

Kebijakan Moda Transportasi Tradisional Becak Dalam Mendukung Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta

Ardi Bayu Wijaya (1), R. Widodo Triputro (2)

(1) Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta

(2) Sekolah Tinggi Pembangunan Masyarakat Desa “APMD” Yogyakarta

(1) Email Korespondensi: ardibayuwijaya@gmail.com

Abstrak: Sejalan dengan perkembangan era yang semakin modern, Daerah Istimewa Yogyakarta berkembang dengan menjaga nilai-nilai budaya dan sejarah yang dimilikinya sebagai identitas daerah. Identitas ini membuat Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki daya tarik wisata baik bagi wisatawan domestik maupun internasional. Salah satu warisan budaya di bidang transportasi yang masih eksis di Daerah Istimewa Yogyakarta adalah becak tradisional. Di era perkembangan teknologi yang pesat, becak tradisional masih menjadi sumber mata pencaharian utama bagi sebagian besar pengemudi becak. Dalam mewujudkan upaya pelestarian, becak tradisional kini dijadikan sebagai alternatif transportasi untuk menunjang pariwisata. Upaya pelestarian becak tradisional telah didukung oleh peraturan daerah yang juga melindungi keberadaan transportasi ini. Dalam rencana pengembangan pariwisata daerah, becak tradisional digunakan sebagai alternatif transportasi yang dapat mendukung sektor pariwisata. Hasil penelitian ini menggambarkan kebijakan moda transportasi becak tradisional dalam mendukung pariwisata beserta faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan kebijakan tersebut.

Kata kunci: Kebijakan, Transportasi Tradisional, Pariwisata

Abstract: In line with the development of the increasingly modern era, the Special Region of Yogyakarta has developed by maintaining the cultural and historical values it has as a regional identity. This identity makes the Special Region of Yogyakarta have a tourist attraction for both domestic and international tourists. One of the cultural heritages in the field of transportation that still exists in the Special Region of Yogyakarta is the traditional pedicab. In the era of rapid technological development, traditional pedicabs are still the main source of livelihood for most pedicab drivers. In realizing preservation efforts, traditional pedicabs are now used as an alternative means of transportation to support tourism. Efforts to preserve traditional pedicabs have been supported by regional regulations that also protect the existence of this transportation. In the regional tourism development plan, traditional pedicabs are used as alternative transportation that can support the tourism sector. The results of this study describe the policy of traditional pedicab transportation modes in supporting tourism along with supporting and inhibiting factors in implementing the policy.

Keywords: Policy, Traditional Transportation, Tourism

Article History :

Received 23-01-2025; Revised 17-02-2025; Accepted 23-04-2025

PENDAHULUAN

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan daerah setingkat provinsi dengan status keistimewaan sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2012 tentang Keistimewaan Daerah Istimewa Yogyakarta. Selain itu Daerah Istimewa Yogyakarta juga dikenal sebagai kota pendidikan atau kota pelajar yakni sebagai daerah tujuan untuk menimba ilmu pengetahuan. Daerah Istimewa Yogyakarta juga sebagai destinasi wisata dengan obyek wisata, di antaranya tempat bersejarah, dan budaya masyarakat lokal nya yang masih cukup kental. Jumlah wisatawan yang tinggi menjadi peluang bagi para pelaku usaha khususnya transportasi tradisional becak dan andong, yang menjadi identitas dari Daerah Istimewa Yogyakarta sekaligus menjadi salah satu daya tarik bagi wisatawan untuk berkunjung.

Kota Yogyakarta merupakan salah satu wilayah di DIY sekaligus sebagai pusat ibukota DIY, sehingga memiliki nuansa kerajaan yang khas dan banyak menerima kunjungan orang dari daerah lain maupun manca negara, baik untuk keperluan wisata, pendidikan, bisnis, dan sebagainya. kunjungan wisata pada akhir September 2024 telah mencapai delapan juta wisatawan, menurut data dari Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta. Secara umum, kekayaan budaya dan alam Daerah Istimewa Yogyakarta membuatnya menonjol dari tempat lain. Keunggulan Kota Yogyakarta menarik banyak wisatawan, baik domestik maupun mancanegara karena cukup banyak obyek wisata berupa peninggalan sejarah seperti candi, bangunan karaton, wisata alam berupa pantai dan gunung, dan sebagainya. Dengan beragamnya objek wisata, tentu berpengaruh pada industri pariwisata seperti akomodasi, restoran, dan lain-lain. Berbagai macam atraksi wisata budaya Yogyakarta merupakan potensi wisata budaya unggulan (Nugraha et al., 2023).

Sesuai dengan perkembangan zaman yang semakin modern, Kota Yogyakarta berkembang dengan mempertahankan nilai kebudayaan dan kesejarahan yang dimiliki sebagai identitas daerah. Identitas tersebut menjadikan Kota Yogyakarta memiliki daya tarik wisata baik oleh wisatawan domestik maupun internasional. Dalam kondisi tersebut, tentu mobilitas orang bisa dikatakan tinggi, sehingga cukup banyak warga masyarakat Kota Yogyakarta yang berkecimpung di bidang usaha transportasi, antara lain moda transportasi tradisional seperti becak, andong, dan penyawaan sepeda ontel.

