

---

## KEBERADAAN MODA TRANSPORTASI UMUM TIDAK BERMOTOR DALAM Mendukung AKTIVITAS PARIWISATA DI KAWASAN MALIOBORO, YOGYAKARTA

Yuliana Trisnawati<sup>1</sup> dan Broto Sunaryo<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

<sup>2</sup>Dosen Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro

email : [yuliana\\_te5@gmail.com](mailto:yuliana_te5@gmail.com)

*Abstrak : Keberadaan moda kendaraan tidak bermotor saat ini sudah semakin menghilang dan tergeser oleh kendaraan bermotor yang dirasa lebih efisien dan efektif dalam melakukan perjalanan ke suatu tempat. Perubahan fungsi kadangkala terjadi dimana kendaraan tidak bermotor sudah tidak lagi menjadi transportasi umum namun beralih peran menjadi transportasi wisata yang menjual daya tarik wisatawan terhadap kendaraan kuno yang sudah jarang ditemui. Kawasan wisata Malioboro merupakan salah satu tempat wisata di Kota Yogyakarta yang hingga kini masih menjadi tempat keberadaan transportasi umum tidak bermotor seperti becak dan delman. Keberadaannya juga tidak lepas dari adanya aktivitas wisata di kawasan tersebut yang menjadikan kendaraan tidak bermotor sebagai primadona bagi wisatawan. Fenomena yang demikian menarik untuk diteliti, dengan pertanyaan penelitian: Seberapa besar keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor dalam mendukung aktivitas wisata di kawasan Malioboro? Hal ini penting dalam mempertahankan keberadaan moda kendaraan tidak bermotor ditengah-tengah tingginya penggunaan kendaraan bermotor. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh keberadaan transportasi umum tidak bermotor di sekitar kawasan wisata Malioboro dalam mendukung aktivitas pariwisata. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dan data di kumpulkan melalui observasi lapangan dan wawancara dengan informan yang dipilih melalui teknik penelitian sampel snowbal sampling untuk tukang becak dan tukang andong, accidental sampling untuk wisatawan dan sensus untuk pengelola toko souvenir. Hasil akhir dari penelitian ini bahwa keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor di Malioboro masih dipertahankan sebagai daya tarik bagi wisatawan melalui berbagai upaya peningkatan baik dari kualitas, kemampuan, kelayakan sehingga mampu menjadi daya dukung bagi aktivitas pariwisata di Malioboro.*

**Kata Kunci : Keberadaan moda, Transportasi Umum Tidak Bermotor, Pariwisata, Kawasan Malioboro**

*Abstract: The existence of transportation non motorized currently have increasingly disappeared, replaced by transportation motorized that it has more efficient and effective in performing a trip to some place. Change in functioning sometimes take place where transportation non motorized was no longer public transportation but diverting role to transport tourist attraction to sell ancient tourists to the vehicle that is rarely found. Malioboro is one of the tourist objects in the City of Yogyakarta that until now still to place the public transportation non motorized such as pedicab drivers and horse carts parade. Its existence also could not be separated from the tour activities in the region has made as the beautiful one motor vehicle not for tourists. The phenomenon is interesting to be observed, with questions or: How existence of public transportation non motorized in supporting such visit in Malioboro area? This is one of the most important in maintaining existence motor vehicle not amid high use motor vehicle. This research aims to examine the influence the public transportation non motorized around the Malioboro in supporting such tourism. Research method is used qualitative methods and data collected through field observation and interview with informers are chosen through techniques or samples snowbal sampling for the becak driver and a craftsman Andong, without forcible entry sampling for tourists and shop manager census for souvenirs. The result of this research that the existence of public transportation non motorized in Malioboro still maintained as major attraction for tourists through*

*various efforts to increase quality, the ability to both the feasibility, so that it was able to be carrying capacity for such tourism in Malioboro.*

