sumber yang tidak tercukupi;
- b. Proses pelaksanaan kebijakan yang tidak jelas;
- c. Masalah publik yang muncul dari berbagai faktor sementara kebijakan hanya berfokus pada satu masalah;
- d. Cara masyarakat memberi respons dan membiasakan diri dengan kebijakan publik;
- e. Tujuan kebijakan saling bertentangan;
- f. Keterbatasan biaya;
- g. Ketidakmungkinan untuk menyelesaikan banyak masalah publik;
- h. Tidak adanya kesempatan untuk menyelesaikan masalah.

Evaluasi kebijakan dibutuhkan untuk merespon permasalahan dari berbagai faktor yang timbul di masyarakat. Pemerintah yang menetapkan kebijakan harus melaksanakan evaluasi dan perubahan mengikuti perkembangan dan permasalahan yang timbul akibat dari adanya kebijakan tersebut. Maka dari itu, sebagai penghasil solusi untuk masyarakat pemerintah harus melakukan evaluasi keberlangsungan kebijakan yang dijalankan untuk menghadirkan solusi dan mengatasi masalah yang timbul di masyarakat.

Menurut William Dunn dalam menentukan kriteria evaluasi memiliki 6 (enam) indikator yang dipakai sebagai haluan dalam melakukan evaluasi kebijakan, antara lain :

1. Efektivitas

Efektivitas merupakan tolak ukur tingkat keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Efektivitas dilihat dari pencapaian tujuan kebijakan yang telah dibuat yakni tujuan peraturan daerah ini. Efektivitas merupakan indikator yang cukup penting dalam evaluasi kebijakan, untuk menilai keberhasilan suatu kebijakan indikator ini mengukur seberapa jauh kebijakan mencapai tujuan yang diinginkan atau memecahkan masalah yang menjadi sasaran.

2. Efisiensi

Indikator kedua evaluasi kebijakan merujuk pada efisiensi dengan melihat alokasi sumber daya yang optimal dalam

mencapai tujuan kebijakan. Indikator efisiensi mengukur seberapa efektif kebijakan dapat menggunakan sumber daya yang tersedia. Efisiensi dalam evaluasi kebijakan seringkali dikaitkan dengan konsep efisiensi biaya atau program yang menghasilkan manfaat terbesar yang berkelanjutan.

3. Kecukupan

Kecukupan merupakan satu kriteria dalam indikator evaluasi kebijakan publik. Kriteria kecukupan berfokus pada sejauh mana kebijakan mencapai dampak yang cukup kepada penerima manfaat kebijakan. Kecukupan dalam evaluasi kebijakan didapatkan dari hasil yang memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menjadi dasar permasalahan kebijakan tersebut. Kecukupan juga digunakan untuk mengukur apakah suatu kebijakan telah memberikan solusi yang cukup untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang dapat menghambat pencapaian tujuan kebijakan.

4. Pemerataan

Indikator evaluasi kebijakan selanjutnya adalah pemerataan. Pemerataan merupakan tolak ukur pendistribusian kebijakan secara adil dan merata kepada para penerima manfaat kebijakan. Pemerataan dalam konteks evaluasi kebijakan mengacu pada distribusi yang seimbang dari manfaat beban suatu kebijakan di antara berbagai kelompok pelaksana kebijakan. Hal ini dapat

mencakup aspek ekonomi, sosial, dan politik. Pemerataan dalam evaluasi kebijakan digunakan untuk memastikan bahwa semua kelompok masyarakat dapat memiliki kesempatan yang sama perihal perolehan hasil dan manfaat dari pengambilan keputusan atau kebijakan publik serta tidak ada kelompok yang dirugikan secara tidak proporsional.

5. Responsivitas

Responsivitas pada lingkup indikator evaluasi kebijakan mengacu sejauh mana suatu kebijakan dapat memenuhi kebutuhan, preferensi, dan nilai-nilai kelompok masyarakat yang menjadi sasaran. Responsivitas mengukur keefektifan kebijakan dalam menanggapi masalah atau isu yang dihadapi saat kebijakan berlaku. Responsivitas merupakan indikator yang penting dalam evaluasi kebijakan publik, memastikan bahwa kebutuhan masyarakat terpenuhi dengan baik serta suara-suara mereka didengar oleh pemerintah. Meskipun terdapat tantangan dalam melaksanakan responsivitas, indikator ini harus dilaksanakan untuk memastikan bahwa kebijakan publik benar-benar bermanfaat bagi masyarakat.

6. Ketepatan

Indikator terakhir dalam evaluasi kebijakan mengacu pada ketepatan dengan mempertimbangkan tujuan dan sasaran kebijakan tersebut relevan dan sesuai dengan permasalahan yang

ingin diatasi atau menimbulkan permasalahan baru. Ketepatan juga mencakup asumsi yang mendasari tujuan kebijakan tersebut. Ketepatan dapat juga dinilai keberhasilannya dengan melihat dukungan publik apakah kebijakan tersebut telah relevan dan berkelanjutan. Adanya ketepatan digunakan sebagai pengukur evaluasi kebijakan, pengambilan keputusan, dapat membuat kebijakan efektif, efisien, dan berkelanjutan.

3. Transportasi

Salah satu komponen terpenting dalam pertumbuhan suatu negara adalah transportasi menjadi salah satu landasan pertumbuhan industrialisasi serta merupakan pilar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat. Kemajuan transportasi akan mendorong kegiatan ekonomi dan pembangunan di suatu wilayah.

Peran transportasi sangat penting dalam kehidupan manusia karena membantu orang berinteraksi satu sama lain dan memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Salah satu karakteristik keberadaan manusia dalam masyarakat berkelompok adalah aktivitas kehidupan sosial. Transportasi mengatur tempat dan waktu. Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa barang memiliki nilai yang lebih besar di tempat tujuan daripada di tempat asal karena tujuan untuk tiba tepat waktu untuk memenuhi kebutuhan (Fatimah, 2019).

Untuk membantu berbagai kegiatan ekonomi dan pembangunan di suatu negara, khususnya di daerah tertentu, jasa transportasi diperlukan

untuk memindahkan barang dan orang. Oleh karena itu, jasa transportasi disebut sebagai permintaan derivasi atau turunan permintaan, artinya permintaan jasa transportasi meningkat karena mereka membantu kegiatan di berbagai sektor untuk memindahkan barang dan orang.

Salim (1993), yang dikutip oleh Fatimah dalam bukunya, mengatakan bahwa transportasi adalah bidang yang sangat berkaitan dengan bidang lain, seperti hukum, peraturan, dan kebijaksanaan pemerintah. Manajemen sistem transportasi dan angkutan muatan adalah dua komponen sistem transportasi yang dipengaruhi oleh faktor ekstern. Contoh faktor ekstern termasuk peraturan pemerintah, kebijakan dan kebijaksanaan pengaturan pemerintah pusat dan daerah, dan pengaruh pengguna jasa.

Menurut Schumer (1968), adanya layanan transportasi akan memberikan manfaat ekonomi bagi masyarakat, seperti: memperluas pasar dengan menyediakan jaringan transportasi yang memungkinkan barang dikirim ke pasar yang berbeda, menjaga harga barang dengan fasilitas transportasi yang memadai, dan mendorong wilayah yang sulit dijangkau ketika tidak ada transportasi (Fatimah, 2019).

Dengan menyediakan layanan yang memungkinkan peningkatan dan pengembangan berbagai kegiatan di setiap bidang, transportasi membantu pembangunan. Dibutuhkan transportasi untuk mengangkut barang dari tempat pembuatan ke pasar-pasar utama Kota Yogyakarta. Ini akan membantu para pedagang menghasilkan lebih banyak uang dan mendorong pertumbuhan ekonomi Kota Yogyakarta. Salah satunya berada

di pasar Beringharjo di daerah Malioboro, pusat perdagangan Kota Yogyakarta.

4. Moda Transportasi Tradisional

Menurut Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016, transportasi tradisional didefinisikan sebagai bentuk transportasi umum dengan kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga manusia atau hewan serta masih dikenal dikalangan masyarakat. Becak dan andong adalah contoh transportasi tradisional yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dengan membayar jasa dengan pungutan.

Ada dua jenis kendaraan tradisional yang diakui Pemerintah Kota Yogyakarta menurut Peraturan Daerah tersebut, meliputi:

a. Becak

Becak adalah jenis transportasi tradisional beroda tiga yang digerakkan oleh manusia dan dapat menampung hingga dua orang. Pengemudi yang mengendarai becak dikenal sebagai sebutan tukang becak.

b. Andong

Andong adalah transportasi tradisional dengan dua atau empat roda yang ditarik oleh kuda. Andong beroda dua memiliki kapasitas 4 orang penumpang sedangkan andong beroda empat memiliki kapasitas penumpang 6 orang penumpang dengan masing-masing 1

orang pengemudi dikenal dengan sebutan pak kusir atau kusir andong.

Transportasi tradisional yang merupakan kendaraan tidak bermotor memiliki beberapa kelebihan dan kekurangan. Kelebihan yang dimiliki moda transportasi tradisional yaitu tidak menyebabkan polusi karena digerakkan dengan tenaga manusia atau hewan sehingga tidak berdampak negatif bagi lingkungan sekitar, tidak memiliki kebisingan yang berlebih, dan mudah untuk dipindahkan ke daerah-daerah terkhusus andong. Akan tetapi moda transportasi tradisional memiliki cukup banyak kekurangan sehingga dari tahun ke tahun mengalami kemerosotan. Beberapa kekurangan tersebut seperti waktu yang lama untuk sampai ke tujuan, perlindungan terhadap adaptasi musim dengan iklim tropis, standar keamanan yang kurang leluasa bagi pengemudi sehingga dapat membahayakan penumpang, pelengkap indikator keselamatan, dan dapat menimbulkan kemacetan dikarenakan kecepatan yang dapat ditempuh hanya 10-15 km/jam, dibandingkan dengan kendaraan bermotor kecepatan ini dinilai sangat lambat dengan jarak tempuh ratusan kilometer setiap harinya.

Becak dan Andong, alat transportasi tradisional, telah menjadi bagian penting posisi Yogyakarta sebagai pusat budaya. Namun, Becak dan Andong semakin jarang di Daerah Istimewa Yogyakarta seiring dengan metode transportasi lainnya. Hal, ini disebabkan oleh transportasi modern yang saat ini jumlahnya terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun

serta memenuhi ruang jalan di Yogyakarta. Dalam upaya untuk mempertahankan identitas Yogyakarta pemerintah daerah mengatur melalui Perda untuk menjadi tanggung jawab bersama semua pihak dalam melestarikan budaya atau identitas Yogyakarta.

Tujuan dari perda ini adalah untuk meningkatkan sektor ekonomi, pendidikan, pariwisata, budaya, dan sosial Daerah Istimewa Yogyakarta melalui penerapan sistem transportasi konvensional. Sektor pariwisata berbasis budaya, yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, memiliki peluang untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Dalam Perda tersebut, ada tiga elemen yang diperhatikan. Yang pertama adalah penyelenggaraan dan penataan, yang dimaksudkan untuk menjalankan administrasi dan pemenuhan prasarana lalu lintas untuk transportasi tradisional, termasuk zonasi. Yang kedua adalah keselamatan, yang dapat dicapai dengan memenuhi persyaratan keselamatan bagi pengemudi dan kendaraan. Yang terakhir adalah pelestarian, yang menuntut semua pihak untuk melindungi, memanfaatkan, dan mengembangkan prasarana lalu lintas.

H. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Penyimpangan dari realitas dan harapan adalah fokus penelitian ini. Penyimpangan ini dapat berupa perencanaan, pelaksanaan, teori dengan praktek, dan sebagainya. Peneliti dapat membaca referensi teoritis yang terkait dan berpikir tentangnya untuk menjawab rumusan masalah dan

sifatnya saat ini. Selain itu, artikel dan penelitian sebelumnya dapat memberikan informasi tambahan untuk membantu Anda mempersiapkan rumusan penelitian.

Berdasarkan penjelasan di atas, dapat dikatakan bahwa metode penelitian kualitatif tidak memiliki masalah atau tujuan yang jelas, tetapi mereka dapat langsung masuk ke subjek atau lapangan penelitian. Pada tahap ini, peneliti dapat melakukan pendeskripsian dengan menanyakan rumusan penelitian dengan melihat, mendengar, dan merasakan (Nasution, 2023: 13). Penelitian ini berfokus pada tahapan pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong yang melihat keefektifan pelaksanaan perda tersebut. Suatu kebijakan memerlukan penyesuaian perubahan agar pelaksanaan tersebut dapat efektif dan menjawab semua permasalahan di masyarakat. Perubahan tersebut dapat dilakukan dengan cara mengevaluasi yang menghasilkan rekomendasi-rekomendasi untuk dilakukan perubahan atas permasalahan yang terjadi di berbagai sektor. Selanjutnya dengan melihat fenomena-fenomena yang ada di masyarakat terutama masyarakat Kota Yogyakarta dalam pelaksanaan perda tersebut.

Penelitian kualitatif dilakukan dengan melihat kehidupan nyata (alamiah). Tujuan penelitian ini adalah untuk menggali lebih dalam dan memahami fenomena dengan substansi yang terjadi di lapangan, apa yang terjadi di sana, mengapa hal itu terjadi, dan bagaimana hal itu terjadi

(Chairi, 2009: 9). Menurut Kusumawati (2022) penelitian kualitatif digunakan untuk memahami dan menemukan alasan di balik kejadian atau fenomena tertentu. Selain itu, Sarwono (2006) menyatakan bahwa penelitian kualitatif mencakup pemahaman, proses, kompleksitas, interaksi, dan manusia. Penelitian kualitatif juga didefinisikan sebagai penelitian interpretatif, yang melibatkan penggunaan berbagai metode untuk memahami masalah yang diteliti.

Penelitian kualitatif dapat mengidentifikasi analisis dalam mengungkap fenomena yang terjadi, memberikan bukti sebagai pendukung, atau digunakan sebagai penyangkal dalam penjelasan untuk menemukan hubungan antara berbagai aspek dari fenomena yang diteliti. Oleh karena itu, diharapkan bahwa penerapan pendekatan penelitian kualitatif eksplanatif akan membantu menemukan fenomena yang sebenarnya terjadi. Penelitian kualitatif telah sesuai karena meneliti fenomena kehidupan masyarakat, aktivitas sosial, dan organisasi masyarakat.

2. Objek dan Subjek Penelitian

a. Objek Penelitian

Pada saat melakukan penelitian, variabel yang diteliti oleh peneliti dapat berupa orang, benda, tempat, atau fenomena. Objek adalah bagian penting dari penelitian, dan tujuan utamanya adalah agar mendapatkan data yang objektif, valid, dan dapat diandalkan.

Penelitian dilakukan di Kota Yogyakarta yang mengambil salah satu kawasan yaitu Malioboro di Sosromenduran, Gedong Tengen,

Kota Yogyakarta. Kawasan tersebut merupakan kawasan pusat aktivitas masyarakat dari berbagai sektor mulai dari perdagangan, pariwisata, budaya, dan transportasi. Penelitian dimulai pada tanggal surat izin penelitian dan berakhir pada bulan Januari 2024.