Salah satu warisan budaya di bidang transportasi yaang masih ada di Kota Yogyakarta adalah becak tradisional sebagai salah satu moda transportasi darat. Di era perkembangan teknologi yang pesat, becak tradisional masih menjadi salah satu sumber mata pencaharian utama bagi sebagian penduduk yang berprofesi sebagai pengemudi becak. Dalam mewujudkan upaya pelestarian moda transportasi tersebut, kini becak tradisional dimanfaatkan sebagai transportasi alternatif pendukung pariwisata di Kota Yogyakarta.

Upaya pelestarian becak tradisional telah didukung dengan adanya peraturan daerah yang juga sekaligus melindungi keberadaan sarana transportasi tersebut. Dalam rencana pembangunan daerah, becak tradisional dimanfaatkan untuk menjadi transportasi alternatif yang mampu mendukung sektor pariwisata. Peningkatan sektor pariwisata dapat terjadi salah satunya dipengaruhi oleh daya dukung yang dimiliki kawasan Malioboro dalam penyelenggaraan becak tradisional dan pemanfaatan becak tradisional itu di kawasan tersebut. Dalam Peraturan Daerah Istimewa Yogyakarta No.5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong, mengatur berbagai aspek yang dapat menjadi pendukung keberlangsungan becak tradisional meliputi aspek penyelenggaraan, pengawasan, pelestarian, dan keselamatan.

Ada 3 (tiga) hal yang perlu diperhatikan ketika Transportasi Tradisional ini dilestarikan keberadaannya, yaitu aspek penyelenggaraan dan penataan, aspek keselamatan dan aspek pelestarian. Aspek penyelenggaraan diupayakan dengan pelaksanaan administrasi dan pemenuhan prasarana lalu lintas bagi Transportasi Tradisional termasuk di dalamnya adalah penataan zonasi pengoperasian nya. Aspek keselamatan bisa dicapai dengan memenuhi persyaratan keselamatan kendaraan maupun pengemudinya. Aspek pelestarian menuntut peran semua pihak untuk melakukan perlindungan, pemanfaatan dan pengembangan serta adanya pembinaan dari pemerintah daerah. Namun, ada permasalahan yang dihadapi dalam menjaga keberlanjutan transportasi tradisional becak sebagai pendukung pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta. Permasalahan yang ada di antaranya (1) Banyak pengemudi becak yang menggantungkan perekonomiannya dengan mengemudikan becak; (2) Penghasilan para pengemudi becak tidak menentu; (3) Tidak adanya jaminan kesejahteraan dari pemerintah; (4) Sistem zonasi yang tidak tertata dengan baik; dan (5) Jumlah becak yang semakin berkurang.

METODE PENELITIAN

Penelitian tentang Kebijakan Moda Transportasi Tradisional Becak ini menggunakan deskriptif-kualitatif, penelitian deskriptif kualitatif merupakan bagian dari penelitian kualitatif. Menurut penelitian kualitatif untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh partisipan seperti perilaku,

persepsi, motivasi tindakan dan lain-lain (Moloeng, 2018). Obyek penelitian mengenai Kebijakan Moda Transportasi Tradisional Becak Dalam Mendukung Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Teknik pengumpulan data melalui proses observasi, wawancara dan dokumentasi. Untuk teknik pengambilan informan guna mengumpulkan data yang diperlukan, peneliti menggunakan metode pengambilan informan yang dipilih secara khusus (*purposive*) berdasarkan kriteria atau ciri-ciri tertentu (Nasution, 2009), sehingga para informan tersebut memiliki relevansi dan kapasitas yang sesuai dengan aspek-aspek yang dibahas dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini informan berjumlah 15 orang, yakni dari dinas perhubungan kota Yogyakarta 2 orang yakni kepala bidang dan staf angkutan jalan dan keselamatan, Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta 1 orang yaitu bagian penelaah teknis kebijakan bidang daya tarik wisata, pengurus paguyuban becak kayuh 1 orang, pengemudi becak tradisional 6 orang, wisatawan berjumlah 5 orang.

Selanjutnya data kualitatif dianalisis menggunakan pendekatan tematik untuk mengidentifikasi pola, tema, dan hubungan dalam data. Teknik analisis data menggunakan model Miles dan Huberman (1992) dengan menggunakan cara menginteraktifkan empat komponen yaitu (1) pengumpulan data, (2) reduksi data, (3) penyajian data, dan (4) penarikan kesimpulan. Dengan menggunakan metode penelitian ini, diharapkan studi ini dapat memberikan pemahaman yang mendalam tentang Kebijakan Moda Transportasi Tradisional Becak Dalam Mendukung Pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta serta faktor-faktor pendukung dan penghambat yang mempengaruhinya.