**Keyword :** *Existence, Public Transportation Non Motorized, Tourism, Malioboro Area*

## PENDAHULUAN

Pada zaman dahulu sarana transportasi yang menjadi primadona masyarakat adalah menggunakan tenaga manusia dan hewan sebagai alat penggerak seperti becak dan andong. Seiring berkembangnya peradaban dan kemajuan teknologi, penggunaan sarana transportasi mulai bergeser pada kendaraan bermotor dan meyingkirkan keberadaan moda kendaraan tidak bermotor. Saat ini sarana transportasi dengan menggunakan mesin semakin menjadi primadona di kalangan masyarakat, karena lebih efektif dan efisien dibandingkan dengan transportasi tidak bermotor. Dilihat dari jangkauan pelayanannya sarana transportasi dengan menggunakan mesin dapat menjangkau hingga lintas wilayah dan juga waktu tempuh perjalanan yang relatif lebih cepat dibandingkan transportasi tidak bermotor. Hal ini menjadikan keberadaan sarana transportasi tidak bermotor jumlahnya semakin berkurang dan di beberapa wilayah sudah menghilang.

Sebelumnya, becak dan andong digunakan masyarakat sebagai alat transportasi yang memiliki peranan penting dalam mendukung aktivitas dan pergerakan masyarakat. Namun saat ini peran becak dan andong sebagai alat transportasi umum sudah mulai hilang dan bergeser menjadi alat transportasi wisata karena keunikannya yang masih dipertahankan dan jarang dijumpai di era modern ini. Keberadaannya pun juga selalu berkaitan dengan kegiatan pariwisata terutama tempat-tempat wisata budaya. Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota yang masih mempertahankan keberadaan transportasi umum tidak bermotor seperti becak dan andong di tengah perkembangan kota Yogyakarta menjadi kota metropolitan. Hal ini terkait dengan adanya aktivitas pariwisata yang ada di Kota Yogyakarta di mana keberadaan becak dan andong dapat dijadikan sebagai suatu *icon* transportasi perjalanan wisata yang juga berfungsi sebagai

daya tarik bagi wisatawan yang datang ke kota Yogyakarta.

Kawasan Malioboro merupakan salah satu tempat di mana transportasi umum tidak bermotor seperti becak dan andong untuk diperbolehkan beroperasi. Di kawasan Malioboro, becak dan andong masih diminati oleh beberapa kalangan masyarakat baik wisatawan maupun masyarakat sekitar. Hal ini didukung dengan keberadaan tempat wisata dan juga pusat oleh-oleh yang tersebar di sekitar kawasan Malioboro yang beberapa tidak dilalui oleh rute perjalanan transportasi umum bermotor. Hal tersebut memperkuat keberadaan becak dan andong yang tidak begitu saja hilang dari sistem transportasi, melainkan dapat beralih peran menjadi moda transportasi wisata yang terkait dengan kegiatan pariwisata. Keberadaannya juga didukung dengan adanya jalur khusus untuk becak dan andong sepanjang 2 km di sisi barat jalan Malioboro. Namun sebagai moda transportasi, becak dan andong juga dihadapkan pada persaingan dengan transportasi umum bermotor seperti bus kota dan juga busway yang sama-sama beroperasi di kawasan Malioboro. Keberadaan moda transportasi umum tersebut tentunya menjadi saingan becak dan andong dalam beroperasi. Dari fenomena tersebut kiranya menarik untuk dilakukan penelitian terkait dengan keberadaan transportasi umum tidak bermotor di kawasan Malioboro Yogyakarta mengingat kini sarana transportasi sudah semakin maju dan berkembang. Dalam penelitiannya nanti keberadaan transportasi umum tidak bermotor dilihat dari fungsinya sebagai salah satu pendukung kegiatan pariwisata di kawasan Malioboro, Kota Yogyakarta.

## KAJIAN LITERATUR

### Sistem Transportasi

Sistem transportasi suatu wilayah adalah sistem pergerakan manusia dan barang

antara zona asal dan zona tujuan dalam wilayah yang bersangkutan, pergerakan dilakukan dengan menggunakan berbagai sarana atau moda, berbagai sumber tenaga, dan dilakukan untuk suatu keperluan tertentu (Akbar, 2011). Menurut Akbar (2011) sistem transportasi sangat dipengaruhi oleh 3 (tiga) faktor utama, yaitu konfigurasi spasial, teknologi transportasi, dan sistem kelembagaan. Bertambahnya permintaan jasa transportasi adalah berasal dari bertambahnya kegiatan sektor-sektor lain. sesuai sifatnya *derived demand* maka perencanaan sektor transportasi selalu mengandung ketidakpastian. (Siregar, 1995:21 dalam Adisaamita, 2000: 2).