Purposive sampling adalah salah satu teknik pengambilan sampel yang paling sering digunakan oleh peneliti dalam penelitian kualitatif digunakan untuk mengumpulkan data setelah informan telah ditentukan sebagai subjek penelitian. Metode pengambilan sampel ini dilakukan secara sengaja, sesuai dengan kriteria dan syarat sampel penelitian. Sampling tidak dilakukan secara acak.

Purposive sampling, juga dikenal sebagai teknik *judgment sampling* merupakan metode pengambilan sampel yang didasarkan pada penilaian peneliti tentang siapa dan apa yang layak untuk diambil sebagai sampel. Dengan cara ini, penelitian yang dilakukan dengan metode ini juga dipertimbangkan dalam tiga situasi yang berbeda selama masa penelitian. Pertama, seorang peneliti meneliti kasus tertentu atau unik, terutama kasus informatif. Kedua, mereka dapat menggunakan metode ini dalam memilih anggota-anggota yang pecahannya cukup sulit atau dengan populasi tertentu. Ketiga, pada saat peneliti ingin melakukan identifikasi tahapan-tahapan khusus kasus-kasus maupun kebijakan yang memerlukan identifikasi secara mendalam. Tujuannya adalah sebagai menggeneralisasikan pada

suatu populasi yang lebih luas daripada memperoleh pemahaman yang lebih dalam tentang tipe-tipe (Nasution, 2023: 80).

b. Subjek Penelitian

Dalam penelitian kualitatif, subjek penelitian adalah orang, tempat, atau objek yang menjadi sasaran penelitian dan memberikan informasi untuk mendapatkan data. Penelitian dilakukan dengan menentukan target informan yang menjadi sumber pengambilan data berdasarkan dengan kriteria dan syarat yang telah dibuat peneliti menggunakan teknik *purposive sampling*. Adapun berikut adalah target informan pada penelitian yaitu:

- a. Pemerintah Kota Yogyakarta (1 orang)
- b. Polresta Kota Yogyakarta (1 orang)
- c. Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta (1 orang)
- d. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta (1 orang)
- e. Dinas Budaya Kota Yogyakarta (1 orang)
- f. Kelompok Paguyuban Becak Motor Yogyakarta (1 orang)
- g. Pengemudi Becak Kayuh (2 orang)
- h. Pengemudi Andong (2 orang)

Peneliti telah memilih beberapa kriteria untuk digunakan dalam pengumpulan data. Target informan penelitian ini termasuk pemangku kebijakan dan pelaksana kebijakan, kelompok masyarakat, dan masyarakat yang terlibat dalam aktivitas yang berkaitan dengan moda transportasi tradisional.

Memastikan bahwa data yang akan dikumpulkan relevan, penentuan dilakukan dengan mempertimbangkan bagaimana informasi yang diketahui sebelumnya terkait dengan subjek penelitian. Pendeskripsian perihal alasan menargetkan para informan adalah pemerintah kota dan dinas-dinas yang berhubungan dengan penelitian sebagai pelaksana dan pemangku kebijakan yang memiliki wewenang khusus terhadap tercapainya tujuan dibuatnya kebijakan tersebut. Kemudian informasi yang berasal dari kelompok tertentu yang telah merasakan langsung dinamika yang terjadi selama mulai berlakunya kebijakan tersebut serta masyarakat yang bekerja atau bermata pencaharian sebagai pengemudi moda transportasi tradisional berperan langsung dalam pemberlakuan kebijakan dan merasakan secara langsung dampak berlakunya kebijakan tersebut. Ada sepuluh informan yang telah diidentifikasi, masing-masing dikumpulkan datanya melalui wawancara.

3. Teknik Pengumpulan Data

Peneliti harus memahami konsep dan teknik pengumpulan data yang akan diterapkan dalam penelitian karena pengumpulan data sangat penting untuk penelitian. Mereka juga harus dapat membuat rencana pengumpulan data dan menemukan sumber data yang dapat digunakan untuk penelitian.

Sumber data yang akan dikumpulkan, menurut Arikunto (2013: 172), adalah subjek penelitian. tepatnya tentang sumber data, prosedur pengambilan, dan pengolahan data untuk memberikan kejelasan. Observasi, wawancara, fokus kelompok fokus, dan dokumentasi adalah

beberapa metode yang dapat dilaksanakan untuk menghimpun sumber data dalam penelitian kualitatif. Dalam memperkuat data penelitian, kegiatan ini dapat memberikan informasi yang relevan.

Peneliti mendapatkan data secara langsung dari catatan lapangan menggunakan metode observasi dan wawancara dengan subjek penelitian. Selanjutnya, mereka dapat mendapatkan data tambahan dari media internet, seperti berita, artikel, dan jurnal yang berkaitan dengan topik penelitian.

Kelancaran penelitian ditentukan langsung oleh kemampuan peneliti untuk memetakan teknik yang digunakan pada saat penelitian berlangsung serta kemampuan dalam memahami situasi dalam konteks nyata. Dalam penelitian, metode berikut digunakan untuk mengumpulkan data:

a. Observasi

Merekam tindakan atau peristiwa dapat dilakukan dengan teknik pengumpulan data observasi. Dalam penelitian kuantitatif, istilah "observasi" biasanya disebut sebagai teknik mengamati. Dalam penelitian kualitatif, bagaimanapun, sesuai dengan yang dikatakan Patton (1980: 124), teknik observasi digunakan untuk menjelaskan latar yang diamati, yang mencakup kegiatan yang terjadi di latar tersebut, serta orang-orang, makna, dan keterlibatan mereka dalam kegiatan tersebut (Nasution, 2023: 96).

Pada topik penelitian yang diambil melihat pelaksanaan kebijakan yang telah dijalankan selama kebijakan tersebut berlaku.

Pelaksanaan kebijakan tersebut dilihat dengan pendukung adanya kebijakan dan tujuan dibuatnya kebijakan tersebut. Kebijakan ini berupa Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong yang telah berjalan selama 8 tahun lamanya. Keefektifan kebijakan tersebut dilihat dari dampak yang dirasakan masyarakat selama pelaksanaan dan penerapan kebijakan yang telah ditetapkan. Salah satunya yang mempunyai wewenang untuk melaksanakan kebijakan itu adalah pemerintah Kota Yogyakarta. Sehingga hasil dari pengamatan pelaksanaan kebijakan dikaitkan dengan perkembangan yang telah terjadi di masyarakat, melihat apakah kebijakan tersebut masih relevan atau sudah memerlukan perubahan menggunakan evaluasi untuk menyesuaikan perubahan yang terjadi sesuai dengan perkembangan di masyarakat.

b. Wawancara

Dengan menggunakan wawancara sebagai metode pengumpulan data, peneliti atau pengumpul data harus menyiapkan alat penelitian, yaitu pertanyaan tertulis, untuk digunakan saat melakukan wawancara. Selain itu, alat penelitian harus dibawa saat mengumpulkan data. Selain itu, peneliti dapat membantu proses wawancara dengan menggunakan alat bantu seperti foto, brosur, rekaman atau perekaman suara, dan bahan lainnya.

Menurut Sugiyono (2016: 317) dalam artikelnya, metode wawancara digunakan untuk menentukan masalah yang ingin diteliti dan mengumpulkan data lebih lanjut untuk digunakan sebagai sumber data yang didapat dari responden. Wawancara dilaksanakan menggunakan metode tanya jawab kepada informan yang telah ditetapkan oleh peneliti dengan tujuan untuk mengetahui latar belakang subjek dan dinamika sosial yang terjadi di lapangan.

Penelitian ini peneliti menggunakan metode wawancara mengenai tahapan dan dinamika pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong yang diimplementasi oleh Pemerintah Kota Yogyakarta dalam jangka waktu 8 tahun lamanya. Tempat yang diambil sebagai salah satu contoh yaitu kawasan Malioboro yang menjadi pusat beberapa kegiatan sosial yang berkaitan dengan topik penelitian.

c. Dokumentasi

Teknik dokumentasi digunakan untuk mendukung data penelitian, peneliti menggunakan metode dokumentasi dalam penelitian. Menurut Arikunto (2006) teknik dokumentasi adalah metode mengumpulkan data dari arsip, buku, catatan, artikel berita, notulen rapat, dan foto-foto sebagai dokumentasi pelaksanaan kegiatan. Dalam pelaksanaannya, dokumentasi berarti menggunakan

dokumen atau materi tertulis untuk digunakan sebagai referensi dalam penelitian.

Metode dokumentasi data dikumpulkan, data penting dicatat pada saat pelaksanaan kegiatan penelitian yang digunakan sebagai acuan. Data dokumentasi dapat berupa program-program yang telah dilaksanakan para pemangku kebijakan atau pelaksana kebijakan serta beberapa artikel pendukung berupa kegiatan-kegiatan yang telah dilaksanakan dalam mendukung tercapainya tujuan suatu kebijakan.

4. Teknik Uji Validitas Data

Pelaksanaan penelitian kualitatif, data hanya dapat divalidasi jika ada persamaan antara keadaan sebenarnya subjek penelitian dan apa yang dilaporkan peneliti. Untuk menguji validitas data penelitian kualitatif, diperlukan pengamatan yang diperpanjang, peningkatan ketekunan, triangulasi, dan analisis kasus negatif dengan menggunakan bahan referensi.

Penelitian ini menggunakan triangulasi, sebuah konsep metodologis umum dalam penelitian kualitatif, untuk melakukan uji validitas data. Tujuan triangulasi adalah untuk meningkatkan kekuatan teoritis, metodologis, dan interpretatif penelitian kualitatif. Triangulasi adalah proses mengevaluasi data dengan banyak sumber, metode, dan waktu.

a. Triangulasi Sumber

Pada penelitian ini, perolehan data pada pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan, dan masyarakat sebagai penerima manfaat kebijakan merupakan contoh triangulasi sumber. Data yang diperoleh dapat digunakan untuk menjelaskan perspektif yang sama dan berbeda, serta data yang lebih spesifik dari berbagai sumber.

b. Triangulasi Teknik

Dengan menggunakan metode pengecekan data yang berbeda dari sumber yang sama, triangulasi teknik dapat dilakukan. Ketika data diperoleh melalui wawancara, informan atau narasumber dapat diwawancarai secara menyeluruh untuk mengetahui pengetahuan, persepsi, pendapat, dan perasaan mereka.

c. Triangulasi Waktu

Kemungkinan untuk melakukan triangulasi waktu dengan melakukan pengecekan kembali data dari berbagai sumber menggunakan metode yang sama, tetapi pada situasi dan waktu yang berbeda. Jika terdapat ketidaksamaan dalam data yang diperoleh saat wawancara dilakukan pada waktu dan situasi yang berbeda, peneliti dapat melakukan wawancara ini berulang kali untuk memastikan bahwa data tersebut konsisten.

5. Teknik Analisis Data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis domain. Analisis domain merupakan Upaya penliti untuk memperoleh gambaran

umum tentang data untuk menjawab fokus menjawab fokus penelitian. Analisis domain dilakukan dengan cara membaca naskah data secara umum dan menyeluruh agar dapat memperoleh domain atau ranah apa saja yang ada di dalam data tersebut.

Pada tahap ini peneliti harus membaca dan memahami data secara rinci dan detail karena target yang dicapai untuk memperoleh domain atau ranah. Hasil analisis akan berupa pengetahuan permukaan tentang berbagai ranah konseptual. Dalam menemukan domain dari konteks sosial/obyek yang diteliti. Menurut Spradley menyarankan untuk melakukan analisis hubungan semantic antar kategori meliputi Sembilan tipe. Tipe hubungan ini bersifat universal agar dapat digunakan untuk berbagai jenis situasi sosial (Nasution, 2023).

Data dikumpulkan secara konsisten dalam penelitian kualitatif dan diperoleh melalui berbagai teknik (triangulasi). Analisis data adalah proses mencari dan menyusun data dari hasil observasi, wawancara, dokumentasi, dan sumber lainnya untuk membuat temuan dipahami dan dikomunikasikan (Bogdan dalam Sugiyono, 2018: 334).

Sugiyono (2018: 335) menyatakan bahwa proses analisis data kualitatif memiliki sifat induktif dan melibatkan proses analisis data yang telah dikumpulkan serta dibuat menggunakan pola hubungan atau hipotesis tertentu. Kemudian, data diulang untuk menentukan validitas hipotesis.

Dalam penelitian ini, analisis interaktif digunakan sebagai metode analisis data. Model analisis data ini diungkapkan oleh Miles dan

Huberman dalam Sugiyono (2018: 337), yang menunjukkan bahwa pengolahan data kualitatif terdiri dari tiga tahap: pengurangan (reduksi) data (pengurangan data), penampilan (penyajian) data (penampilan), dan drawing conclusion /verifikasi.

a. Reduksi Data

Mengumpulkan data lapangan dalam jumlah yang signifikan dan dalam bentuk yang tidak sedikit. Oleh karena itu, data dapat direduksi dengan merangkum, mimilah, dan fokus pada topik penelitian. Ini memberikan gambaran yang jelas sehingga peneliti lebih mudah mengambil atau mengumpulkan data berikutnya.

b. Penyajian Data

Tahap berikutnya, setelah data direduksi, adalah menyajikan data untuk membuatnya lebih jelas. Data dapat disajikan dalam berbagai bentuk, termasuk tabel, grafik, grafik, atau piktogram sederhana, serta uraian singkat, bagan, dan hubungan antar kategori. Namun, dalam penelitian ini, data akan disajikan dalam bentuk deskripsi panjang atau uraian yang mencakup semua data, temuan, dan hasil dari wawancara, serta topik yang akan dibahas dalam wawancara tersebut.

c. Penarikan Kesimpulan

Akhir dari analisis data adalah menarik kesimpulan dan verifikasi. Keputusan awal hanya sementara dan dapat berubah jika ada bukti yang kuat untuk mendukung proses pengumpulan data di

penelitian berikutnya. Namun, jika bukti yang ditemukan valid dan konsisten selama penelitian, maka kesimpulan yang dibuat dapat dianggap kredibel.

BAB II

MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL DI KOTA YOGYAKARTA

A. Moda Transportasi Tradisional

Moda transportasi tradisional di Yogyakarta identic dengan becak dan andong yang sudah lama ada di Yogyakarta. Kedua kendaraan tidak bermotor ini menjadi sarana transportasi sehari-hari digunakan sebagai pendukung kehidupan sosial kemasyarakatan maupun kerajaan Keraton Ngayogyakarta Hadiningrat. Becak dan andong memiliki sejarah atau asal-usul munculnya kedua kendaraan ini, sekarang kedua kendaraan ini dipakai sebagai sarana transportasi warisan budaya yang memikat wisatawan.