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Seiring perkembangan jaman dan waktu, becak tradisional merupakan salah satu moda transportasi di berbagai kota di Indonesia, terutama untuk keperluan mobilitas masyarakat jarak pendek. Masyarakat juga masih menganggap bahwa becak sebagai alternatif sarana transportasi yang relatif murah dan nyaman, terutama di daerah-daerah perkotaan yang lalu-lintasnya tidak terlalu padat dengan kendaraan-kendaraan besar.

Menurut sejarahnya, di Yogyakarta becak mulai muncul sekitar tahun 1940-an yang saat itu becak menjadi salah satu alat transportasi baik antar keresidenan maupun dalam kota. Becak menjadi simbol atau ciri khas yang erat kaitannya dengan budaya setempat. Pada tahun 1950-an, di Yogyakarta terdapat beberapa toko yang memproduksi dan menjual becak antara lain toko Lie Kiong, HBH, dan Rocket yang berlokasi di Kranggan. Ketiga toko ini memainkan peran penting dalam mempromosikan dan menyebarkan penggunaan becak di Yogyakarta dan sekitarnya (sonobudoyo, <https://sonobudoyo.Jogjapro.go.id>, diakses tanggal 12 Februari 2025).

Tabel 1. Jumlah Becak Mangkal Per Kecamatan 23 Desember 2024

No	Kepanewon	Jumlah Unit	Persentase
1	Danurejan	23	3%
2	Gedongtengen	69	10%
3	Gondokusuman	42	6%
4	Gondomanan	201	29%
5	Jetis	46	7%
6	Kotagede	16	2%
7	Kraton	41	6%
8	Mantrijeron	53	8%
9	Mergangsan	50	7%
10	Ngampilan	38	5%
11	Pakualaman	9	1%
12	Tegalrejo	8	1%
13	Umbulharjo	62	9%
14	Wirobrajan	41	6%
Jumlah		699	100%

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, 2024

Berdasarkan data dalam tabel di atas dapat dilihat sebaran jumlah becak mangkal per kapanewon di Kota Yogyakarta. Dari data tersebut terlihat bahwa jumlah persentase tukang becak mangkal setiap kapanewon: Danurejan sebesar 3%, Gedongtengen 10%, Gondokusuman 6%, Gondomanan 29%, Jetis 7%, Kotagede 2%, Kraton 6%, Mantriweron 8%, Mergangsan 7%, Ngampilan 5%, Pakualaman 1%, Tegalrejo 1%. Dari data tersebut persentase paling banyak becak mangkal di Kawasan kapanewon gondomanan sebesar 29%, hal ini terjadi karena Kawasan Gondomanan terdapat objek-objek wisata yang menjadi ikonik pariwisata di Jogja, salah satunya kawasan Malioboro dan Pasar Beringharjo.

Selanjutnya untuk data jumlah becak terbaru sesuai dengan tabel di atas, jumlah becak kayu hanya tersisa 699 unit, padahal pendataan yang dilakukan Dinas Perhubungan DIY pada tahun 2015 jumlah becak kayu atau tradisional relatif masih banyak di angka 8000 unit. Artinya dalam kurun waktu 9 (sembilan) tahun telah terjadi penurunan jumlah becak kayu mencapai 7.301 unit. Kondisi tersebut tentu mengancam kelestarian becak kayu sebagai transportasi tradisional pendukung pariwisata. Beberapa faktor yang menyebabkan jumlah becak kayu menurun tajam, di antaranya adalah: regenerasi tukang/pengemudi becak kayu, lambatnya modernisasi alat transportasi, kurangnya perhatian pemerintah daerah, penghasilan pengemudi becak yang tidak menentu, dan kurangnya inovasi.

Sangat dimungkinkan dalam kurun waktu yang tidak terlalu lama keberadaan becak kayu akan menjadi cerita di Jogja karena keberadaannya sudah punah. Hal ini akan terjadi apabila pemerintah daerah tidak kunjung untuk membenah dan membenahi pengelolaan becak kayu secara baik dan benar terutama dalam penegakan perda dan inovasi becak kayu yang menyesuaikan dengan perkembangan zaman. Persoalan moda transportasi tradisional becak tidak hanya aspek pelestarian dan transportasi pendukung pariwisata, tetapi menyangkut ekonomi keluarga para pengemudi serta sikap pemerintah dalam memanusiakan manusia dalam arti kehadiran pemerintah untuk memberikan perhatian khusus untuk transportasi tradisional becak yang sudah terancam keberadaannya.

Dari data yang terdapat dalam Keputusan Walikota Yogyakarta No. 495 Tahun 2023 Tentang Penetapan Daya Tarik Pariwisata, Kota Yogyakarta memiliki 58 destinasi daya tarik wisata yang aktif untuk menerima wisatawan yang berkunjung di Kota Yogyakarta. Hal tersebut tentunya menambah daya tarik wisata dengan berbagai daya tarik wisata. Masyarakat Daerah istimewa Yogyakarta mestinya turut bangga akan potensi yang dimiliki, banyak peninggalan bersejarah yang mengisahkan tentang perjuangan melawan penjajah, dan saat ini tempat-tempat tersebut menjadi daya tarik pariwisata dari berbagai penjuru wilayah. Dengan didukung sarana transportasi yang memadai tentu akan berdampak pada peningkatan jumlah wisatawan. Maka dari itu banyaknya objek wisata yang menarik belum tentu menjadi daya tarik para wisatawan jika tidak didukung oleh sarana transportasi penghubung dari tempat satu ke tempat lainnya, salah satunya berupa becak tradisional.