### Komponen Transportasi

Menurut Kamaluddin (2003: 17) terdapat empat unsur pokok transportasi yaitu:

1. Jalan, merupakan suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis bagi alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuannya.
2. Alat angkutan, merupakan unsur transpor yang penting. Alat angkutan dapat dibagi dalam jenis-jenis alat angkutan darat, alat angkutan jalan air, dan alat angkutan udara.
3. Tenaga penggerak, adalah tenaga atau energi yang dipergunakan untuk menarik atau mendorong alat angkutan.
4. Tenaga pemberhentian atau terminal, adalah tempat di mana suatu perjalanan transportasi dimulai maupun berhenti atau berakhir sebagai tempat tujuannya.

### Karakteristik Angkutan Umum

Menurut LPM ITB, 1997: II-1 terdapat 2 sistem pemakaian angkutan umum, yaitu:

- a. Sistem sewa, yaitu kendaraan bisa dioperasikan baik oleh operator maupun oleh penyewa, dalam hal ini tidak ada rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini sering disebut juga sebagai *demand responsive system*, karena penggunaannya yang tergantung pada adanya permintaan.

- b. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap. Sistem ini dikenal sebagai *transit system*. Terdapat 2 jenis sistem transit, yaitu:

- *Paratransit*, yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan dapat berhenti (menaikkan/ menurunkan penumpang) disepanjang rutenya.
- *Mass transit*, yaitu jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti.

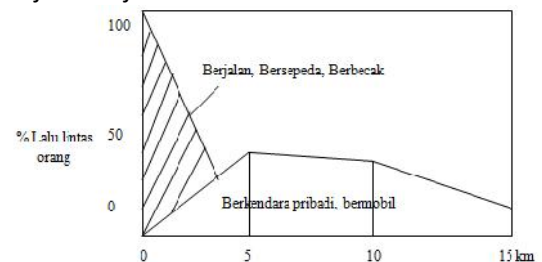
### Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

#### a. Ciri Perjalanan

Menurut Warpani (1990: 146) ada dua faktor yang termasuk dalam ciri perjalanan yaitu:

- Jarak perjalanan

Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pilihan moda. Untuk perjalanan jarak pendek, orang mungkin memilih menggunakan sepeda, sedangkan untuk perjalanan jauh menggunakan bus. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin cenderung memilih moda yang paling praktis, bahkan mungkin memilih berjalan saja.



Sumber: Warpani, 1990

**GAMBAR 1**  
**PEMILIHAN MODA BERDASARKAN JARAK**  
**TEMPUH**

- Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan juga mempengaruhi pemilihan moda. Pengalaman menunjukkan adanya keterkaitan antara jumlah pemakai angkutan umum dan tujuan perjalanan.

## b. Ciri Pelaku Perjalanan

Sejumlah faktor penting yang termasuk dalam kategori ini adalah yang berkaitan dengan ciri sosial-ekonomi keluarga pelaku perjalanan, termasuk tingkat penghasilan, kepemilikan kendaraan, struktur dan besarnya keluarga, kerapatan permukiman, macam pekerjaan, dan lokasi tempat pekerjaan. Meskipun dalam menentukan pilihan moda semua faktor ini dapat dibahas secara terpisah, pada prakteknya mereka saling berkaitan (Bruton, 1975 dalam Warpani, 1990:147).

## c. Ciri Sistem Perangkutan

Derajat layanan yang ditawarkan oleh berbagai moda angkutan adalah faktor yang patut diperhitungkan pengaruhnya pada pencarian atau pilihan moda angkutan. Di lain

pihak, waktu perjalanan dan banyaknya uang yang dibelanjakan untuk angkutan umum maupun pribadi juga berpengaruh pada pilihan moda angkutan (Bruton, 1975 dalam Warpani, 1990:149).