Becak dan andong memiliki peran penting dalam kehidupan masyarakat Yogyakarta. Keduanya tidak hanya digunakan sebagai alat transportasi saja, tetapi menjadi simbol kehidupan tradisional Yogyakarta yang penuh pesona. Selain itu, kedua kendaraan becak dan andong mendukung pariwisata di Yogyakarta yang banyak beroperasi di Kawasan Malioboro. Seiring perkembangan zaman dan meningkatnya wisatawan di Yogyakarta becak dan andong sering menjadi pilihan untuk merasakan berkeliling Kota Yogyakarta dengan cara yang santai dan berbeda. Berikut ini adalah perkembangan becak dan andong di Yogyakarta :

1. Becak

Becak merupakan alat transportasi tradisional beroda tiga yang umum sering ditemukan di Indonesia. Becak biasanya berkapasitas dua orang penumpang dan satu seorang pengemudi. Awalnya becak pertama

kali ditemukan di Jepang secara kebetulan. Pada tahun 1865, pria Amerika sedang menjabat dan membantu kedutaan besar Amerika Serikat di Jepang. Saat itu, pria Amerika sedang melakukan jalan-jalan menikmati keindahan dan pemandangan Kota Yokohama. Jonathan Goble menciptakan dan menggambarkan sebuah kendaraan dengan tujuan untuk membantu istrinya Eliza Weeks yang sedang mengalami kelumpuhan. Awalnya Goble menggambarkan sebuah kereta kecil tanpa atap di atas kertas dan memberikan rancangan tersebut kepada sahabatnya Franks Pollay.

Frank Pollay kemudian memberikan desain tersebut kepada pandai besi bernama Obadiah Wheeler, dari sinilah becak pertama kali diciptakan dan menyebar ke berbagai negara. Tak disangka, kendaraan tersebut menjadi populer serta membantu kebutuhan pribadi di Jepang. Kemudian alat transportasi ini cukup diminati banyak orang sehingga menyebar ke berbagai negara Asia termasuk Indonesia.

Gambar 2. 1 Perkembangan Becak di Jepang



Sumber : Awal Perkembangan Becak (quora.com)

Becak diambil dari Bahasa Hokkien yaitu *be chia* yang memiliki arti kereta kuda. Becak pertama kali masuk ke Indonesia berawal dari tahun 1930-an melalui Singapura. Masa itu, becak dikenalkan oleh pedagang Tionghoa yang melihat becak dan tertarik untuk membawanya ke Indonesia sebagai alternatif alat transportasi. Prototipe becak di Indonesia mengalami penyesuaian sesuai dengan kebutuhan masyarakat lokal dengan menggunakan roda tiga dan ban angin yang dioperasikan oleh pengemudi dengan cara dikayuh.

Sejarawan Sartono Kartodirdjo (1981) menyatakan bahwa becak di Yogyakarta bermula dari sebelum perang dunia II. Seiring berjalannya waktu becak masuk ke Indonesia, becak akhirnya dapat diterima sebagai alat transportasi, becak digunakan sebagai alat transportasi antar keresidenan dan beroperasi di dalam kota. Becak di Yogyakarta erat kaitannya dengan budaya setempat. Menurut Sartono (1981) Pada tahun 1950-an beberapa toko membuka jasa produksi becak dan menjualnya secara umum. Toko-toko atau tempat produksi yang berperan penting memperkenalkan dan menyebarluaskan becak di Yogyakarta adalah toko Lie Kiong, HBH, dan Rocket yang berlokasi di Kranggan.

Gambar 2. 2 Becak di Yogyakarta



Sumber : Sartono Kartodirdjo (1981). *The Pedicab in Yogyakarta*

Periode pendudukan Jepang telah membuat berbagai alat transportasi mengalami kepunahan dan kesulitan dalam memperoleh bahan bakar dan spare parts kendaraan. Kelangkaan pada zaman itu membuat kendaraan tradisional sangat berperan penting untuk mendukung kegiatan masyarakat. Penelitian yang dilakukan Sartono Kartodirdjo menghasilkan bahwa sebesar 47% pengemudi becak hanya dapat menempuh jarak sekitar 4-6 km dalam sekali angkut dengan rata-rata waktu tempuh sekitar 30-60 menit (Manggasari, 2019).

Perubahan yang cukup signifikan terjadi pada tahun 1960-1970-an yang pada saat itu ekonomi di Indonesia mulai membaik dan membuat kota mengalami perkembangan yang cukup pesat. Kendaraan yang menggunakan mesin membuat peran becak tradisional mulai tersingkirkan. Masyarakat mulai beralih pada kendaraan bermotor yang digerakkan dengan mesin, kendaraan ini memiliki jarak tempuh yang jauh dan tidak memerlukan waktu yang lama sehingga dipandang sebagai sesuatu yang mengesankan. Meskipun itu, becak masih

memiliki daya saing di kalangan masyarakat Yogyakarta digunakan kendaraan umum serta menjadi ikon di Kota Yogyakarta hingga sekarang.

Gambar 2. 3 Desain Awal Becak di Yogyakarta



Sumber : Museum Sonobudoyo Gedung Hasta Brata lantai I

2. Andong

Andong merupakan alat transportasi yang digerakkan oleh tenaga hewan yaitu kuda. Andong di Indonesia dikenal sebagai kereta kuda atau delman digunakan sebagai alat transportasi tradisional. Nama kendaraan ini berasal dari nama penemunya yaitu Charles Theodore Deeleman, seorang litografer dan insinyur pada masa Hindia Belanda. Kendaraan ini biasa disebut sebagai *dos-a-dos* yang memiliki arti sebagai saling memunggungi dalam Bahasa perancis. Istilah ini dipopulerkan oleh penduduk Batavia yang juga sering dikenal sebagai sado.

Menurut Hartono dkk (2022) Delman yang berkembang di Indonesia memiliki berbagai macam penyebutan, sesuai dengan modifikasi dan penyesuaian di daerah setempat. Sebelum adanya

transportasi yang lebih berkembang, delman digunakan sebagai angkutan antar kota di daerah-daerah Indonesia. Maka dari itu delman memiliki berbagai macam istilah di berbagai daerah Indonesia. Berikut berbagai macam delman di beberapa daerah Indonesia:

Tabel 2. 1 Jenis-Jenis Delman Berdasarkan Wilayah

No	Istilah	Ciri	Wilayah
1	Delman	Memiliki dua roda dan empat roda digerakkan oleh satu kuda maupun dua kuda dengan variasi bentuk yang bermacam-macam	Batavia (Jakarta dan Bandung)
2	Sado	Memiliki dua Roda yang digerakkan oleh dua kuda dengan bentuk tempat duduk dua menghadap kedepan dan kebelakang	Pulau Jawa dan Sumatera
3	Dokar	Memiliki dua roda yang digerakkan oleh satu kuda berbentuk seperti kereta	Pulau Jawa
4	Andong	Memiliki dua roda atau empat roda yang digerakkan oleh satu kuda atau dua kuda dengan bentuk kereta sedikit lebih besar	Daerah Istimewa Yogyakarta dan Sebagian Jawa Tengah
5	Bendi	Memiliki dua roda yang digerakkan satu kuda dengan bentuk kereta sedikit lebih kecil yang hanya berkapasitas 4 orang termasuk kusir	Sumatera Utara

Sumber : Hartono dkk (2022)

Berdasarkan sejarah Andong di Yogyakarta berkaitan sangat erat dengan kehadiran para raja-raja Mataram. Awalnya andong digunakan sebagai kendaraan keluarga kerajaan yang diperkirakan menjadi alat transportasi sejak awal abad ke-19 hingga abad ke-20. Pada masa pemerintahan Sultan Hamengkubuwono VII, rakyat biasa tidak boleh

menggunakan andong sebagai alat transportasi. Akan tetapi, masa pemerintahan Sultan Hamengkubuwono VIII andong mulai berangsur-angsur digunakan masyarakat umum walaupun masih memiliki keterbatasan hanya pada kalangan pengusaha dan pedagang yang mampu membeli andong.

Seiring dengan perkembangan zaman andong mulai dipopulerkan oleh Sultan Hamengkubuwono IX yang menjadikan andong identitas budaya transportasi tradisional di Yogyakarta. Sampai saat ini andong digunakan sebagai salah satu ikon wisata di Yogyakarta yang banyak ditemukan di sekitar Kawasan Malioboro. Kini keberadaan andong masih eksis dan sudah dapat dinikmati di seluruh kalangan masyarakat. Andong disesuaikan dengan pengaruh budaya di daerah DIY dan Jawa Tengah yang memiliki bentuk dua baris kursi dengan kapasitas 8 orang.

Gambar 2. 4 Tampilan Andong Dulu Hingga Sekarang



Sumber : Desain andong jogja historischedeverhaien

B. Kawasan Malioboro

Kawasan Malioboro terletak di antara Tugu Yogyakarta dan perempatan Kantor Pos Yogyakarta. Secara keseluruhan, tiga jalan membentuk wilayah ini: Jalan Margo Utomo, Jalan Malioboro, dan Jalan Margomulyo. Dalam bahasa sansekerta, Malioboro berarti "karangan bunga". Nama Malioboro berasal dari nama Duta Marlborough dari Inggris, yang menduduki Yogyakarta selama lima tahun.

Jalan ini sempat menjadi lokasi agresi militer Belanda kedua pada tahun 1948 selama masa penjajahan Belanda. Untuk mengingat kisah ini, monumen yang ada di Malioboro dibangun untuk memperingati serangan fajar yang dikenal sebagai "Serangan Oemoem 1 Maret". Jalur ini menghubungkan utara dan selatan dari Keraton Yogyakarta ke Gunung Merapi. Pada era kolonial Belanda banyak melakukan pembangunan di sekitar Kawasan Malioboro seperti Benteng Vredeburg (1790), Java Bank, dan Kantor Pos yang dipergunakan untuk mempertahankan dominasi mereka. Belanda juga sempat membangun stasiun utama pada tahun 1887 di Jalan Malioboro, yang secara fisik membagi jalan menjadi dua bagian. Kondisi sekarang kawasan Malioboro masih menjadi minat kunjungan wisatawan dengan adanya sejarah arsitektur kolonial Belanda, kawasan komersial Cina, dan Kontemporer. Dahulu sebelum dilakukan penyempurnaan pada tahun 2018 yang merencanakan untuk mengumpulkan sebuah tempat untuk UMKM di Kota Yogyakarta yang saat ini bernama Teras Malioboro, Sebelum adanya Teras Malioboro, trotoar di kedua sisi

jalan Malioboro penuh dengan warung-warung kecil dan menengah (UMKM) yang menjual berbagai macam barang. Pada malam hari, banyak restoran dan lesehan di jalan Malioboro. Pada tahun 1980-an, Malioboro diubah menjadi jalan satu arah saja dari jalur kereta api selatan sampai dengan Pasar Beringharjo dari sebelumnya jalan dua arah.

Sejak awal, Kawasan Malioboro dibangun oleh pemerintah Hindia Belanda pada awal abad ke-19 untuk berfungsi sebagai pusat ekonomi dan pemerintahan. Pada masa itu, beberapa ikon Kota Yogyakarta menjadi pusat aktivitas, seperti Alun-alun Utara, Keraton Yogyakarta, Masjid Agung, Museum Sonobudoyo, Kampung Kauman, Pasar Beringharjo, Benteng Vredeburg, dan Hotel Inna Garuda, yang saat ini masih menjadi ikon terkenal di Kota Yogyakarta.

Tidak hanya itu kawasan Malioboro juga dikenal menawarkan kuliner khas Jogja yang tidak ada di tempat lain. Seperti gudeg, nasi kucing, kopi joss, wedang ronde, dan lain sebagainya. Hingga saat ini Malioboro terus mengalami perkembangan yang cukup pesat, ditambah dengan tempat-tempat strategis seperti Kantor Gubernur DIY, Gedung DPRD DIY, Istana Presiden Gedung Agung yang berada di kawasan ini. Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta melakukan perbaikan kawasan pada tahun 2016 yang menetralsir parkir kendaraan. Pada tahun 2022, semua pedagang kaki lima di Jalan Malioboro dipindahkan ke kawasan baru yang disebut Teras Malioboro. Ini membuat Malioboro terlihat lebih bersih dan nyaman dilewati, dan banyak pengemudi becak dan andong yang beroperasi di

sekitarnya. Jumlah moda transportasi tradisional yang terdaftar di Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta bertambah banyak dari tahun ke tahun. Kendaraan ini dilengkapi plat nomor yang didapatkan dari Dinas Perhubungan untuk memperlihatkan legalitas moda transportasi yang dioperasikan. Selain tanda atau plat kendaraan para pengemudi becak dan andong juga dilengkapi Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB) yang dimiliki kendaraan tradisional tersebut.

Ratusan unit becak dan andong yang resmi terdaftar, para pengemudi membentuk sebuah paguyuban atau kelompok. Pada kalangan pengemudi becak mereka memiliki paguyuban yang cukup terkenal dikalangan masyarakat adalah paguyuban Mall Utara, Tengah, dan Selatan. Tiga paguyuban ini mungkin cukup ikonik di kawasan Malioboro. Nama paguyuban diambil dari posisi tempat mereka parkir pada kawasan ini yang berada di setiap sisi Mall Malioboro. Lebih dari ± 20 paguyuban becak yang terdapat di kawasan ini. Begitupun Paguyuban Kusir Andong DIY yang terdapat sekitar ± 500 kusir andong terdaftar di Dinas Perhubungan, berbeda dengan paguyuban becak andong hanya memiliki beberapa paguyuban saja sekitar ± 15 kelompok mulai dari kawasan Malioboro hingga alun alun utara juga terdapat paguyuban andong.

Paguyuban pengemudi moda transportasi tradisional tidak hanya sekedar kelompok saja, mereka aktif dan terdapat struktur organisasi yang lengkap seperti ketua, sekretaris, dan bendahara. Kelompok pengemudi ini juga sering mengadakan kegiatan tiap bulannya. Kegiatan tersebut mulai

dari perkumpulan rutin, pembahasan permasalahan, dan iuran yang digunakan untuk kebutuhan kelompok.

Pengelolaan kegiatan operasional di Kawasan Malioboro, Dinas Kebudayaan dan Pariwisata memerintahkan Unit Pelaksana Teknis Kawasan Malioboro (UPT). Kawasan kebudayaan Yogyakarta diatur oleh UPT. Pengelolaan Kawasan Cagar Budaya. Menurut Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 92 Tahun 2009, Unit Pelaksana Teknis Pengelola Kawasan Malioboro Pada Dinas Pariwisata dan Dinas Kebudayaan Kota Yogyakarta dibentuk, disusun, ditempatkan, memiliki fungsi, dan merinci tugas-tugasnya.

Tujuan dari UPT adalah untuk mengoptimalkan dan mengkoordinasikan pengelolaan wilayah untuk pengembangan pariwisata dan budaya serta mewujudkan lingkungan yang bersih, tertib, nyaman, dan indah. UPT merupakan bidang pengelola yang memiliki tugas dan fungsi mengelola kawasan, dalam rangka mengoptimalkan pembangunan UPT Kawasan Malioboro memiliki visi untuk menjadikan Malioboro sebagai destinasi pariwisata utama di Kota Yogyakarta.