Berikutnya untuk data pergerakan jumlah wisatawan yang berkunjung di Kota Yogyakarta pada periode Januari sampai dengan Juli 2024 yang dikutip pada harianJogja.com mencapai 6.352.184 wisatawan terdiri dari wisatawan nusantara sebanyak 6.118.338 orang dan wisatawan mancanegara sebanyak 163.846 orang (<https://jogjapolitan.harianjogja.com>, diakses 12 Februari 2025). Wisatawan berkunjung tidak hanya sekedar berwisata saja melainkan juga untuk mengetahui ciri khas dari tempat yang di tuju. Kemudian dengan besarnya antusias wisatawan untuk berwisata, pemerintah perlu untuk membenahi transportasi pendukung wisata, seperti becak tradisional yang merupakan salah satu moda transportasi tradisional pendukung pariwisata sekaligus menjadi ciri khas dari Yogyakarta.

Becak tradisional sebagai salah satu transportasi tradisional pendukung pariwisata, namun kenyataannya belum sepenuhnya dapat memaksimalkan potensi yang ada, hal ini dikarenakan masih minimnya perhatian dari pemerintah daerah. Sangat disayangkan dengan kekayaan sumber daya pariwisata yang melimpah tapi sumber daya tersebut belum bisa dimanfaatkan secara optimal baik untuk mendukung pendapatan daerah, masyarakat, dan para pengemudi tukang becak pada khususnya.

Dinamika kebijakan publik merupakan fenomena yang berkembang pada suatu wilayah atau daerah sesuai dengan situasi dan kondisi yang suatu wilayah. Berbagai faktor dapat mempengaruhi pelaksanaan kebijakan publik dalam rangka pengembangan wilayah yang berkelanjutan yang dapat dilihat melalui dinamika kebijakan yang berkembang. (Edwards. 1980) Beberapa tantangan atau hambatan terkait dengan adanya dinamika kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta antara lain:

Mengatur: dari hasil pengumpulan data di Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, kemudian diperkuat data dari pengurus paguyuban becak kayu dan pengemudi becak kayu di daerah Malioboro,

kraton, dan hotel khas dapat diketahui bahwa sosialisasi berkaitan dengan transportasi tradisional dalam mendukung pariwisata yang terdapat pada Perda Nomor 5 Tahun 2016, guna mengatur keberadaan becak tradisional sudah dilakukan tetapi dalam penyampaian sosialisasi para tukang becak kurang memahami apa isi dari perda tersebut dalam hal ini dinas perhubungan kota belum sepenuhnya menyampaikan isi dari perda tersebut yang berkaitan dengan penyelenggaraan, pelestarian, penataan, serta kesejahteraan tukang becak. Di sisi lain Dinas Perhubungan Kota juga mengalami hambatan dalam proses penyampaian informasi karena hampir 90% para pengemudi becak tidak memiliki alat komunikasi yang memadai dan penyampaian informasi hanya bisa mengandalkan ketua paguyuban becak kayuh. Kemudian informasi tersebut diteruskan melalui getok tular (berantai) atau dari mulut ke mulut. Padahal perda tersebut sangat bermanfaat untuk pengaturan transportasi tradisional becak pada masa sekarang.

Dalam hal ini peneliti berpendapat bahwa, Sosialisasi Perda Nomor 5 Tahun 2016, dalam rangka mengatur becak tradisional memang sudah dilakukan tapi dalam proses sosialisasi belum dilaksanakan secara optimal. Dengan demikian sebagian besar pengemudi becak masih belum memahami perda tersebut. Selayaknya Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memberikan informasi dengan cara lebih menyesuaikan dengan kondisi para pengemudi becak, sehingga mudah diterima dan dipahami dengan baik. Meskipun para pengemudi becak mengalami kendala dalam penguasaan teknologi informasi, tetapi bukan berarti dijadikan alasan pembenaran untuk tidak menyampaikan informasi dan sosialisasi kebijakan pemerintah daerah.

Bagaimanapun sampainya informasi tentang kebijakan tersebut sangat penting bagi semua pengemudi becak kayuh, karena perda tersebut menyangkut hak-hak mereka, dan hak untuk transportasi tradisional becak yang ada di wilayah DIY pada umumnya dan Kota Yogyakarta pada khususnya. Maka diperlukannya *policy learning* tindakan yang dibutuhkan implementor untuk merespon tuntutan lingkungan eksternal yang berubah (Heclo, 1974). Selain itu, dalam perkembangannya, tidak hanya lingkungan saja yang direpson, tetapi juga memperhatikan aspek efektivitas kebijakan, yaitu sejauh mana pemerintah belajar dari pengalaman masa lalu.