**Angkutan Umum Paratransit**

Angkutan umum paratransit adalah bentuk transportasi penumpang intraurban (di dalam kota) yang dapat digunakan oleh masyarakat umum tetapi berbeda dari angkutan umum biasa (kereta api dan bus yang terjadwal) serta dapat beroperasi di luar sistem jalan dan jalan raya besar (Kirby, 1995 dalam Harwita, 2005: 30).

Cervero (2000) membagi kelas kendaraan paratransit dan jasa yang beroperasi secara informal sebagai berikut:

**TABEL 1**  
**KELAS KENDARAAN PARATRANSIT DAN JASA YANG BEROPERASI SECARA INFORMAL**

No	Kelas	Fitur Layanan		Penumpang		Cakupan Pelayanan
		Rute	Jadwal	Kapasitas	Layanan	
1.	Minibus	Tetap	Semi tetap	12-24	Campuran	Sub kawasan
2.	Microbus/ Pick Up	Tetap	Semi tetap	4-11	Distribusi	Sub kawasan
3.	Bajai/ Sepeda Motor	Tidak tetap	Tidak tetap	1-4	Pengisi	Lingkungan
4.	Becak/ Andong	Tidak tetap	Tidak tetap	1-6	Pengisi	Lingkungan

Sumber: Cervero, 2000

**Pariwisata**

Warpani (2007) menyebutkan bahwa wisata adalah perjalanan yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok orang mengunjungi tempat tertentu secara sukarela dan bersifat sementara dengan tujuan berlibur atau tujuan lainnya bukan untuk mencari nafkah.

**Elemen Pariwisata**

Menurut Warpani (2007: 23) elemen kepariwisataan dikelompokkan menjadi :

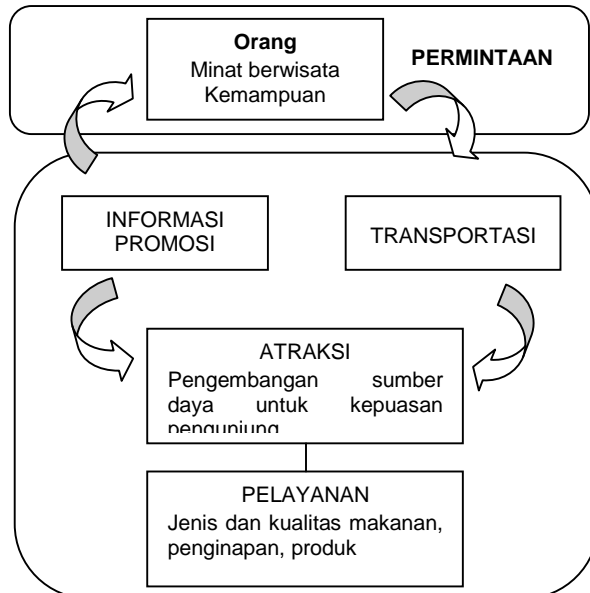
- a. Utama, yakni daya tarik yang mengandung arti objek yang menjadi sasaran dan destinasi kunjungan wisata, adalah elemen yang menjadi bagian langsung dan menjadi pemicu pariwisata, dan penduduk baik sebagai pelaku pariwisata , sebagai 'tuan rumah'

pariwisata maupun menjadi objek wisata (sasaran penelitian)

- b. Prasyarat, yakni elemen yang merupakan prasyarat proses berlangsungnya kegiatan pariwisata, yakni perangkutan
- c. Penunjang, misalnya informasi dan promosi, yang membangun dan mendorong minat berwisata.
- d. Sarana pelayanan, yakni elemen yang membuat proses kegiatan pariwisata menjadi lebih mudah, nyaman, aman dan menyenangkan berupa hotel, motel, penginapan, rumah makan, dan lain-lain.