Pada peraturan yang tertera terkait UPT Kawasan Malioboro yang menjadi tugas UPT adalah sebagai berikut:

1. Melakukan penyusunan anggaran dan laporan;
2. Melakukan perawatan dan pemeliharaan kebersihan, pertamanan, sarana, prasarana dan fasilitas pendukung lainnya yang menjadi kewenangan UPT;
3. Memberdayakan komunitas di Kawasan Malioboro;

4. Mempromosikan Kawasan Malioboro;
5. Melakukan pemberdayaan, pembinaan, pemantauan, dan pengendalian ketentraman, ketertiban, dan lalu lintas di Kawasan Malioboro;
6. Mengurus kerumahtanggaan UPT.

Sesuai dengan struktur organisasinya, UPT dipimpin oleh kepala UPT, yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada kepala dinas. Sesuai dengan kebutuhan operasional wilayah, kepala UPT dibantu oleh sub bagian tata usaha dan divisi-divisi. UPT Malioboro Area memiliki tiga bagian, seperti yang ditunjukkan di bawah ini: bagian pemberdayaan dan promosi; bagian pemeliharaan kebersihan, pertamanan, sarana, dan prasarana; dan bagian ketentraman, ketertiban, dan lalu lintas.

Gambar 2. 5 Struktur Unit Pelaksana Teknis Kawasan Malioboro



Sumber : Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 92 Tahun 2009 tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan, Fungsi Dan Rincian Tugas Unit Pelaksana Teknis Pengelolaan Kawasan Malioboro Pada Dinas Pariwisata Dan Kebudayaan Kota Yogyakarta

Kepala UPT, Kepala Sub Bagian Tata Usaha, dan kelompok jabatan fungsional berkoordinasi, berintegrasi, mensinkronisasi, dan simplifikasi secara vertikal dan horizontal dalam lingkungan dan antar lembaga dan

organisasi sesuai dengan tugas dan wewenang masing-masing untuk melaksanakan tugas. Satuan Kerja Perangkat Daerah dan LPKKM adalah mitra UPT Kawasan Malioboro.

C. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

1. Sejarah Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta merupakan suatu lembaga di lingkup Pemerintahan Kota Yogyakarta yang menggeluti bidang transportasi. Lembaga ini dibentuk pada tahun 1996 yang pada awalnya memiliki nama Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ). Lokasi kantor Dinas Perhubungan awalnya bertempat di Jalan Kyai Mojo 70 C, Bener, Tegalrejo, Kota Yogyakarta. Gembong Suwarso, S.H. diamanahkan sebagai Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada tahun 1996-1997. Kemudian, berganti kepemimpinan pada tahun 1998-2000 dipimpin oleh Ir. Widiastjarjo.

Pada masa peralihan kepemimpinan Ir. Widiastjarjo yang digantikan Widorismono, S.H., M.T. nama Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengalami perubahan menjadi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta serta berganti lokasi kantor ke Jalan Magelang No 41, Kricak, tegalrejo, Kota Yogyakarta. Pada masa kepemimpinan Widorismono yang menjabat kembali pada tahun 2011-2012 kantor Dinas Perhubungan berpindah lokasi ke Jalan Imogiri Timur No 1, Giwangan, Umbulharjo, Kota Yogyakarta yang merupakan lokasi Dinas Perhubungan sampai saat ini.

Pergantian kepemimpinan terjadi di tahun 2013 posisi kepala dinas diamanahkan kepada Plr. Drs. Purnomo Raharjo yang memimpin Dinas Perhubungan selama 1 tahun lamanya. Kemudian, diteruskan oleh Wirawan Hario Yudo, S.H., M.M. hingga 4 tahun lamanya. Tahun berikutnya kepala Dinas Perhubungan Yogyakarta dibawah kepemimpinan Agus Arif Nugroho, S.STP., M.Si. hingga sampai saat ini.

Dinas Perhubungan dibentuk melalui Peraturan Pemerintah Kota Yogyakarta Nomor 10 tahun 2008 tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan dan Tugas Fungsi Pokok Dinas Daerah maka memerlukan penyesuaian organisasi perangkat daerah di lingkungan Pemerintah Kota Yogyakarta. Berdasarkan peraturan tersebut pemerintah membentuk beberapa dinas yang salah satunya Dinas Perhubungan.

2. Tugas dan Fungsi

Dinas Perhubungan memiliki tanggungjawab untuk membantu Walikota dalam melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan. Dinas Perhubungan berkedudukan langsung dibawah dan bertanggungjawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah. Berdasarkan Peraturan Walikota Kota Yogyakarta Nomor 37 Tahun 2023 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Dinas Perhubungan mempunyai tugas untuk membantu Walikota dalam melaksanakan urusan pemerintahan serta tugas di bidang perhubungan.

Dinas Perhubungan menyelenggarakan amanah dari Walikota di bidang perhubungan ditetapkan fungsi Dinas Perhubungan sesuai dengan pasal 60, fungsi Dinas Perhubungan sebagai berikut:

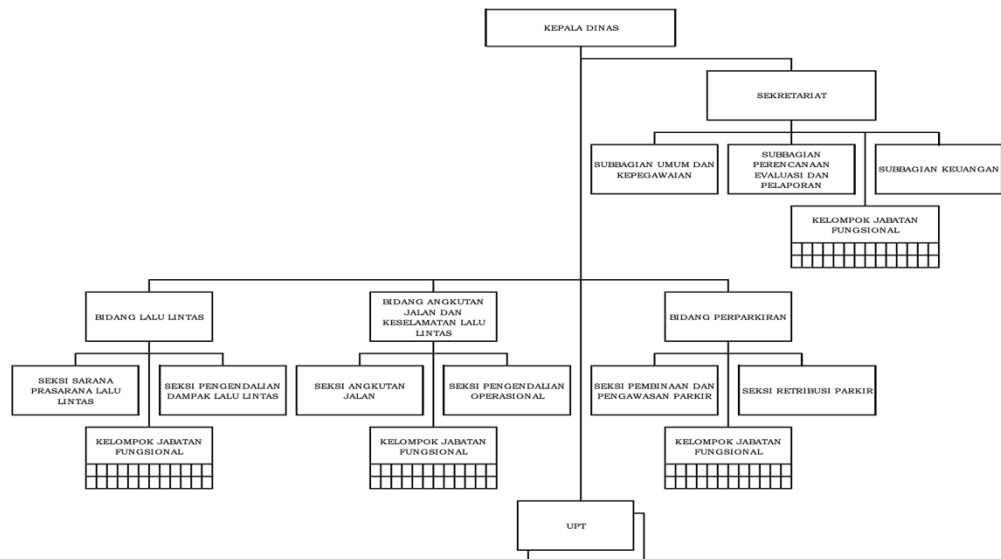
- a. Merumuskan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Melaksanakan kebijakan di bidang perhubungan;
- c. Melaksanakan evaluasi dan pelaporan sektor perhubungan;
- d. Melaksanakan administrasi dinas d bidang perhubungan;
- e. Melaksanakan fungsi-fungsi lain yang diamanahkan oleh

Walikota berkaitan dengan tugas dan fungsi dinas perhubungan.

3. Susunan Organisasi

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memiliki 4 bagian di bawah kepala dinas yaitu: Sekretariat, Bidang Lalu Lintas, Bidang Angkutan Jalan dan Keselamatan Lalu Lintas, dan Bidang Perparkiran. Setiap bagian dipimpin oleh kepala bagian/bidang yang masing-masing diamanahkan untuk melakukan tugas sesuai dengan bidang/bagian yang telah ditetapkan. Berikut gambar susunan organisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yakni:

Gambar 2. 6 Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta



Sumber : Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 37 Tahun 2023 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Dinas Daerah.

Gambar diatas menjelaskan bahwa bagian/bidang dibantu beberapa subbagian dan seksi sesuai dengan bidang yang telah ditetapkan serta terdapat Unit Pelaksana Teknis (UPT) yang langsung berada dibawah naungan Kepala Dinas.

4. Visi dan Misi

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta mengupayakan untuk membangun kesejahteraan dalam bidang perhubungan di Kota Yogyakarta melalui peningkatan pelayanan di bidang jasa transportasi dengan menciptakan transportasi Kota Yogyakarta yang aman dan nyaman, tertib, lancar, selamat, dan handal. Hal ini didukung oleh instansi yang berkaitan di bidang perhubungan, para petugas, serta masyarakat yang menjadi satu kesatuan dalam mewujudkan

transportasi yang berkelanjutan. Sehubungan hal tersebut Dinas Perhubungan memiliki visi sebagai berikut:

“Terwujudnya pelayanan transportasi kota yang berkeselamatan, aman dan nyaman, serta tertib dan lancar, yang berwawasan lingkungan serta responsif gender”

Sedangkan misi yang ditetapkan dinas perhubungan adalah:

“Mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas jalan”

5. Jumlah Becak dan Andong di Kota Yogyakarta

Moda transportasi tradisional becak dan andong menjadi tanggungjawab Dinas Perhubungan melalui bidang angkutan jalan dan keselamatan lalu lintas. Seksi angkutan jalan melakukan perencanaan dan program kegiatan terkait transportasi yang ada di Kota Yogyakarta. Hal ini juga perihal perizinan operasional kendaraan tidak bermotor seperti becak dan andong di Kota Yogyakarta.

Tabel 2. 2 Data Jumlah Becak dan Andong di Kota Yogyakarta

No	Jenis	Tahun			
		2012-2015	2015-2019	2019-2023	2023-sekarang
1.	Becak Kayuh	8.733	5.145	719	712
2.	Andong	358	360	427	401
Jumlah		9.091	5.505	1.146	1.143

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Tabel diatas menjelaskan kondisi perkembangan yang dialami moda transportasi tradisional dalam kurun waktu setiap 4 tahun terakhir. Jumlah kendaraan tradisional di Kota Yogyakarta dari waktu ke waktu

terus mengalami penurunan yang cukup signifikan. Data jumlah becak dan andong dilihat dari berlangsungnya Peraturan Daerah tentang Moda Transportasi Tradisional menunjukkan bahwa pelaksanaan Perda belum membuahkan hasil yang maksimal. Sesuai dengan tujuan ditetapkan peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional untuk mendukung identitas budaya Yogyakarta, identitas transportasi tradisional yang menjadi khas di Yogyakarta.

Berdasarkan pendataan dan pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan melalui seksi angkutan jalan melakukan kegiatan berupa program untuk mendata jumlah becak dan andong di Kota Yogyakarta. Kegiatan tersebut dilaksanakan terakhir pada tahun 2024 yang mencatat jumlah moda transportasi tradisional mencapai 1.097 unit kendaraan tidak bermotor. Dengan rincian 400 unit andong dan 697 unit becak kayu atau becak tradisional.

BAB III

PEMERINTAH DALAM MENGIMPLEMENTASIKAN PERDA MODA TRANSPORTASI TRADISIONAL DI KOTA YOGYAKARTA

Bagian ini membahas dan menjelaskan hubungan antara data yang diperoleh dari penelitian di lapangan dengan metode wawancara kepada target informan dan data sekunder yang diperoleh. Penulis mengembangkan panduan wawancara kepada target informan dengan menggunakan indikator evaluasi yang telah disediakan untuk memaksimalkan hasil penelitian. Deskripsi informan penelitian disajikan di sini.

A. Deskripsi Informan

Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong dikhususkan pada Kawasan Malioboro dan Pemerintah Kota Yogyakarta secara keseluruhan, metode wawancara digunakan untuk memastikan bahwa data yang dikumpulkan peneliti benar-benar sesuai dengan keadaan di lapangan. Informan dalam penelitian ini berasal dari tiga sumber.

Sasaran informan/narasumber berasal dari anggota kelompok/paguyuban becak motor yaitu terdiri dari Freddy sebagai Ketua Paguyuban Becak Motor Mal Utara. Responden berperan aktif terhadap kegiatan-kegiatan yang ada di paguyuban. Alasan mengapa menentukan informan pada Paguyuban Becak Motor Mal Utara karena paguyuban tersebut merupakan salah satu paguyuban yang cukup aktif dalam mengawal permasalahan-permasalahan pengemudi yang terjadi serta salah satu alternatif untuk memperoleh data keberlangsungan

becak motor yang status nya masih ilegal di Yogyakarta. Dalam hal ini peneliti ingin memperoleh data terkait keberlangsungan pemecahan masalah yang berasal dari pelaksanaan kebijakan tersebut.

Sasaran informan yang kedua berasal dari pengemudi moda transportasi tradisional yaitu terdiri dari Nur yang telah berprofesi sebagai pengemudi selama 19 tahun. Selanjutnya Suharmanto pengemudi becak yang telah berprofesi sebagai pengemudi selama 4 tahun. Kemudian Tri Wahyono pengemudi andong telah menjalani profesi sebagai pengemudi selama 30 tahun dan Jiono pengemudi andong yang telah menjalani profesi selama 20 tahun. Informan merupakan pengemudi di Kawasan Malioboro yang sudah cukup paham kondisi dan situasi pelaksanaan kebijakan terkait Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong. Pengambilan informan yang merupakan pengemudi Transportasi Tradisional sebagai bentuk penerima manfaat dari kebijakan yang telah dilaksanakan untuk melestarikan pengembangan transportasi wilayah di Yogyakarta. Data yang berasal dari informan digunakan sebagai pisau analisis perbandingan pelaksanaan kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta dengan sasaran berupa penerima manfaat kebijakan yakni para pengemudi becak dan andong.

Sasaran informan yang ketiga berasal dari Pemerintah Kota Yogyakarta yang terdiri dari Dinas Pariwisata, Dinas Perhubungan, dan Dinas Kebudayaan. Pemerintah Kota Yogyakarta terdiri dari Dany yang berprofesi sebagai Kepala Seksi Angkutan Jalan di Dinas Perhubungan dan kemudian Teguh Setiawan Bidang Daya Tarik Pariwisata di Dinas Pariwisata serta Ekwanto yang

menggeluti bidang UPT Pengelolaan Cagar Budaya. Alasan mengapa mengambil dinas tersebut karena bersangkutan dengan tujuan dibuatnya kebijakan tentang moda transportasi tradisional. Informan yang telah menyampaikan data memiliki kewenangan yang mengatur kendaraan tidak bermotor di Yogyakarta dan mengelola daya tarik wisata di Kawasan Malioboro. Tujuan utama dari kebijakan tersebut adalah untuk melestarikan moda transportasi tradisional khususnya yang khas dari Yogyakarta. Hasil data dari informan dapat digunakan untuk melihat pelaksanaan yang telah dilakukan Pemerintah Kota Yogyakarta selama berlangsungnya kebijakan yakni 8 tahun lamanya.

Oleh karena itu, total delapan informan yang terlibat dalam penelitian ini memiliki data, pengetahuan, dan informasi tentang pelaksanaan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong. Informasi ini dapat dikumpulkan, dianalisis, dan diolah sesuai dengan pembahasan yang disajikan pada bab berikutnya. Penulisan penelitian akan mencakup penambahan data untuk masing-masing informan.