Mengurus: berdasarkan temuan penelitian dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, dan para pengemudi becak tradisional dapat diketahui bahwa dalam hal mengurus becak tradisional di wilayah Kota Yogyakarta, sumber daya manusia atau ketersediaan jumlah pegawai pada Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta belum memadai. Akan tetapi sumber daya peralatan yang dimiliki oleh kedua instansi berupa kendaraan, kantor dan fasilitas penunjang implementasi kebijakan sudah cukup memadai. Selanjutnya fasilitas-fasilitas yang diberikan berupa pelayanan dan pemberian fasilitas lain seperti fasilitas becak listrik, parkir khusus becak, dan pemberian SIO, TNKTB diberikan dalam rangka implementasi kebijakan moda transportasi tradisional becak sudah dijalankan cukup baik.

Dalam hal kewenangan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta untuk menangani permasalahan kesejahteraan para pengemudi becak sudah dilaksanakan, antara lain melalui pemberian fasilitas becak Listrik. Meskipun demikian upaya memperbaiki kesejahteraan pengemudi becak belum merata sehingga belum dirasakan oleh semua pengemudi becak tradisional. Dalam hal ini kurang sesuai dengan pendapat (Cole and Parston, 2006: 21) ketika *policy output* telah sampai kepada kelompok sasaran, maka dapat dikatakan bahwa kebijakan tersebut telah menimbulkan *effect* atau dampak yang dirasakan kelompok sasaran ketika ada kegiatan *delivery activities* suatu *policy output* kepada kelompok sasaran tersebut.

Melindungi: berdasarkan hasil penelitian di Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, dapat dijelaskan bahwa untuk komitmen pemerintah dalam melindungi, terhadap becak tradisional sudah dilakukan instansi terkait dengan berbagai fasilitas yang diberikan. Faktanya para wisatawan masih sangat membutuhkan berbagai sarana transportasi tradisional seperti becak dalam menunjang mobilitas mereka dalam berwisata. Walaupun sudah ada upaya yang sudah dilakukan instansi terkait, peneliti berpendapat masih adanya banyak permasalahan dalam rangka melestarikan becak tradisional salah satunya adalah banyak angkutan wisata yang tidak diakui (illegal) keberadaannya oleh pemerintah seperti becak motor (BETOR).

Dalam hal ini peran Dinas Perhubungan harus melakukan kolaborasi dengan pihak yang berwajib (Kepolisian dan Satuan Polisi Pamong Praja) untuk menertibkan transportasi ilegal tersebut, karena keberadaan sarana transportasi ilegal ini sangat merugikan pengemudi becak dan mengancam kelestarian transportasi tradisional becak, yang dari tahun ke tahun mengalami penurunan yang

signifikan. Jika hal ini terus dibiarkan maka akan menggerus jumlah becak tradisional yang beroperasi di lapangan. Dalam menangani permasalahan ini dibutuhkan pendekatan yang lebih humanis dalam proses penertiban BETOR karena pengemudi BETOR juga dalam keperluan untuk memenuhi kehidupan keluarganya, di tengah kondisi perekonomian yang tidak menentu. Pemerintah harus memberikan solusi yang tidak merugikan dari kedua belah pihak yang merupakan masyarakat lokal yang kebanyakan tidak mengerti larangan yang ada, walaupun ada pasti tetap dilanggar demi untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarga. Maka dari itu sudah menjadi tugas kita Bersama untuk mendorong pemerintah menyelesaikan permasalahan yang ada demi menciptakan perbaikan transportasi pendukung pariwisata yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta. Dari hal di atas sesuai dengan pendapat Stich dan Eagle (2005) mengungkapkan pentingnya keterlibatan masyarakat dalam proses implementasi. Menurutnya keterlibatan masyarakat seharusnya dipahami lebih dari sekedar kebutuhan atau tuntutan, melainkan memiliki makna yang tinggi, yakni sebagai media pembelajaran bersama antara pemerintah dan masyarakat,

Melayani: Berdasarkan hasil penelitian di Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta, dapat diketahui bahwa untuk struktur birokrasi dalam melayani dan melaksanakan implementasi kebijakan sudah sesuai dengan *standar operating procedure* (SOP). Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota dan Dinas Pariwisata dalam rangka melayani sudah melaksanakan kegiatan sesuai dengan tugas dan fungsi, kemudian patuh terhadap perintah dengan tertib administrasi dan pelaksanaan kebijakan dari setiap bidang masing-masing sesuai dengan kemampuannya. Namun untuk komunikasi antar instansi dinas/institusi belum dilakukan dengan baik dalam rangka melaksanakan kebijakan tersebut. Peneliti berpendapat bahwasanya struktur organisasi sangat mempengaruhi sebuah implementasi kebijakan, namun komunikasi antar instansi terkait harus ada dan dilaksanakan karena dalam hal ini birokrasi diciptakan sebagai instrumen dalam menangani keperluan publik.