Gunn (1988) memandang pariwisata sebagai suatu sistem dan memilahnya dalam sisi permintaan dan sediaan. Komponen permintaan terdiri atas elemen orang, ditengarai oleh hasrat orang melakukan perjalanan dan kemampuan melakukannya,

sedangkan komponen sediaan adalah daya tarik wisata, serta perangkutannya, informasi dan promosi, dan pelayanan. Hubungan antar elemen digambarkan sebagai suatu sistem kepariwisataan sebagai berikut:



Sumber: Gunn, 1988: 68

**GAMBAR 2**  
**SISTEM KEPARIWISATAAN**

### Perangkutan dalam Pariwisata

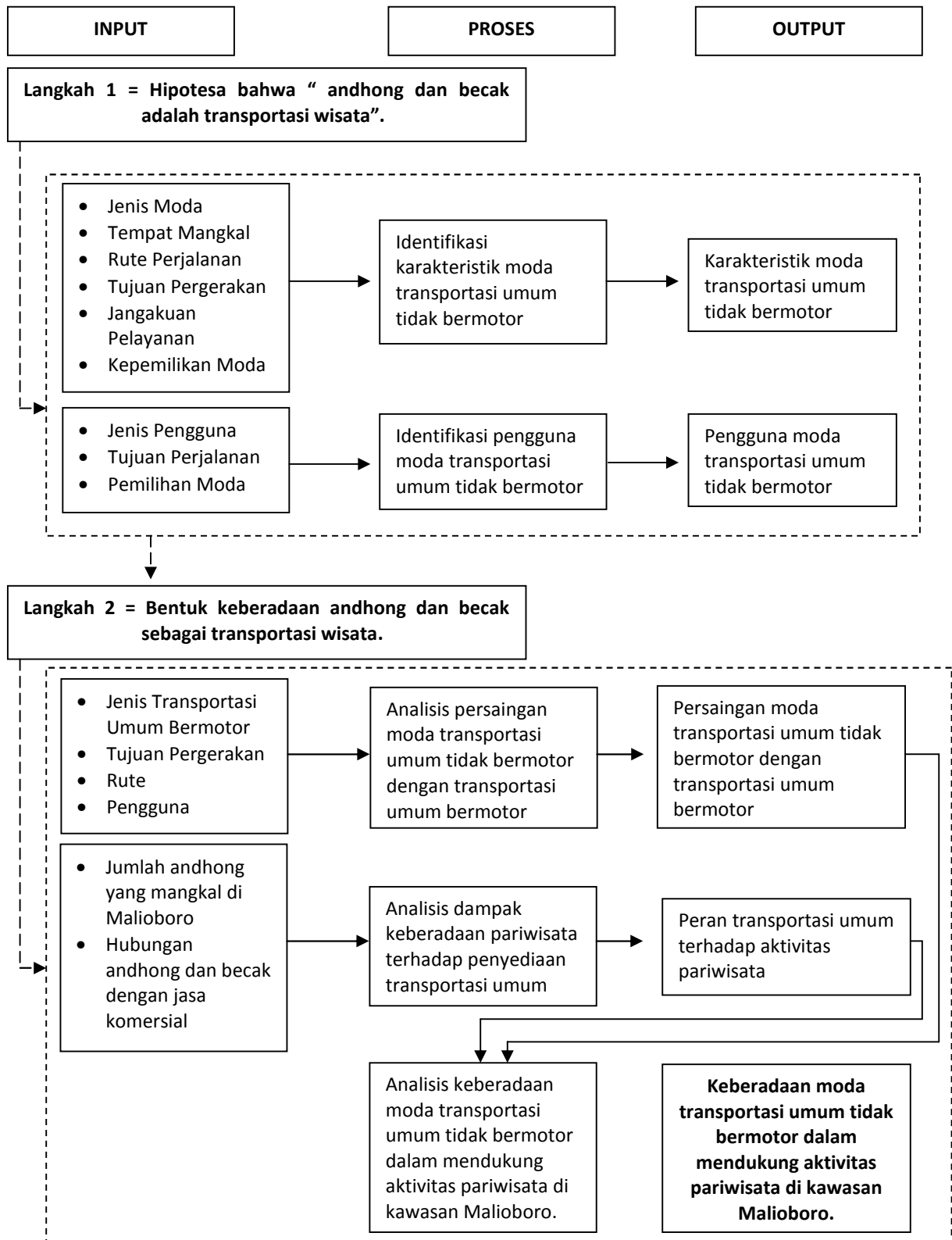
Prasana adalah prasyarat bagi keberlangsungan proses pariwisata. Salah satu ciri utama pariwisata adalah melakukan perjalanan, sehingga dapat dikatakan bahwa tanpa pelayanan jasa perangkutan maka kepariwisataan akan lumpuh (Warpani, 2007:27). Kelebihan angkutan adalah meningkatkan daya jelajah para wisatawan hingga mampu mendatangi destinasi wisata yang letaknya jauh dari tempat tinggalnya dan terpencar keberadaanya. Angkutan memungkinkan para wisatawan dalam kurun waktu relatif singkat mengunjungi lebih banyak destinasi wisata atau daya tarik wisata. Oleh karena itu keandalan layanan sistem angkutan termasuk keandalan angkutan angkutan antar moda menjadi urat nadi kehidupan kepariwisataan bukan hanya bagi kepentingan perjalanan para wisatawan melainkan juga bagi pengangkutan produk industri pariwisata yang menjadi kebutuhan dan kelengkapan kepariwisataan (Warpani: 2007:27).