B. Analisis Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

Pada awalnya, Kota Yogyakarta memiliki peraturan walikota tentang kendaraan tidak bermotor. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor bertujuan untuk mengatur ketentuan

teknis dan operasional kendaraan tidak bermotor di Kota Yogyakarta sehingga mereka dapat digunakan dengan nyaman, aman, hemat biaya, dan ramah lingkungan. Akan tetapi, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan penerusnya, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan, adalah referensi untuk peraturan di tingkat daerah. Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada gilirannya, merupakan dasar untuk peraturan daerah ini. Dalam undang-undang ini disebutkan bahwa peraturan pengembangan transportasi wilayah diatur dan dibuat khusus pada peraturan berikutnya.

Kebijakan yang dibuat Walikota Yogyakarta pada awal tahun 2010 memiliki latar belakang karena kesadaran Pemerintah Kota Yogyakarta untuk mengatur becak dan andong sebelum adanya undang-undang keistimewaan DIY. Pada masa itu Pemerintah Kota Yogyakarta menganggap bahwa becak dan andong harus di formalkan sebagai moda transportasi umum yang harus dilestarikan agar tetap hidup.

Perkembangan yang terjadi saat ini muncul sebuah permasalahan yang melanggar dan dibiarkan oleh Pemerintah Kota maupun Pemerintah Provinsi. Karena mereka melanggar berbagai jenis peraturan, terutama Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, becak motor telah dianggap sebagai kendaraan yang ilegal sejak awal. Menurut Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, ada dua jenis becak motor di Yogyakarta. Pertama, becak yang dilengkapi dengan motor dan becak. Kedua, becak yang

dilengkapi dengan mesin penggerak atau mesin bermotor. Karena tidak masuk ke dalam kualifikasi kendaraan bermotor atau tidak bermotor, kedudukan becak motor masih belum jelas. Uji kelayakan kendaraan untuk keselamatan penumpang dan orang lain harus dilakukan terlebih dahulu.

Kawasan Malioboro sendiri masih terlihat cukup banyak unit becak motor yang awalnya merupakan becak tradisional yang berstatus sah disertai tanda registrasi dan plat nomor kendaraan tidak bermotor yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Pengoperasian becak motor yang menggunakan status sebagai becak tradisional masih banyak ditemukan di kawasan Malioboro. Permasalahan yang terjadi saat ini pada moda transportasi tradisional disebabkan oleh peralihan kendaraan tidak bermotor becak menjadi becak motor. Hal ini, menyebabkan persaingan yang cukup mematikan fungsi dan kedudukan moda transportasi tradisional becak dan andong. Pada Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2011⁶ Becak dan andong dijadikan sebagai ikon khas Yogyakarta yang menjadi kendaraan tradisional di Yogyakarta. Saat ini andong digunakan sebagai kendaraan wisata, tidak lagi dipakai sebagai kendaraan umum tetapi hanya melayani wisatawan yang berkunjung ke Kawasan Malioboro dengan rute yang telah ditentukan oleh kelompok.

Berbeda dengan becak tradisional atau becak kayuh kendaraan ini masih sering dipakai sebagai kendaraan umum dalam pelaksanaannya dikarenakan munculnya becak motor yang memiliki kelebihan jarak tempuh yang lebih jauh dibandingkan becak tradisional. Persaingan ini cukup menjadi keresahan para

pengemudi becak tradisional, mereka hanya mengambil wisatawan yang ingin berkeliling santai di Malioboro. Adanya kebijakan ini seharusnya menegaskan ke khas-an transportasi tradisional Yogyakarta yang dipergunakan sebagai kendaraan wisata sehingga tidak menimbulkan persaingan antara pengemudi moda transportasi.

Pengembangan dan Penataan ulang lokasi Malioboro dilakukan pada tahun 2018, penataan tersebut menyediakan tempat untuk becak dan andong parkir menunggu wisatawan. Terdapat 13 titik yang dikhususkan untuk becak dan andong, tetapi kondisi sekarang tempat tersebut pada lahan khusus becak dipakai oleh becak motor yang hanya segelintir becak tradisional di lokasi tersebut. Hal ini seharusnya dilakukan penertiban karena banyak kendaraan yang melanggar peraturan daerah tersebut, para penegak hukum hanya membiarkan kondisi ini berlangsung di Kawasan Malioboro. Tujuan kebijakan yang digunakan sebagai perlindungan untuk moda transportasi tradisional hanya sebatas kebijakan saja terkait pelaksanaan dan penegakan hukum masih banyak pelaksanaan yang jelas-jelas melanggar perda tetapi tidak di follow up kembali oleh Pemerintah Kota Yogyakarta.

Menurut perda becak dan andong sebelum beroperasi harus melewati pemenuhan persyaratan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di peraturan. Persyaratan untuk becak tradisional sesuai dengan prototipe yang ada di di Dinas Perhubungan. Pertama, persyaratan konstruksi menunjukkan ukuran becak: panjang 2.250 hingga 2.350 millimeter, lebar 900 hingga 1.000 millimeter, dan tinggi 1.500 hingga 1.600 millimeter. Selanjutnya, sistem

kemudi menghubungkan stang kemudi dengan badan becak, dengan pegangan menghadap kemudi. Stang dapat berputar dari poros kemudi ke kiri atau kanan sebesar 45° . Selanjutnya ada sistem roda dan rem, yang memiliki jumlah roda tiga, lebar empat puluh millimeter, dan diameter ring enam puluh enam millimeter. Sistem roda memiliki spakbor untuk mengurangi percikan air ke arah belakang. Rem jepit dengan bantalan karet adalah komponen sistem rem yang dapat dioperasikan dengan tangan atau kaki. Di bagian depan becak harus memiliki lampu kiri dan kanan yang berasal dari dinamo atau batre, serta alat peringatan atau bel dan lampu kuning untuk tanda belok. Persyaratan operasional becak juga diatur pada akhir ketentuan.

Kedua, andong harus memenuhi persyaratan teknik dan operasional seperti konstruksi, sistem kemudi, sistem roda, lampu, pemantul cahaya, alarm, dan spion. Andong harus memiliki lebar 1.270 (seribu dua ratus tujuh puluh) millimeter hingga 1.370 (seribu tiga ratus tujuh puluh) millimeter hingga 1.760 (seribu tujuh ratus enam puluh) millimeter. Sistem roda andong beroda 4 terdiri dari dua sumbu dan memiliki diameter 700 (tujuh ratus) millimeter pada roda depan dan 920 (sembilan ratus dua puluh) millimeter pada roda belakang. Andong memiliki dua lampu, masing-masing di sebelah kiri dan kanan, yang ditutup dengan kaca kuning di depan dan mengeluarkan cahaya merah ke samping dan belakang. Selain itu, andong memiliki alat peringatan dengan bunyi seperti lonceng atau tuter, dan spion di tengah depan. Selain itu, persyaratan operasional andong, yang rata-rata hampir sama dengan becak.

Peraturan ini menjelaskan terkait pengembangan pemanfaatan transportasi tradisional yang digunakan untuk berbagai kepentingan sosial, budaya, pendidikan, dan lain sebagainya. Pengembangan yang dilakukan pemerintah daerah yang dilaksanakan Satuan Kerja Perangkat Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta berkewenangan untuk melakukan pengawasan dan pembinaan dalam pelaksanaan peraturan ini. Pemerintah harus melakukan peningkatan pelayanan, sarana prasarana untuk transportasi tradisional bagi penerima manfaat seperti pengemudi. Akan tetapi, berdasarkan fakta dilapangan kurangnya pembinaan dan pengawasan yang dilakukan Satuan Kerja Perangkat Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta.

Dalam usaha untuk melestarikan moda transportasi tradisional pemerintah provinsi melakukan pembuatan prototipe untuk becak agar terlihat berbeda yang menjadi ciri khas Daerah Istimewa Yogyakarta, seperti tulisan “Bergada” atau ukiran-ukiran keraton dan tugu jogja di sisi kanan kiri becak. Prototipe ini diperlihatkan di kantor Dinas Perhubungan Provinsi DIY.

Becak dan Andong digunakan sebagai pendukung keistimewaan DIY, pelestarian becak dan andong juga sebagai support untuk perekonomian dan pariwisata di Kota Yogyakarta. Becak juga melakukan kerja sama dengan pabrik bakpia 25 yang nantinya para pengemudi akan mendapatkan kompensasi dengan mengantarkan wisatawan untuk mengunjungi pabrik bakpia 25, pabrik ini merupakan pusat oleh-oleh yang ada di Yogyakarta dengan menyaksikan langsung pembuatan bakpia. Prototipe yang telah dibuat pemerintah masih belum banyak diketahui para pengemudi becak karena

kurangnya sosialisasi pemerintah kepada pengemudi becak, mulai dari jenis dan bahan pilihan sehingga ringan dipakai serta mudah untuk para pengemudi lanjut usia.

Berdasarkan penerapan izin yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB), Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (TNKTB), dan stiker khas yang menandakan identitas pengemudi. Kelengkapan surat ini memberikan ruang bagi para pengemudi untuk beroperasi di wilayah manapun, sehingga kebanyakan pengemudi becak dan andong berasal dari luar Kota Yogyakarta, warga asli Kota Yogyakarta hanya 20% saja. Penerapan izin operasional ini dilakukan oleh para pengemudi dengan membawa unit kendaraan untuk disesuaikan dengan persyaratan konstruksi maupun operasional yang telah ditetapkan di dalam Peraturan Daerah ini.

Kondisi di lapangan banyak unit becak yang masih belum mendapatkan izin operasional dikarenakan beralih status menjadi becak motor. Ada juga unit kendaraan yang masih memakai identitas lama dengan unit yang telah dimodifikasi menjadi becak motor. Sesuai dengan pelaksanaan peraturan daerah ini pemerintah kota maupun dinas terkait harus melakukan penegakan terkait perizinan, agar sesuai dengan kebijakan yang diatur di dalam peraturan daerah yang telah ditetapkan. Tujuan ditetapkan peraturan perihal perizinan juga untuk membatasi pengemudi moda transportasi tradisional agar tidak banyak unit yang tidak sesuai dengan persyaratan yang telah ditetapkan juga

untuk membatasi unit kendaraan sebagai penerapan aspek keselamatan, penyelenggaraan dan penataan, dan pelestarian.

Berbeda dengan moda transportasi tradisional andong telah menjadi kendaraan pariwisata yang mengantarkan wisatawan di sekitaran kawasan Malioboro, dalam kondisi lapangan wilayah andong, para pengemudi telah mematuhi kebijakan yang telah dibuat baik persyaratan konstruksi maupun operasional. Para pengemudi dilapangan memiliki dan mencantumkan perizinan yang telah dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan.

Selain upaya pelestarian moda transportasi tradisional peraturan daerah ini juga menyebutkan bahwa upaya pelestarian juga termasuk dalam pemberian sarana dan prasarana bagi para pengemudi untuk mendukung jalannya moda transportasi seperti pemberian tempat parkir yang diberikan masing -masing tanda sesuai dengan jenis moda transportasi di Kawasan Malioboro. Andong juga diberikan tempat khusus untuk pembuangan limbah kotoran kuda serta tempat untuk memberikan pakan kuda karena kuda merupakan hewan atau makhluk hidup sehingga membutuhkan makan, lokasi atau tempat ini berada di daerah Sriwedani dan Sompilan. Lokasi parkir dilengkapi dengan tanda atau rambu yang menandakan parkir andong atau kuda karena sesuai dengan peraturan daerah agar tidak mengganggu kenyamanan wisatawan yang berkunjung di Kawasan Malioboro.

Pelaksanaan yang dilakukan dalam rangka mendukung pelestarian transportasi tradisional di Kota Yogyakarta cukup banyak alternatif untuk mendukung para penerima manfaat kebijakan atau pengemudi moda

transportasi tradisional. Becak juga masih sering digunakan untuk menuju tempat tertentu seperti berbelanja ke pasar beringharjo, dan lain sebagainya. Moda transportasi tradisional wajib dijaga dan dilestarikan dengan memperhatikan pelaksanaan yang dilakukan, hal ini juga untuk mendukung pariwisata di Kota Yogyakarta. Becak dan andong juga harus diselaraskan menjadi kendaraan pariwisata karena perkembangan yang terjadi menimbulkan persaingan para pengemudi becak atau juga dapat diberikan alternatif seperti becak listrik dengan membuat kebijakan khusus perihal becak listrik yang akan mendukung para pengemudi becak dalam memenuhi kebutuhan ekonominya.

Pengembangan atau pemberdayaan kepada para pengemudi juga harus dilakukan agar dapat menambah pengetahuan pengemudi dalam melayani dan mengemudi sebagai penerapan keselamatan dan kenyamanan berkendara. Dinas perhubungan juga harus melakukan kolaborasi dengan dinas terkait dalam memaksimalkan pelaksanaan peraturan moda transportasi tradisional. Oleh karena itu, masih banyak pembenahan yang harus dilakukan dalam hal pelaksanaan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong seperti pembinaan, pembatasan unit yang melanggar, alternatif pendukung penerima manfaat, sarana prasarana yang memadai, promosi ketradisional transportasi di Kota Yogyakarta, paguyuban atau kelompok yang dibina dan berbadan hukum sehingga dapat meningkatkan akses dan kapasitas pengurus maupun anggota paguyuban.

Berdasarkan indikator yang telah ditentukan peneliti, ada enam indikator yang menjadi tolak ukur evaluasi kebijakan yang telah dilakukan peneliti sebagai sumber pengumpulan data kepada para informan. Hasil penerapan di lapangan menggunakan tolak ukur indikator-indikator evaluasi kebijakan yang telah dilakukan peneliti, sebagai berikut:

1. Efektivitas

Peraturan daerah ini memiliki tujuan untuk mempertahankan identitas budaya di Yogyakarta. Keberadaan becak dan andong merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari identitas pusat budaya di Yogyakarta. Oleh karena itu, pelaksanaan kebijakan harus mencapai tujuan utama yakni sebagai pelestarian dan identitas budaya di Yogyakarta, Tri Wahyuno mengatakan:

“Tujuan pelaksanaan kebijakan belum maksimal, karena pemerintah akan membatasi akses andong di tahun 2027. Pemerintah akan menerapkan pembuatan aplikasi untuk andong sehingga para pengemudi hanya bisa akses untuk mengambil penumpang saja di Kawasan Malioboro” (*wawancara dengan Tri Wahyuno pengemudi andong pada 22 Januari 2025*)

Aplikasi pemesanan andong secara online pernah diluncurkan oleh Grab yang saat itu pemerintah bekerja sama untuk menghadirkan terobosan baru moda transportasi tradisional online GrabAndong di Yogyakarta. Awal mula perjalanan GrabAndong berawal pada tahun 2019 yang pada saat itu juga didukung oleh Fakultas Kedokteran Hewan UGM untuk program perawatan kuda yang diambil dari pendapatan aplikasi. Aplikasi ini tidak berjalan cukup lama dan memudar pada awal pandemic Covid-19 sehingga para pengemudi tidak lagi menjalankan aplikasi tersebut.