Faktor pendukung dalam implementasi kebijakan moda transportasi tradisional dalam mendukung pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta terkhusus nya di Kota Yogyakarta, khususnya moda transportasi tradisional becak: *pertama*, dengan adanya paguyuban becak kayuh, sangat membantu Dinas Perhubungan Kota dalam menyampaikan informasi atau sosialisasi kepada para pengemudi becak dan pada saat memberikan pelayanan informasi, juga dapat disampaikan melalui undangan atau di telpon langsung, kemudian disampaikan kepada para pengemudi becak secara berantai atau dari mulut ke mulut. *Kedua*, faktor pendukung kedua adalah, jika Pemerintah Kota Yogyakarta memasukan atau memanfaatkan becak tradisional dalam prioritas fasilitas pendukung pariwisata. Dengan adanya prioritas yang diberikan melalui sebuah regulasi tentunya Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta juga ikut andil dalam melaksanakan kebijakan yang telah dibuat. Dari kedua faktor pendukung tersebut tentunya harus dijadikan bahan untuk terus meningkatkan proses implementasi kebijakan.

Peneliti berpendapat bahwa faktor pendukung dalam implementasi kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata, penting bagi implementor kebijakan untuk terus meningkatkan implementasi kebijakan. Dengan adanya faktor pendukung tersebut diharapkan dapat menjadikan becak tradisional sebagai transportasi pendukung pariwisata yang handal dan sekaligus dapat dijadikan sarana mobilitas para wisatawan dalam berwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta pada umumnya dan Kota Yogyakarta pada khususnya.

Selain faktor pendukung, terdapat pula faktor penghambat: *pertama* komunikasi, yakni komunikasi kepada para pengemudi becak terkendala berbagai faktor diantaranya usia pengemudi becak yang rata-rata sudah lanjut usia atau sudah sepuh, minimnya penguasaan teknologi dan ketersediaan alat komunikasi yang tidak memadai. Dengan adanya faktor penghambat ini pemerintah daerah melalui dinas perhubungan harus menyiasati bagaimana informasi yang diberikan dapat tersampaikan dengan baik. Perkembangan teknologi memang memudahkan dalam berbagai bidang, tapi dengan ketergantungan terhadap teknologi apalagi di masa sekarang dimana masih banyak juga yang minim akan pengetahuan teknologi harusnya pemerintah daerah dapat menyesuaikan diri dengan membuat terobosan supaya mereka dapat menyesuaikan dengan perkembangan zaman. *Kedua*, belum adanya fokus dari Dinas Pariwisata untuk memnafaatkan dan mendorong keberadaan moda transportasi tradisional becak untuk mendukung pariwisata. *Ketiga*, belum ada upaya untuk penertiban betor oleh instansi terkait.

Mengenai faktor penghambat implementasi kebijakan peneliti berpendapat bahwa dengan keadaan kondisi becak yang semakin menurun jumlahnya dan belum ada tindakan yang berarti dari pemerintah untuk mendukung dan mengelola transportasi tradisional becak dalam kepariwisataan daerah akan memperparah situasi yang ada di lapangan. Maka dari itu sudah semestinya transportasi tradisional becak dijadikan salah satu prioritas supaya keberlanjutan becak dapat terjaga dalam mendukung pariwisata di Kota Yogyakarta. Walaupun ada kendala komunikasi yang dihadapi di lapangan dengan para tukang becak tetapi jangan dijadikan sebuah penghambat karena dalam setiap implementasi kebijakan pasti ditemukan permasalahan.

Keberadaan Peraturan Daerah Nomor 5 tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak ini dipandang sangat penting karena merupakan sebuah kebijakan untuk melindungi keberadaan becak tradisional yang mencakup aspek penyelenggaraan, pelestarian, pengawasan, dan peran serta masyarakat. Regulasi tersebut sangat bermanfaat jika dilaksanakan dengan baik terhadap keberlanjutan becak tradisional.

Penelitian ini mengkomparasikan kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan direfleksikan menggunakan teori Edward III tentang implementasi kebijakan dengan 4 indikator: komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi yang memuat aspek mengatur, mengurus, melindungi dan melayani.