### METODA PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan cara observasi, wawancara mendalam dan telaah dokumen. Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah *snowball sampling* untuk tukang becak dan andhong dengan informan kunci ketua paguyuban, *accidental sampling* untuk wisatawan dan sensus untuk toko oleh-oleh. Tahapan analisis yang dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi keberadaan transportasi umum tidak bermotor di Malioboro yang mencakup identifikasi rute perjalanan, jangkauan pelayanan, karakteristik tempat mangkal dan karakteristik tukang andhong dan becak
2. Identifikasi pengguna transportasi umum tidak bermotor
3. Analisis persaingan moda transportasi tidak bermotor dengan moda transportasi bermotor
4. Analisis kebijakan pemerintah kota Yogyakarta terhadap keberadaan andhong dan becak
5. Analisis keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor dalam mendukung aktivitas pariwisata

Dari kelima analisis tersebut, maka keberadaan moda transportasi umum tidak bermotor di kawasan Malioboro dapat dinilai. Keberadaan transportasi umum tidak bermotor dapat dipertahankan dan dinilai eksis apabila minat dari penggunanya masih tinggi, mampu bersaing dengan moda transportasi lain, adanya upaya pemerintah untuk meningkatkan kualitas moda tersebut dan juga memiliki dampak terhadap aktivitas wisata dan juga pendukung wisata.



Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2014

**GAMBAR 3  
KERANGKA ANALISIS**

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Identifikasi Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor di Malioboro

Transportasi umum tidak bermotor khususnya andhong dan becak merupakan salah satu alat transportasi wisata yang ada di kawasan Malioboro. Keberadaan andhong dan becak dalam hal ini juga merupakan bagian dari daya tarik Kota Yogyakarta. Dilihat dari sisi jumlahnya, tukang andhong dan becak lebih banyak mangkal dikawasan Malioboro dibandingkan dengan kawasan wisata lain. Dilihat dari perkembangannya, jumlah andhong dan becak mengalami peningkatan. Hal ini dibuktikan dengan adanya tukang andhong dan becak baru yang mangkal di kawasan Malioboro. Selain itu peningkatan jumlah juga dipengaruhi oleh adanya andhong dan becak dari luar yang ikut mangkal di Malioboro terutama diwaktu liburan. Ini yang menjadikan andhong dan becak sifatnya musiman. Untuk tujuan perjalanan yang dilakukan adalah ke tempat wisata yang berada di sekitar Maliobor dan ke tempat pendukung wisata seperti oleh-oleh dan bakpia.

Dikawasan Malioboro, pemerintah telah menyediakan jalur lambat yang dapat digunakan oleh becak dan andhong dalam melakukan pergerakan. Pada kenyataannya, jalur lambat ini banyak disalahgunakan pedagang kaki lima untuk aktivitas bongkar muat, dan menaruh lapak dagangan, selain itu juga digunakan sebagai tempat parkir pribadi.