Gambar 3. 1 Aplikasi GrabAndong



Sumber : Grab.com

Sesuai dengan penyampaian dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Kawasan Malioboro akan dijadikan kawasan semi pedestrian dalam rangka pengalihan jalan untuk mendukung grand design Malioboro di masa mendatang. Kebijakan ini memicu para pengemudi andong untuk menyesuaikan dengan perkembangan dalam rangka mendukung grand design Malioboro sehingga pengemudi diberikan alternatif aplikasi online pemesanan andong. Sehingga para pengunjung juga mungkin mengalami

kesulitan karena harus turun di daerah yang cukup jauh dari kawasan Malioboro.

Aplikasi andong yang didesain pemerintah akan dilakukan uji coba kontrak selama 6 bulan yang akan dijalankan dengan sistem ketua paguyuban akan melakukan pembayaran sebesar 3 juta rupiah/bulan untuk aplikasi agar dapat diakses anggotanya dalam mengambil penumpang di Kawasan Malioboro. Dalam rangka pencapaian tujuan peraturan daerah sesuai dengan perkembangan teknologi yang terjadi, para pengemudi andong dan becak mengalami sedikit kesulitan dikarenakan peralihan yang cukup signifikan tanpa adanya pembinaan khusus dari pemerintah. Dampak yang terjadi kepada para pengemudi atau penerima manfaat kebijakan akan mengalami keterbatasan tempat atau akses serta permasalahan-permasalahan baru yang timbul akibat peralihan signifikan, Jiono mengatakan:

“Dulu enak akses jalan kami leluasa, andong berada di jalur lambat sehingga kemungkinan macet dan dapat penumpang juga kecil. Kalo sekarang terbatas karena jalur yang dilalui hanya satu dan semua kendaraan melalui satu jalur ini” (*wawancara dengan Jiono pengemudi andong pada 22 Januari 2025*)

Dahulunya Kawasan Malioboro memiliki jalur lambat dan jalur cepat didukung oleh para pedagang kaki lima di sepanjang jalan Malioboro. Para pengemudi transportasi tradisional memiliki keleluasaan dan tidak sering terjadi kemacetan, karena desain jalan Malioboro yang masih luas. Pada awal tahun 2022 kawasan Malioboro direvitalisasi dengan membuat Jalan Malioboro menjadi jalan satu arah dan pedagang

kaki lima mulai dipindahkan secara bertahap. Hal ini, membuat perubahan yang cukup signifikan di kalangan para pengemudi moda transportasi tradisional.

Gambar 3. 2 Desain Malioboro Sebelum Revitalisasi



Sumber : merdeka.com

Para pengemudi becak dan andong mungkin cukup belum merasakan manfaat yang cukup dalam dukungan pemerintah untuk melestarikan becak dan andong karena para pengemudi harus mematuhi kebijakan-kebijakan yang telah dibuat yang tidak dipertimbangkan lebih lanjut dengan para penerima manfaat kebijakan. Hal ini juga disebabkan banyaknya paguyuban atau kelompok yang ada di lingkungan masyarakat sehingga mungkin akses informasi yang diberikan belum tersampaikan secara maksimal di kalangan para pengemudi. Pelibatan dalam hal menentukan kebijakan yang dibuat pemerintah menjalin komunikasi dengan ketua paguyuban atau perwakilan paguyuban akan tetapi informasi tersebut tidak tersampaikan secara maksimal kepada anggota paguyuban andong maupun paguyuban becak yang ada di Kawasan Malioboro.

2. Efisiensi

Studi ini mengevaluasi seberapa jauh Pemerintah Kota Yogyakarta telah mencapai tujuan peraturan daerah, apakah usaha atau program yang

telah dilakukan telah berdampak kepada penerima manfaat di Kawasan Malioboro dan menerapkan aspek-aspek yang dipakai dalam penerapan pelaksanaan peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional.

Kondisi di lapangan pelaksanaan peraturan daerah pemerintah menerapkan pelarangan kendaraan pribadi di Kawasan Malioboro pada pukul 6-9 malam WIB. Sejauh ini usaha yang dilakukan pemerintah Kota Yogyakarta berbentuk peningkatan sarana prasarana dan peraturan pembatasan dalam rangka mewujudkan Kawasan Malioboro menuju semi pedestrian. Program atau usaha untuk memberdayakan penerima manfaat seperti para pengemudi becak dan andong sejauh ini belum dilakukan serta para pengemudi yang menjadi peran utama dalam melestarikan budaya dan identitas Yogyakarta belum merasakan dampak yang cukup.

Gambar 3. 3 Kawasan Malioboro Bebas Kendaraan



Sumber : Tempo.co

Mungkin usaha yang dilakukan pemerintah sudah cukup mendorong perkembangan sektor pariwisata di Kawasan Malioboro. Akan tetapi, persoalan mendorong perekonomian daerah melalui kebijakan ini belum dapat dikatakan cukup, para pengemudi becak dan andong hanya menerima dan menjalankan apa yang menjadi kehendak pemerintah, Nur mengatakan:

“Yaa, namanya rezeki nggak bisa kita berharap kepada siapapun, kita hanya menerima dan menjalani apa yang menjadi keputusan pemerintah”
(wawancara dengan Nur pengemudi becak pada 22 Januari 2025)

Melihat kondisi para pengemudi atau orang yang menjadi garda terdepan dalam menjalankan aspek-aspek peraturan daerah yang salah satunya adalah pelestarian, para pengemudi becak dan andong belum merasakan secara langsung program atau usaha pemerintah dalam memberdayakan sumber daya manusia untuk mendukung kelancaran pelaksanaan peraturan daerah karena para pengemudi lah yang menjadi salah satu sumber daya manusia untuk mendukung tujuan utama peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional.

Melihat ketersediaan sumber daya yang cukup memiliki pengaruh yang penting dalam mendukung efisiensi suatu kebijakan. Sumber daya tersebut harus dialokasikan dengan tepat sasaran agar dapat menghasilkan manfaat yang lebih serta meningkatkan efisiensi secara keseluruhan. Pengambilan kebijakan dapat menentukan apakah kebijakan yang dilaksanakan telah mencapai tujuan utama dengan merata tidak hanya peningkatan sarana dan prasarana saja tetapi juga terdapat pemberdayaan dan pengembangan sumber daya yang menjadi satu kesatuan. Hal ini dapat membantu dalam pengambilan keputusan untuk memperbaiki atau menghentikan pengambilan keputusan yang masih banyak memiliki pro dan kontra serta dapat melihat kebutuhan yang diprioritaskan untuk mendukung kebijakan.

3. Kecukupan

Kecukupan dalam peraturan daerah dapat dilihat dari pertimbangan persyaratan moda transportasi tradisional. persyaratan atau peraturan yang telah dibuat juga merespon kepatuhan para pelaksana kebijakan serta pengawasan yang dilakukan untuk melakukan penegakan agar tidak terjadi pelanggaran kebijakan. Penawaran solusi dan persyaratan yang dibuat dalam kebijakan harus dapat mengatasi permasalahan-permasalahan yang timbul pada pelaksanaan peraturan daerah moda transportasi tradisional.

Peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional telah mengatur persyaratan konstruksi dan operasional moda transportasi becak dan andong. Perihal tarif dan rute diatur secara musyawarah melalui kelompok atau paguyuban becak dan andong. Sejauh ini rute becak dan andong hanya di sekitaran Kawasan Malioboro. Tarif becak dan andong juga telah ditentukan paguyuban, rata-rata tarif andong jika jarak tempuh dekat 50 ribu rupiah dan becak 25 ribu rupiah.

Permasalahan yang dihadapi penerima manfaat pengemudi becak dan andong adalah persaingan antara pengemudi andong dan becak tradisional dengan pengemudi becak motor yang melanggar peraturan dan menghambat tujuan peraturan daerah. Hal ini dirasakan secara langsung oleh pengemudi becak dengan tarif yang ditentukan kelompok paguyuban wisatawan atau masyarakat yang berada di Kawasan Malioboro lebih memilih menggunakan becak motor ketimbang becak tradisional karena tarif yang sama dengan jarak tempuh yang lebih jauh serta waktu yang

cukup singkat untuk mencapai tempat yang dituju. Pengemudi becak yang tergabung menjadi satu dalam komunitas atau paguyuban becak yang di dalamnya terdapat dua jenis kendaraan becak tradisional dan becak motor.

Gambar 3. 4 Becak Kayuh dan Becak Motor di Malioboro



Sumber : Bernas.id

Becak kayuh atau becak tradisional di Malioboro mengikuti paguyuban yang sama sehingga persaingan yang dirasakan dari segi pendapatan cukup menantang bagi para pengemudi becak kayuh. Akan tetapi, para pengemudi becak kayuh yang tidak beralih ke becak motor tetap mempertahankan prinsipnya yang melestarikan kendaraan tradisional walaupun bergabung satu kelompok dengan becak motor.

Ungkapan pengemudi becak tradisional hanya mengikuti dan berharap kepada pemerintah untuk segera menindak lanjuti permasalahan-permasalahan yang terjadi agar dampak dapat dirasakan secara merata. Dampak negatif yang diberikan cukup signifikan kepada para pengemudi becak dan andong. Para pengemudi andong seringkali menemukan pengemudi becak motor yang parkir di wilayah andong, begitupun dengan becak merasakan persaingan yang cukup tidak adil, para pengemudi becak tradisional hanya dapat menerima juga tetap bergabung dengan paguyuban

karena hal ini merupakan lingkup sosial untuk mendapatkan rekan yang satu tujuan yaitu mencukupi kebutuhan ekonomi, Nur mengatakan:

“Kalo ikut paguyuban penting karena untuk menjalankan aspek sosial sesama pengemudi, soal permasalahan yang terjadi tidak terlalu saya perhitungkan karena kami disini sama sama mencari rezeki untuk kebutuhan keluarga. Prinsip saya kenapa tidak beralih juga ke becak motor karena kalau sudah merasakan enak susah lagi untuk kembali ke awal menjadi becak tradisional” (*wawancara dengan Nur pengemudi becak tradisional pada 22 Januari 2025*)

Pengemudi becak tradisional mengungkapkan perihal pendapatan yang dalam sehari mungkin tidak mendapatkan pelanggan. Hal ini diungkapkan dengan kondisi yang terjadi dilapangan dengan adanya permasalahan-permasalahan yang terjadi membuat pendapatan pengemudi becak tradisional tidak menentu. Kecukupan pematuhan peraturan oleh para pengemudi rata-rata para pengemudi becak dan andong selalu mematuhi keputusan yang dibuat pemerintah. Oleh karena itu, para pengemudi berharap agar permasalahan negatif yang terjadi seperti pelanggaran peraturan, polusi, kemacetan, dan lain sebagainya yang menghambat pelaksanaan peraturan dapat segera diatasi dengan adil serta tidak merugikan pihak manapun.

4. Pemerataan

Indikator pemerataan dalam penelitian ini melihat seberapa jauh manfaat yang diterima, keterjangkauan pengambilan keputusan secara adil, dan pengawasan kebijakan telah dilakukan secara adil dan merata. Penyampaian yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Yogyakarta dari program yang dijalankan sudah merata dilihat dari program sarana dan

prasarana ke seluruh lapisan masyarakat baik dari pengemudi moda transportasi tradisional dan masyarakat pengguna transportasi.

Pemerataan kebijakan dapat diukur melalui survei dan studi kasus dengan menganalisis secara mendalam dampak dari kebijakan serta pendapat masyarakat mengenai pemerataan kebijakan dan pengalaman dalam mengakses kebijakan. Akan tetapi, berdasarkan hasil dari perolehan data dari dinas-dinas terkait survei dan studi kasus sejauh ini belum pernah dilaksanakan oleh pemerintah untuk melihat pemerataan secara langsung dilapangan. Usaha atau program untuk mengukur pemerataan kebijakan sampai sejauh ini belum dilakukan oleh pemerintah, Jiono mengatakan:

“Kalo usaha belum dilakukan, mungkin baru berbenah” (*wawancara dengan Jiono Pengemudi Andong pada 22 Januari 2025*)

Peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional telah dijalankan selama 8 tahun lamanya. Pemerataan secara garis besar dalam mendukung pendapatan daerah sudah dilakukan pemerintah melalui program-program strategis di sektor peningkatan ekonomi tetapi tidak melihat program-program yang mungkin secara langsung sangat berdampak kepada para pengemudi becak dan andong maupun paguyuban becak dan andong di Kawasan Malioboro. Pembenahan terus dilakukan ketika merespon permasalahan-permasalahan sosial yang ada di pengemudi moda transportasi tradisional dan paguyuban becak dan andong.

Gambar 3. 5 Desain Becak Tenaga Listrik



Sumber : Harminanto (krjogja.com)

Anggaran untuk uji coba desain becak baru yang menggunakan tenaga listrik diproduksi sebanyak 50 unit sebagai uji coba. Pemerintah saat ini masih melakukan penyempurnaan terkait desain untuk pengalihan becak listrik yang ramah lingkungan yang merupakan program pemerintah untuk mewujudkan Malioboro low emission zone terbebas dari polusi. Satu unit becak listrik diperkirakan dianggarkan pemerintah kurang lebih 50 juta menggunakan dana istimewa yang di desain khas Yogyakarta. Akan tetapi, program ini masih tahap percobaan yang memang saat ini belum berdampak apa-apa sehingga para pengemudi moda transportasi tradisional terutama pengemudi becak tidak banyak yang merasakan manfaat program karena hanya sedikit unit yang dijalankan pada tahap pertama serta masih banyak becak motor yang beroperasi di Kawasan Malioboro.

5. Responsivitas

Responsivitas dalam penelitian ini dilihat dari seberapa jauh penyesuaian perkembangan yang terjadi, pelaksanaan program pemberdayaan, peningkatan kesadaran pengemudi, dan tingkat kepuasan para kelompok masyarakat ketika merasakan dampak yang diberikan dari kebijakan tersebut. Pemerintah Kota Yogyakarta melihat responsivitas melakukan penyesuaian program dengan perkembangan yang terjadi, hal itu dijalankan melalui pemanfaatan teknologi dan program strategis seperti design baru Kawasan Malioboro.

Perkembangan zaman yang terjadi juga mempengaruhi pelaksanaan kebijakan seperti perkembangan teknologi yang terus menerus berkembang setiap tahunnya mengakibatkan kebijakan-kebijakan yang telah dibuat harus segera disesuaikan dengan perkembangan dari berbagai sektor. Ketika suatu kebijakan tidak segera dilakukan penyesuaian akan menimbulkan masalah baru yang akibatnya kebijakan tersebut dapat dikatakan gagal. Para pengemudi menyampaikan pemerintah sudah mulai menyesuaikan dengan perkembangan yang terjadi pada peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional dengan melakukan program-program strategis.