1. Komunikasi: menurut Edward III terkait proses komunikasi ada tiga hal penting yang perlu diperhatikan yaitu transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Dalam hal ini peneliti mengetahui kejelasan penyampaian informasi berupa sosialisasi kebijakan berupa Perda Nomor 5 Tahun 2016.
2. Kejelasan: kebijakan yang disampaikan dengan baik kepada pelaksana, target kelompok dan pihak-pihak lain dibarengi dengan kejelasan agar mereka pihak komunikan bisa memahami dengan jelas maksud, tujuan maupun substansi agar implementasi kebijakan berjalan dengan baik. Proses penyampaian informasi yang jelas tentu berpengaruh terhadap keberhasilan program dan kegiatan. Sosialisasi berkaitan dengan transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata yang terdapat pada Perda Nomor 5 Tahun 2016, guna mengatur keberadaan becak tradisional sudah dilakukan tetapi dalam penyampaian sosialisasi para tukang becak kurang memahami apa isi dari perda tersebut dalam hal ini dinas perhubungan kota belum sepenuhnya menyampaikan isi dari perda tersebut yang berkaitan dengan penyelenggaraan, pelestarian, penataan dan peran serta masyarakat.
3. Sumber Daya: menurut Edward III Sumber Daya mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan, sumber daya ini meliputi:
 - a) Sumber daya manusia: dalam hal mengurus keberadaan dan segenap permasalahan becak tradisional, sumber daya manusia yaitu ketersediaan jumlah pegawai dari Dinas Perhubungan Kota dan Dinas Pariwisata kota belum memadai. Sehingga dalam menjalankan kebijakan, kedua dinas tersebut belum optimal dan ada kecenderungan kurang perhatian terhadap becak tradisional.
 - b) Sumber daya peralatan: untuk sumber daya peralatan dalam rangka mengurus, melindungi, dan melayani berupa pemberian fasilitas-fasilitas yang diberikan berupa pelayanan, dan pemberian fasilitas lain seperti fasilitas becak listrik, parkir khusus becak, dan pemberian SIO, TNKTB diberikan dalam rangka implementasi kebijakan moda transportasi tradisional becak sudah dijalankan cukup baik, tapi masih ditemukan beberapa permasalahan seperti belum semua becak tradisional dikonversi ke becak listrik, kemudian masih ada becak tradisional yang tidak taat peraturan, ketersediaan parkir yang belum ada di semua lokasi wisata.
4. Disposisi: menurut Edward III dalam Widodo (2010:104) meliputi kemauan, keinginan dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan dengan sesungguhnya sehingga tujuan kebijakan dapat dicapai. Dalam hal ini komitmen pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan Kota sudah melakukan upaya-upaya untuk melestarikan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata diantaranya adalah dengan melakukan pendampingan, pemberian kelengkapan surat dan pembuatan inovasi becak listrik. hal ini dilakukan guna untuk menjaga kelestarian becak tradisional itu sendiri. Kemudian wisatawan juga sangat mendukung untuk pelestarian becak dikarenakan becak tradisional sangat membantu dalam menunjang wisata mereka.
5. Struktur birokrasi: menjadi salah satu organisasi yang paling sering menjadi pelaksana kebijakan. Dalam mengimplementasikan kebijakan mengenai kebijakan moda transportasi tradisional becak

dalam mendukung pariwisata yang terdapat dalam Perda DIY Nomor 5 tahun 2016. Struktur birokrasi dalam melayani dan melaksanakan implementasi kebijakan sudah sesuai dengan *standar operating procedure* (SOP). Dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota dan Dinas Pariwisata dalam rangka melayani sudah melaksanakan kegiatan sesuai dengan tugas dan fungsi, kemudian patuh terhadap perintah dengan tertib administrasi dan pelaksanaan kebijakan dari setiap bidang sesuai dengan kemampuannya. Namun untuk komunikasi antar instansi dinas belum dilakukan dengan baik, sehingga cenderung kurang koordinasi dan egosektoral. Hal di atas sesuai dengan perspektif Kiviniem (1986) menyebutkan bahwa dinamika politik keterlibatan para *stakeholder* tersebut bervariasi antara satu tahap ke tahap berikutnya, lingkungan kebijakan yang kondusif tentu akan menciptakan kondisi yang memungkinkan implementasi untuk berhasil. Sebaliknya lingkungan kebijakan yang buruk justru akan membuat implementasi kebijakan terhambat atau gagal.

Faktor pendukung dan penghambat dalam implementasi kebijakan moda transportasi tradisional dalam mendukung pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta, dapat disimpulkan bahwa untuk faktor pendukung: *pertama*, dengan adanya paguyuban becak kayuh, paguyuban becak kayuh sangat membantu dinas perhubungan kota dalam menyampaikan informasi kepada para tukang becak. *Kedua*, faktor pendukung kedua adalah jika Pemerintah Kota Yogyakarta melalui walikota memasukan becak tradisional dalam prioritas fasilitas pendukung pariwisata. Selanjutnya untuk faktor penghambat: *pertama* komunikasi, dimana komunikasi kepada para pengemudi becak terkendala berbagai faktor diantaranya : usia pengemudi becak yang rata-rata sudah lanjut usia atau sudah sepuh, minimnya penguasaan teknologi dan ketersediaan alat komunikasi yang tidak memadai. *kedua* belum adanya fokus dari dinas pariwisata untuk moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata. *Ketiga*, belum ada upaya untuk penertiban betor oleh instansi terkait. Untuk faktor hambatan perlunya *policy learning*, yakni tindakan yang dibutuhkan implementor kebijakan untuk merespon tuntutan eksternal yang berubah dan meningkatkan efektivitas kebijakan.