Dilihat dari karakteristik tukang andhong dan becak, sebagian besar adalah pendatang dari luar kota seperti Bantul, Sleman, Gunung Kidul, Kulon Progo, Klaten, dan Magelang. Bagi tukang becak yang berasal dari luar Kota Yogyakarta biasanya becak yang mereka gunakan bukanlah kepemilikan pribadi, melainkan becak sewa. Sedangkan mereka datang ke Malioboro biasanya menggunakan angkot maupun bus. Kondisi tukang becak dan andhong yang ada di Malioboro sebenarnya juga menjadi perhatian khusus bagi pemerintah Kota Yogyakarta karena tukang becak dan andhong disini bukan hanya sekedar supir saja, tapi diharapkan juga mampu menyampaikan informasi kepada penumpang terkait Kota Yogyakarta. Namun demikian kurangnya

kesadaran dan keinginan dari tukang becak dan andhong untuk meningkatkan kualitas diri menjadi salah satu kendala dalam upaya meningkatkan pelayanan transportasi kendaraan tidak bermotor di kawasan wisata Malioboro. Hal ini dapat dilihat dari kurangnya antusias tukang becak dan andhong dalam mengikuti pelatihan yang diberikan oleh pemerintah.

Selain itu kesadaran tukang becak dan andhong dalam mentaati peraturan lalu lintas sangat kurang. Hal ini dapat dilihat dari seringnya mereka melanggar peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Sebagai contoh, meski sudah disediakan jalur khusus untuk kendaraan tidak bermotor namun pada nyatanya masih banyak becak dan juga andhong yang masuk ke jalur kendaraan bermotor.

### 2. Identifikasi Pengguna Transportasi Umum Tidak Bermotor di Malioboro

Saat ini keberadaan transportasi umum tidak bermotor seperti becak dan andhong sebagian besar sudah beralih fungsi menjadi moda transportasi wisata. Hal ini dapat dilihat dari lokasi mangkal yang dominan berada dikawasan wisata. Dilihat dari penggunaannya sendiri, moda transportasi becak dan andhong ini juga paling banyak diminati oleh wisatawan dibandingkan dengan masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa keberadaan becak dan andhong di kawasan wisata menjadi suatu daya tarik tersendiri bagi wisatawan. dilihat dari jenis wisatawannya sendiri, peminat becak dan andhong lebih banyak berasal dari wisatawan domestik dibandingkan dengan wisatawan mancanegara karena mereka datang biasanya pada bulan-bulan antara Juli hingga September dimana di negara mereka sedang musim libur, jadi sifatnya musiman.

### 3. Analisis Persaingan Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor dengan Moda Transportasi Bermotor di Malioboro

Malioboro merupakan salah satu tempat yang banyak menarik perhatian karena berbagai aktivitas ada disana. Hal ini juga yang menjadikan berbagai moda transportasi tertarik untuk beroperasi disana

seperti kendaraan tidak bermotor yang meliputi becak dan andhong, kendaraan bermotor yang meliputi bus kota, taksi, travel, bus trans jogja, ojek, dan becak motor. Bermunculannya berbagai jenis transportasi di kawasan Malioboro tentunya secara tidak langsung menimbulkan adanya persaingan antar moda. Jika dilihat dari sudut pandang wisatawan tentunya hal ini menjadi nilai tambah karena semakin banyak pilihan moda transportasi yang tersedia semakin mempermudah mereka dalam bermobilisasi. Akan tetapi dilihat dari sudut pandang pelaku kendaraan tidak bermotor, hal ini semakin mempersulit mereka untuk menarik wisatawan agar memakai jasa mereka ditambah lagi jumlah becak dan andhong saat ini yang terus bertambah. Bermunculannya moda transportasi yang semakin beragam pilihan secara tidak langsung juga berdampak bagi perekonomian tukang becak dan juga andhong. Kondisi ini yang melatarbelakangi banyaknya tukang becak dan andhong musiman, karena pekerjaan sebagai tukang becak dan andhong tidak dapat menjamin semua kebutuhan.