Pemberdayaan pengemudi atau kelompok masyarakat sebagai tokoh utama pelaksanaan peraturan daerah belum dilakukan oleh pemerintah, program-program ini pernah diselenggarakan oleh kampus-kampus atau

mahasiswa perguruan tinggi yang ada di Yogyakarta, Tri Wahyono mengatakan:

Selama ini hanya dari kampus yang melakukan program pelatihan-pelatihan untuk para pengemudi andong, tidak tau kalau becak, cuman dari mahasiswa-mahasiswa itu (*wawancara dengan Tri Wahyono pengemudi andong pada 22 Januari 2025*)

Alokasi anggaran peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional dibantu dengan adanya Dana Keistimewaan. Alokasi anggaran berdasarkan penyampaian para pengemudi dilakukan untuk membuat becak tradisional dengan desain khusus yang mencerminkan identitas Yogyakarta. Perihal pelestarian kebudayaan Dana Keistimewaan berperan penting membantu pelestarian budaya Yogyakarta dengan jumlah yang cukup besar. Dengan adanya dana keistimewaan pemerintah seharusnya lebih dapat menerapkan program-program yang mendukung pelestarian budaya serta mendukung tokoh yang berperan dalam melestarikan budaya di Yogyakarta.

Para pengemudi mengatakan cukup puas dengan adanya program-program tersebut yang dilaksanakan pemerintah. Akan tetapi, lebih diprioritaskan lagi mana kebutuhan yang memang strategis di segala sektor baik pemberdayaan, peningkatan, dan pengembangan yang ketiganya merupakan satu kesatuan berjalan beriringan sesuai dengan kondisi masyarakat.

6. Ketepatan

Penelitian ini melihat ketepatan diukur dari peraturan daerah tentang moda transportasi tradisional telah menerapkan aspek-aspek pelestarian

sosial dan budaya lokal, aspek berkendara, dan pengatasan masalah disertai solusi yang tepat dari pemerintah Kota Yogyakarta. Pemerintah Kota Yogyakarta menyampaikan bahwa peraturan daerah ini telah menerapkan aspek-aspek tersebut, aspek pelestarian sosial dan budaya lokal yang berusaha untuk mempertahankan nilai-nilai budaya dan sosial yang dikembangkan agar tetap relevan seiring perkembangan teknologi yang terjadi.

Pelestarian sosial yang dilakukan bertujuan untuk memperkuat identitas budaya salah satunya moda transportasi tradisional becak dan andong di Yogyakarta. Aspek berkendara seperti kenyamanan, keamanan, dan keselamatan juga telah diterapkan dalam peraturan daerah, penerapan tersebut dilakukan dengan adanya ketentuan persyaratan konstruksi dan teknis sebelum moda transportasi tersebut beroperasi di Yogyakarta. Akan tetapi, berdasarkan penyampaian masyarakat persyaratan sudah diatur dan berlaku untuk pengemudi moda transportasi tradisional hanya saja tidak adanya tindak lanjut terkait para pengemudi yang melanggar aspek-aspek tersebut. Razia atau penegakan hukum jarang dilakukan pemerintah Kota Yogyakarta, sempat dilakukan hanya beberapa kali saja, Jiono mengatakan:

Mungkin sudah cukup berhasil karena memang peraturan itu untuk pelestarian identitas budaya, sejauh ini juga persyaratan-persyaratan yang sudah diatur dijalankan dengan baik tetapi belum cukup maksimal karena penegakan kebijakan yang jarang dilakukan apalagi sekarang persaingan udah banyak, nggak hanya becak dan andong saja (*wawancara dengan Jiono Pengemudi andong Pada 22 Januari 2025*)

Tantangan yang dihadapi melihat kondisi di Kawasan Malioboro, para pengemudi menyampaikan kurangnya akses tempat untuk becak dan andong, kemacetan, kepastian legalitas becak motor yang menghambat jalannya peraturan daerah, dan menyelenggarakan program pemberdayaan tidak hanya sarana dan prasarana saja.

Pemerintah Kota Yogyakarta juga menyampaikan terdapat tantangan pada lingkungan pemerintahan seperti kebijakan yang dilalut dengan niat politik sehingga kebijakan yang belum menjadi urgensi terabaikan, Teguh Setiawan Mengatakan:

“Seperti halnya pejabat publik yang memiliki massa politik, ketika suatu paguyuban memiliki kontribusi politik dan pimpinan paguyuban merupakan orang politik yah repot, karena kita ASN biasa yah netral, sehingga yang bisa kita lakukan hanya edukasi dan sosialisasi tidak memiliki kewenangan untuk penindakan, nah itu bukan suatu problem teknis tetapi sangat mempengaruhi teknis” (*wawancara dengan Teguh Setiawan bidang daya tarik pariwisata Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta*)

Solusi yang dapat ditawarkan untuk permasalahan berdasarkan penyampaian dari Pemerintah Kota Yogyakarta melakukan kerjasama dengan industri pariwisata, membuat keputusan legalitas becak motor atau kebijakan baru sebagai peralihan becak motor, menghadirkan sosialisasi pentingnya pelestarian identitas budaya, dan membuat kebijakan alternatif. Pemerintah Kota Yogyakarta dalam pengatasan masalah tersebut berencana akan melakukan desain baru Kawasan Malioboro semi pedestrian dan peralihan becak motor menjadi becak listrik didukung dengan kebijakan pengembangan transportasi tradisional yang didukung

dengan tenaga bantuan tetapi tidak menghilangkan aspek tradisional atau tenaga manusia.

C. Analisis Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

Hambatan utama dalam pelaksanaan peraturan daerah ini adalah jumlah becak motor yang terus meningkat setiap tahunnya sehingga memungkinkan untuk semakin berkurangnya becak tradisional serta juga dapat menyebabkan kepunahan becak tradisional. Hal ini menjadi hambatan pelestarian identitas budaya lokal pada moda transportasi tradisional yang memiliki dua jenis yaitu becak tradisional dan andong. Adanya persaingan yang cukup banyak menyebabkan para pengemudi becak tradisional melakukan peralihan dan dimodifikasi menjadi kendaraan bermotor. Persaingan berupa adanya becak motor, ojek online, dan aplikasi transportasi lainnya. Karena itu membuat pengemudi becak berinisiatif melakukan solusi dengan adanya persaingan antar pengendara moda transportasi serta becak motor yang lebih cepat dan tidak memakan banyak tenaga.

Tidak adanya sosialisasi dan tindak lanjut peraturan daerah ini juga berpengaruh terhadap pelestarian budaya, karena edukasi dapat dijadikan sebagai salah satu program pemberdayaan para pengemudi moda transportasi tradisional yang memiliki tugas khusus melestarikan dan melanjutkan identitas budaya lokal. Program pemberdayaan dapat dijadikan sebagai salah satu

dorongan untuk pengemudi agar tetap terus melakukan pelestarian identitas budaya.

Kendala selanjutnya berupa paguyuban atau kelompok yang bukan badan hukum, sehingga menyebabkan pelaksanaan hibah atau bantuan tidak dapat dilakukan. Lembaga yang berbadan hukum jika akan banyak menaungi para pengendara dapat menghasilkan manfaat yang cukup luas dan merata ketika terdapat program-program untuk mendukung pelestarian budaya.

Moda transportasi tradisional harus didesain ulang dapat berupa menjadikan moda transportasi tradisional menjadi kendaraan pariwisata sehingga terdapat kepastian pelanggan untuk para pengemudi karena bekerja sama dengan industri perhotelan yang mempromosikan kendaraan tradisional yang menjadi ciri khas di Yogyakarta.

“Mungkin saat ini yang menjadi kendala pelaksanaan peraturan ini ya becak motor yang masih banyak beroperasi di Kawasan Malioboro” (wawancara dengan Dani Seksi Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta)

Hambatan yang umum dirasakan baik pemerintah maupun ungkapan para pengemudi moda transportasi tradisional. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti di Kawasan Malioboro, becak motor mendominasi di sepanjang jalan Malioboro baik di mall bagian utara, tengah, dan selatan. Adanya becak motor juga masih menjadi kebingungan pemerintah Kota Yogyakarta yang saat ini hanya dapat secara perlahan melakukan program untuk mengalihkan becak motor menjadi becak listrik didukung dengan desain baru Kawasan Malioboro semi pedestrian.

“Kalo ada becak motor di sekitaran parkir khusus atau cekungan andong kami bertindak sebagai pengemudi andong yang berhak disana” (wawancara dengan Jiono Pengemudi Andong)

Akses dan tata ruang Malioboro yang semakin sempit dan banyak didominasi oleh kendaraan becak motor menyebabkan Kawasan Malioboro padat berdampak pada kemacetan dan polusi yang disebabkan tata ruang yang tidak menyanggupi menampung banyaknya kendaraan yang beroperasi di Kawasan Malioboro. Penegakan hukum yang kurang konsisten dapat mengurangi efek jera bagi para pelanggar peraturan sehingga dugaan kepentingan politik yang didukung untuk konsistensi peraturan harus segera dihilangkan karena Ketika adanya kepentingan atau unsur politik dalam sebuah kebijakan akan menyebabkan permasalahan beruntun yang mengakibatkan kurangnya konsistensi pemerintah dalam menangani permasalahan yang timbul. Hal ini dapat diartikan sebagai konflik kepentingan yang mungkin berdampak pada pelaksanaan secara ekonomis sehingga menimbulkan resistensi.

Tata ruang jalur yang pada awalnya terdapat jalur lambat untuk para pengemudi leluasa dalam mencari pelanggan. Para pengemudi merasakan hal ini merupakan salah satu mata pencaharian utama ketika mereka merasa terancam secara ekonomi akan membuat tindakan yang berujung penolakan terhadap kebijakan. Melalui identifikasi faktor-faktor penghambat dapat diterapkan solusi untuk memastikan bahwa kebijakan dapat diterapkan dengan lancar serta tidak ada hambatan yang sangat krusial. Penerapan solusi dapat dilakukan dengan cara melibatkan berbagai pihak yang terlibat dalam penegakan kebijakan untuk kenyamanan.

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong sebagian cukup optimal melalui pengembangan sarana prasarana dalam mendukung sektor pariwisata dan budaya pelestarian identitas budaya juga cukup optimal dijalankan sesuai peraturan daerah. Meskipun dalam hasil penelitian, peneliti menemukan pelaksanaan yang masih terhambat akibat permasalahan yang akan berdampak pada keberlangsungan pelestarian identitas budaya di Kota Yogyakarta.
2. Berdasarkan indikator fokus penelitian pemerintah tercapai efektivitas dalam mencapai tujuan kebijakan sebagai pelestarian identitas budaya Yogyakarta.
3. Pemerintah belum mencapai efisiensi dalam melaksanakan kebijakan karena upaya yang dilakukan belum maksimal yang semakin lama akan membuat punahnya transportasi tradisional
4. Pemerintah belum mencapai kecukupan melihat masih banyak permasalahan dan hambatan yang belum terpecahkan serta belum menimbulkan pencapaian hasil dari berbagai upaya yang dilakukan
5. Pemerintah belum mencapai indikator pemerataan dilihat dari penelitian yang dilakukan tidak terdapat transparansi terkait anggaran yang didistribusikan untuk para penerima manfaat kebijakan

6. Pemerintah telah mencapai indikator responsivitas berdasarkan program dan upaya yang dilakukan pemerintah dalam pelaksanaan kebijakan dilihat dari pelibatan kelompok-kelompok didukung dengan beberapa masukan yang disampaikan selalu diterima oleh pemerintah
7. Pemerintah belum mencapai indikator ketepatan melihat hasil kebijakan belum terlihat berpengaruh terhadap para penerima manfaat seperti pengemudi becak dan andong serta belum adanya studi melihat keuntungan pelaksanaan kebijakan tersebut.
8. Berdasarkan hasil penelitian dengan mengukur tingkat kemungkinan peraturan daerah untuk dilakukan evaluasi menggunakan indikator-indikator yang digunakan peneliti menghasilkan kesimpulan bahwa seiring dengan perkembangan yang terus meningkat serta permasalahan yang sudah sulit untuk dihadapi dan diatasi membuat peraturan daerah tersebut harus dilakukan penyesuaian berupa evaluasi pelaksanaan yang akan membuat peraturan daerah menjadi lebih kuat dan berkembang sehingga pelaksanaannya akan sesuai dengan kebutuhan yang terjadi di lingkungan masyarakat.

B. Saran

1. Solusi atau saran yang ditawarkan penulis tentang pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 dilaksanakan dan dievaluasi secara keseluruhan di berbagai bidang baik peningkatan, pengembangan, dan pemberdayaan. Karena hal ini merupakan satu kesatuan yang menjadikan peraturan secara utuh prosesnya maksimal. Pemerintah harus melakukan

koordinasi dengan penegak hukum agar para pengemudi yang melanggar dapat dilakukan razia sehingga mendapatkan kesetaraan perlindungan yang sebagaimana mestinya untuk para pengemudi moda transportasi tradisional.

2. Melakukan pemetaan permasalahan yang terjadi sehingga dapat menentukan sumber masalah yang menjadi prioritas utama untuk segera diatasi. Selanjutnya, masalah dianalisis dan disesuaikan dengan kegiatan/program yang dilaksanakan untuk mengatasi permasalahan yang terjadi. Seiring berjalannya program terus diukur tingkat keberhasilan pada setiap tahap perubahan sehingga akan menghasilkan dampak yang bermanfaat.
3. Produsen transportasi dengan design khas tradisional diberikan dukungan penuh agar pelestarian identitas budaya semakin kuat dari generasi ke generasi berikutnya. Proses dukungan dapat berupa aturan produksi yang tepat. Hal ini akan menciptakan keselarasan identitas budaya yang semakin menarik perhatian wisatawan di Yogyakarta serta dapat memberikan kesempatan kepada para produsen mendapatkan tempat dan pemasaran yang terjamin.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- Afriadi, D., Jefrizal, J., & Idayanti, I. (2024). Kajian sosial budaya moda transportasi tradisional sampan Leper Indragiri Hilir. *Jurnal Ikadbudi*, 13(1), 39–52. <https://doi.org/10.21831/IKADBUDI.V13I1.69297>
- Arikunto, S. (2013). *Manajemen penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Becak, P., Dalam, T., Pariwisata, M., Kawasan, D., Yogyakarta, M., Windy, L., Haryanto, O., Almira, R., & Harseno, A. R. (2022). Peran becak tradisional dalam mendukung pariwisata di kawasan malioboro yogyakarta. *Askara: Jurnal Seni Dan Desain*, 1(1), 73–80. <https://doi.org/10.20895/ASKARA.V1I1.730>
- Budi Wibowo, S. (2016). Membangun pendidikan karakter generasi muda melalui budaya kearifan lokal di era global. *Premiere Educandum : Jurnal Pendidikan Dasar Dan Pembelajaran*, 3(01). <https://doi.org/10.25273/PE.V3I01.57>
- Deky Saputra, ZE, N. R. D. (2022). Transportasi tradisional sado di kota jambi 1980-2010. *Istoria: Jurnal Ilmiah Pendidikan Sejarah Universitas Batanghari*, 5(1), 65–77. <https://doi.org/10.33087/ISTORIA.V5I1.104>
- Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta. (n.d.). Retrieved September 26, 2024, from <https://pariwisata.jogjakota.go.id/detail/index/428>
- Dunn, W. N. (1999). *Pengantar analisis kebijakan publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Eko, S. (2021). Government making: rebuilding government science. *Governabilitas (jurnal ilmu pemerintahan semesta)*, 2(1), 1–19. <https://doi.org/10.47431/GOVERNABILITAS.V2I1.109>
- Faktor, A., Mempengaruhi, Y., Sepeda, P., Besar, K.-K., Barat Acuviarta, J., Mukti, A., Permana, P., Pasundan, U., Id, A., & Com, A. (2022). Analisis Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Sepeda Motor di Kota-Kota Besar Jawa Barat. *Jurnal Riset Ilmu Ekonomi*, 2(3), 171–180. <https://doi.org/10.23969/JRIE.V2I3.41>
- Fatah Yogatama Politeknik Transportasi Darat Indonesia -STTD Jalan Raya Setu, F. K., Barat, J., Sarjana, S., & Transportasi Darat Indonesia -STTD Jalan Raya Setu, P. K. (2023). Katalis regenerasi urban kota yogyakarta: kota kreatif, tod, dan sistem transportasi berkelanjutan. *Berkala Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi*, 1(2), 387–391. <https://journal.unej.ac.id/BerkalaFSTPT/article/view/613>
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Fiery, F. (2018). *Implementasi Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong*.
- Habibie, S. A. dkk (2024). Analisi hukum peraturan daerah terhadap penertiban kendaraan becak motor (bentor). *Jurnal Restorative Justice*, 8(1), 33-54. <https://doi.org/10.35724/jrj.v8i1.6041>
- Handoyo, E. (2012). *Kebijakan Publik*. Semarang: Penerbit Widya Karya Semarang.