Dari penelitian ini menghasilkan temuan berupa fakta yang direfleksikan menggunakan teori Edward III tentang implementasi kebijakan dengan 4 indikator: komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi yang memuat aspek mengatur, mengurus, melindungi dan melayani. Temuan hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta sudah dilaksanakan dengan baik, walaupun dengan sumber daya yang kurang memadai dan komunikasi yang masih terkendala. Meskipun demikian Dinas Perhubungan dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta berkomitmen menjalankan kebijakan sesuai dengan SOP, tugas dan fungsinya.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian ini tentang kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata yang terdapat pada Perda DIY Nomor 5 Tahun 2016 telah menghasilkan temuan berupa fakta yang direfleksikan menggunakan teori Edward III tentang implementasi kebijakan dengan 4 indikator: komunikasi, sumber daya, disposisi dan struktur birokrasi yang memuat aspek mengatur, mengurus, melindungi dan melayani. Temuan hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata di Daerah Istimewa Yogyakarta sudah dilaksanakan cukup baik sesuai dengan SOP, tugas dan fungsinya, walaupun dengan sumber daya yang kurang memadai, kemudian terkendala dalam komunikasi.

Adapun faktor pendukung dan penghambat dalam kebijakan ini meliputi: (1) faktor pendukung : *pertama*, paguyuban becak kayuh yang membantu atau relative mempermudah Dinas Perhubungan kota dalam menyampaikan informasi kepada para pengemudi becak. *Kedua*, jika pemerintah Kota Yogyakarta memasukan becak tradisional dalam prioritas fasilitas pendukung pariwisata; (2) Faktor penghambat: *pertama* komunikasi, terdapat hambatan komunikasi antara lain kaltrena para pengemudi rata-rata sudah lanjut usia lanjut, minimnya penguasaan teknologi dan ketersediaan alat komunikasi yang tidak memadai. *kedua* Dinas Pariwisata belum/tidak memprioritaskan moda transportasi becak tradisional untuk moda transportasi pendukung pariwisata. *Ketiga*, belum ada upaya serius dari pihak/intansi berwenang untuk penertiban Betor.

Maka dari itu perlu adanya peningkatan implementasi kebijakan moda transportasi tradisional becak dalam mendukung pariwisata dari segi sumber daya manusia, sumber daya peralatan yang

diberikan, dan sumber daya kewenangan, serta perlu adanya penyelenggaraan yang di kelola langsung oleh pemerintah terhadap becak tradisional. Selain itu untuk meminimalisasi faktor penghambat harus ada evaluasi yang dilakukan dari kedua instansi Dinas Perhubungan, dan Dinas Pariwisata Kota Yogyakarta berkaitan dengan komunikasi dalam penyampaian informasi, kemudian perlunya memasukkan becak tradisional dalam skala prioritas pembangunan transportasi tradisional pendukung pariwisata, dan perlunya dilakukan penindakan tegas untuk penertiban terhadap Betor oleh instansi berwenang guna menjaga kelestarian dan kelangsungan becak tradisional.

DAFTAR PUSTAKA

- Cole, M. and parston.(2006). *Unlocking public values*. New jersey and atc : John Wiley and Sons.
- Dinas perhubungan kota Yogyakarta, (2024), *data becak mangkal per kecamatan*
- Edwards III, G.C. (1980). *Implementing Public Policy*. Washington, D.C: Congressional Quarterly Press.
- Heclo, Hugh (1974). *Modern social politics in britain and Sweden: from relief to income maintenance*. Yale university press. New heaven
- Junianto, Arif dkk (2024), *Jumlah Kunjungan Wisatawan dan Belanja Wisatawan di Kota Jogja Lampaui Target*, <https://jogjapolitan.harianjogja.com>, diakses pada tanggal 12 Februari 2025)
- Kiviniemi, markku. 1986.*Public Policy And Their Target: A Typology Af The Concept Of Implementation*, internasional social science jouenal, vol.38 no.2 hal 251-265
- Keputusan Walikota Yogyakarta No. 495 Tahun 2023 Tentang Penetapan Daya Tarik Pariwisata
- Miles, B. Mathew dan Michael Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif* Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru. Jakarta: UIP.
- Moleong, Lexy J. 2018. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Rosdakarya.
- Nasution, 2009. *Metode Research (Penelitian Ilmiah)*. Jakarta. Bumi Aksara.
- Nugraha, R. N., Mulya, M. H., & Putra, E. S. (2023). Keberagaman Budaya Yogyakarta Sebagai Destinasi Wisata Budaya Unggulan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(25), 771–780.
- Peraturan Daerah No. 5 Tahun 2016 Tentang Moda Transportasi Tradisional Becak Dan Andong.
- Sonobudoyo, (2024), *Sejarah Becak: Dari Jepang ke Indonesia dan Populernya di Yogyakarta*, <https://sonobudoyo.jogjaprovo.go.id/id/tulisan/read/sejarah-becak:-dari-jepang-ke-indonesia-dan-populernya-di-yogyakarta>, dikases tanggal 12 Februari 2025
- Widodo, Joko. 2007. *Analisis Kebijakan Publik Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Malang: Bayumedia Publisihing