- Hartono, B., Ratnasari, D. N., Akbar, R., Purnama, S. J., Pascasarjana, P., Pengembangan, K., Sekolah, P., Stratejik, K., & Global, D. (2022). Delman dan media sosial dalam pengembangan pariwisata di Jakarta. *J-3P (Jurnal Pembangunan Pemberdayaan Pemerintahan)*, 45–58. <https://doi.org/10.33701/J-3P.V7I1.2206>
- Hermanto Suaib dkk. (2022). *Pengantar Kebijakan Publik*. Makassar: Humanities Genius.
- Iscahyono, F. A. & Kusumantoro, P. I. (2017). Studi kelembagaan dalam keberlanjutan becak tradisional di Kota Yogyakarta. *Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 22(1), 60–73. <https://doi.org/10.35967/njip.v22i1.447>
- Kartodirdjo, S. (1981). *The Pedicab in Yogyakarta : A study of low cost transportation and poverty problems*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Makruf Haifani Jumhan, A., Perencanaan Pembangunan Daerah, B., & Istimewa Yogyakarta, D. (2021). Analisis Perilaku Motivasional Pengemudi Becak sebagai Bahan Intervensi Kebijakan Penanganan Betor di Daerah Istimewa Yogyakarta. 2(1), 49–62. <https://doi.org/10.47753/pjap.v2i1.29>
- Manggasari, R. E. (2019). Kota sebelum mesin : Yogyakarta periode 1950an-1970an. *Jurnal Lembaran Sejarah*, 15(2), 121-143. <https://journal.ugm.ac.id/lembaran-sejarah/article/viewFile/59531/29104>
- Mekarisce, A. A. (2020). Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data pada Penelitian Kualitatif di Bidang Kesehatan Masyarakat. *Jurnal Ilmiah Kesehatan Masyarakat : Media Komunikasi Komunitas Kesehatan Masyarakat*, 12(3), 145–151. <https://doi.org/10.52022/JIKM.V12I3.102>
- Nasution, F. A. (2023). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Harfa Creative.
- Pasri, A. A., & Sabaruddin, S. (2019). Desain ruang jalan bendi pada kawasan perkotaan kota Ternate. *Journal Of Science and Engineering*, 2(2). <https://doi.org/10.33387/JOSAE.V2I2.1404>
- Permatasari, I. A. (2020). Kebijakan publik (teori, analisis, implementasi dan evaluasi kebijakan). *TheJournalish: Social and Government*, 1(1), 33–37. <http://thejournalish.com/ojs/index.php/thejournalish/article/view/7>
- Prasetya, B. B., Salsabila, K., & Prakusha, B. (2024). Go Horse: Aplikasi Manajemen Pemberdayaan Transportasi Kuda Berbasis AI dengan Menggabungkan Tradisi dan Teknologi. *Journal Science Innovation and Technology (SINTECH)*, 4(2), 38–45. <https://doi.org/10.47701/SINTECH.V4I2.3988>
- Rahman, F. (2018). *Teori Pemerintahan*. Malang: UB Press.
- Sarwono, J. (2006). *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Situmorang, C. H. (2016). *Kebijakan Publik (Teori Analisis, Implementasi dan Evaluasi Kebijakan)*. Jakarta: Social Security Development Institute.
- Sugiyono. (2016). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Susyanto Ahmad, A. A. P. M. D. Y. D. (2020). Studi desain jalur kendaraan tak bermotor kawasan perkotaan di kota ternate. *Renovasi : Rekayasa Dan Inovasi Teknik Sipil*, 5(2), 61–73.
<https://jurnal.ustjogja.ac.id/index.php/renovasi/article/view/9623>

Artikel

10 Potret Kondisi Jalan Malioboro Yogyakarta Tempo Dulu, Tetap Ikonik Meski Zaman Terus Berubah - merdeka.com. (n.d.). Retrieved March 17, 2025, from <https://www.merdeka.com/otomotif/10-potret-kondisi-jalan-malioboro-yogyakarta-tempo-dulu-tetap-ikonik-meski-zaman-terus-berubah-143449-mvk.html>

50 Becak Listrik Beroperasi di Jogja, Ini Penampakan Estetiknya - Krjogja. (n.d.). Retrieved March 17, 2025, from <https://www.krjogja.com/yogyakarta/1244518901/50-becak-listrik-beroperasi-di-jogja-ini-penampakan-estetiknya>

Kawasan Malioboro Yogyakarta - Badan Otorita Borobudur. (n.d.). Retrieved September 26, 2024, from <https://bob.kemenparekraf.go.id/1912-kawasan-malioboro/>

Kemenpar dan Grab Berdayakan Andong, Tarik Wisatawan ke Yogyakarta| Grab ID. (n.d.). Retrieved March 17, 2025, from <https://www.grab.com/id/press/tech-product/ministry-of-tourism-and-grab-empower-andong-attracting-tourists-to-visit-yogyakarta/>

Paguyuban Becak Motor Keluhkan Larangan Beroperasi di Kawasan Malioboro pada Uji Coba Pedestrian - e-Parlemen DPRD DIY. (n.d.). Retrieved September 26, 2024, from <https://www.dprd-diy.go.id/paguyuban-becak-motor-keluhkan-larangan-beroperasi-di-kawasan-malioboro-pada-uji-coba-pedestrian/>

Portal Berita Pemerintah Kota Yogyakarta - Cari Solusi Soal Betor, Pemkot Gelar Diskusi. (n.d.). Retrieved September 26, 2024, from <https://warta.jogjakota.go.id/detail/index/5330>

Profil Becak di Indonesia/Sejarah perkembangan becak di Indonesia - Wikibuku bahasa Indonesia. (n.d.). Retrieved March 16, 2025, from https://id.wikibooks.org/wiki/Profil_Becak_di_Indonesia/Sejarah_perkembangan_becak_di_Indonesia

Sejarah Becak: Dari Jepang ke Indonesia dan Populernya di Yogyakarta - Museum Sonobudoyo Yogyakarta. (n.d.). Retrieved March 16, 2025, from <https://sonobudoyo.jogjaprovo.go.id/id/tulisan/read/sejarah-becak:-dari-jepang-ke-indonesia-dan-populernya-di-yogyakarta>

Siapaakah penemu becak dan mengapa bisa tersebar di Indonesia? - Quora. (n.d.). Retrieved March 16, 2025, from <https://id.quora.com/Siapaakah-penemu-becak-dan-mengapa-bisa-tersebar-di-Indonesia>

Sultan Menegaskan Becak Motor dan Skuter Listrik Tak Boleh Beroperasi di Kawasan Malioboro Jogja – Jogja Yogyakarta istimewa. (n.d.). Retrieved September 26, 2024, from <https://jogya.com/sultan-menegaskan-becak-motor-dan-skuter-listrik-tak-boleh-beroperasi-di-kawasan-malioboro-jogja/>

Upaya pemerintah daerah istimewa yogyakarta dalam menangani beroperasinya becak motor di daerah istimewa yogyakarta - Repository UMY. (n.d.). Retrieved September 26, 2024, from <https://etd.umy.ac.id/id/eprint/6578/>

Dokumen dan Peraturan Perundang-Undangan

Fiery, F. (2018). Implementasi Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong. Skripsi. Yogyakarta: Program Sarjana Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD”

Kusumawati, F. (2022). Kelembagaan Pengelolaan Common Pool Resource Oleh Desa di Kapanewon Prambanan Daerah Perbukitan Dalam Mengatasi Masalah Krisis Air di Masyarakat. Skripsi. Yogyakarta: Program Sarjana Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD”

Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional (Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2016 Nomor 5, Tambahan Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5)

Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2015 tentang Pola Pengembangan Transportasi Wilayah (Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2015 Nomor 11, Tambahan Lembaran Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 11)

Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No 4 Tahun 2020 tentang Perubahan Daerah Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah Kota Yogyakarta (Lembaran Daerah Kota Yogyakarta Tahun 2020 Nomor 4)

Peraturan Walikota Kota Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor di Kota Yogyakarta (Berita Daerah Kota Yogyakarta Tahun 2010 Nomor 25)

Peraturan Walikota Kota Yogyakarta Nomor 92 Tahun 2021 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi, dan Tata Kerja Sekretariat Daerah (Berita Daerah Kota Yogyakarta Tahun 2021 Nomor 92)

Sholihah, N. A. (2018). Pelaksanaan Kewenangan Pemerintah Daerah Dalam Penyelenggaraan Moda Transportasi Tradisional Berdasarkan Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak Dan Andong Di Kota Yogyakarta. Thesis. Yogyakarta: Program Magister Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 170, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5339)

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025)

LAMPIRAN

1. Daftar Pertanyaan

No	Indikator	Pertanyaan
1.	Efektivitas	Apakah pelaksanaan kebijakan telah mencapai tujuan yang ingin dicapai?
		Bagaimana dampak dari pelaksanaan kebijakan bagi masyarakat?
		Apa saja tantangan yang dihadapi dalam pelaksanaan kebijakan tersebut?
		Seberapa besar masyarakat terlibat dalam perencanaan dan pelaksanaan kebijakan?
2.	Efisiensi	Apa saja usaha yang dilakukan dalam mencapai tujuan kebijakan?
		Apakah usaha yang telah dilakukan telah berdampak terhadap aktivitas di kawasan malioboro?
		Apakah kebijakan telah menerapkan aspek kenyamanan dan keamanan dalam pelayanan moda transportasi tradisional?
		Apakah keberadaan transportasi tradisional telah mendukung pengembangan sektor pariwisata, budaya, dan perekonomian daerah?
3.	Kecukupan	Apakah kebijakan telah mempertimbangkan aspek jenis kendaraan, rute, tarif, dan kapasitas angkut moda transportasi tradisional?

		Bagaimana tingkat kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan?
		Bagaimana mekanisme pengawasan terhadap kelayakan kendaraan dan pengemudi?
		Bagaimana cara menyeimbangkan antara pelestarian dengan kebutuhan modernisasi?
		Apakah kebijakan cukup untuk mengatasi masalah-masalah terkait moda transportasi tradisional? (kemacetan, polusi, kecelakaan) serta adakah kelompok tertentu yang dirugikan oleh pelaksanaan kebijakan?
4.	Pemerataan	Apakah manfaat dari kebijakan telah merata kepada kelompok atau individu masyarakat?
		Bagaimana kebijakan tarif dapat disesuaikan dalam mendukung keterjangkauan bagi seluruh lapisan masyarakat?
		Apa saja usaha pemerintah dalam memastikan kebijakan telah dilaksanakan secara adil?
5.	Responsivitas	Apakah kebijakan telah disesuaikan dengan perkembangan yang terjadi setiap tahunnya?
		Apakah terdapat program pemberdayaan masyarakat terkait pengembangan moda transportasi tradisional untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang tujuan kebijakan?
		Seberapa besar alokasi anggaran yang digunakan dalam mendukung pelaksanaan kebijakan?

		Bagaimana tingkat kepuasan pemangku kepentingan terhadap pelaksanaan kebijakan?
6.	Ketepatan	Apakah kebijakan mempertimbangkan aspek pelestarian sosial dan budaya lokal yang terkait dengan moda transportasi tradisional?
		Apakah kebijakan telah berhasil dalam meningkatkan keselamatan, keamanan, kenyamanan, dan pendapatan ekonomi masyarakat
		Apa saja tantangan utama dalam pelaksanaan kebijakan dan bagaimana solusi yang ditawarkan untuk mengatasi tantangan tersebut?

2. Daftar Narasumber

a. Identitas Narasumber	
Nama	Tri Wahyuno
Jenis Pekerjaan	Pengemudi Andong
Umur	48
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Jl Parangtritis, Bantul
Pekerjaan/Profesi	Pengemudi Andong
b. Identitas Narasumber	
Nama	Jiono
Jenis Pekerjaan	Pengemudi Andong
Umur	62
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Potorono, Banguntapan, Bantul
Pekerjaan/Profesi	Pengemudi Andong
c. Identitas Narasumber	
Nama	Suharmanto
Jenis Pekerjaan	Pengemudi Becak
Umur	62
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Jetis , Bumijo, Bantul
Pekerjaan/Profesi	Pengemudi Becak
d. Identitas Narasumber	
Nama	Nur
Jenis Pekerjaan	Pengemudi Becak
Umur	47
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Kedungjiwo, Mantrijeron
Pekerjaan/Profesi	Pengemudi Becak
e. Identitas Narasumber	

Nama	Freddy
Jenis Pekerjaan	Ketua Paguyuban Becak Mal Utara
Umur	50
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Banguntapan, Bantul
Pekerjaan/Profesi	Pengemudi Becak Motor
f. Identitas Narasumber	
Nama	Dani
Jenis Pekerjaan	Seksi Angkutan Jalan
Umur	47
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Solo, Jawa Tengah
Pekerjaan/Profesi	Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta
g. Identitas Narasumber	
Nama	Ekwanto
Jenis Pekerjaan	UPT Pengelolaan Kawasan Cagar Budaya
Umur	52
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Gondomanan, Kota Yogyakarta
Pekerjaan/Profesi	Dinas Budaya Kota Yogyakarta
h. Identitas Narasumber	
Nama	Teguh Setiawan
Jenis Pekerjaan	Bidang Daya Tarik Pariwisata
Umur	48
Jenis Kelamin	Laki-laki
Alamat	Kota Yogyakarta
Pekerjaan/Profesi	Dinas Budaya Kota Yogyakarta

3. Dokumentasi Penelitian