#### **4. Analisis Dampak Keberadaan Kawasan Pariwisata Malioboro Terhadap Penyediaan Transportasi Umum Tidak Bermotor**

Malioboro merupakan salah satu kawasan wisata di Kota Yogyakarta yang cukup banyak menarik perhatian wisatawan, baik wisatawan domestik maupun wisatawan mancanegara. Berbagai alat transportasi pun juga tersedia di kawasan wisata Malioboro, salah satunya adalah transportasi tidak bermotor yaitu becak dan andhong. Daya tarik wisata yang ada di kawasan Malioboro tidak hanya berpotensi dalam mendatangkan wisatawan, tetapi juga para tukang becak dan andhong pun tertarik untuk beroperasi di Malioboro dibandingkan dengan wilayah lainnya.

Rangkaian perjalanan wisata yang dilakukan oleh wisatawan tentunya tidak hanya sekedar berkunjung ke tempat wisata saja namun juga ada kegiatan berbelanja oleh-

oleh. Dalam hal ini becak dan andhong berperan penting sebagai media periklanan dan promosi tempat oleh-oleh kepada wisatawan. Dapat dikatakan demikian karena beberapa pusat oleh-oleh lokasinya tidak mudah dijangkau hanya dengan berjalan kaki, selain itu juga wawasan wisatawan tentang tempat lokasi penjualan oleh-oleh terbatas sehingga secara tidak langsung membutuhkan bantuan dari tukang becak dan andhong untuk mencapainya. Selain itu juga keberadaan pusat oleh-oleh seperti kaos dagadu, batik dan bakpia tidak dapat dijangkau dengan moda transportasi umum lainnya karena tidak dilewati jalur kendaraan umum. Hanya moda transportasi becak dan andhong yang tidak memiliki rute tetap yang dapat menjangkaunya. Tanpa adanya moda transportasi becak dan andhong, beberapa toko oleh-oleh tentunya akan kesulitan dalam melakukan pemasaran produknya.

Adanya ketergantungan toko oleh-oleh terhadap tukang becak dan andhong dalam hal pemasaran menunjukkan bahwa hubungan aktivitas pariwisata saling berkaitan erat dengan penyediaan sarana transportasi termasuk becak dan andhong. Selain itu juga pengaruh kegiatan wisata dengan keberadaan becak dan andhong dapat dilihat dari upaya pemerintah yang sering memberikan pengarahan kepada tukang becak dan andhong yang lebih banyak berkaitan dengan kegiatan wisata.

#### **5. Analisis Kebijakan Pemerintah Kota Yogyakarta Terhadap Keberadaan Andhong dan Becak**

Di Kota Yogyakarta, keberadaan becak dan andhong sampai saat ini masih dijaga dan dilestarikan. Meski demikian jumlah kendaraan tidak bermotor yang terlalu banyak beroperasi di Kota Yogyakarta juga menjadikan masalah karena dapat mengganggu kelancaran arus lalu lintas, apalagi tidak tersedia jalur khusus yang disediakan untuk becak dan andhong. Dalam mengatasi jumlah kendaraan tidak bermotor yang jumlahnya



semakin banyak, pemerintah Kota Yogyakarta saai ini telah mengeluarkan SIOKTB (Surat Ijin Operasionak Kendaraan Tidak Bermotor). Dengan adanya SIOKTB tersebut diharapkan jumlah becak dan andhong di Kota Yogyakarta dapat dikendalikan.

Perhatian pemerintah tidak hanya dengan memberikan regulasi yang mengatur tentang kendaraan tidak bermotor, tetapi pemerintah juga memberikan sosialisasi dan penyuluhan untuk meningkatkan kualitas pelayanan dari tukang becak dan andhong. Hal ini dilakukan agar tukang becak dan andhong menjadi lebih profesional dalam bekerja dan juga untuk memberikan *image* yang baik bagi penumpang. Sosialisasi yang dilakukan pemerintah tidak hanya melibatkan satu dinas saja namun mencakup beberapa dinas seperti Dinas Pariwisata, Dinas Perhubungan, UPT Malioboro, Kepolisian, Kecamatan dan Kelurahan setempat.

Pemerintah sendiri juga berharap keberadaan becak dan andhong tidak hanya sebagai moda transportasi tradisional yang menjual keunikannya, tetapi juga sebagai moda yang mampu bercerita tentang Kota Yogyakarta melalui pelaku becak dan andhong. Hal inilah yang nantinya dapat menjadi nilai tambah moda transportasi tidak bermotor dibandingkan dengan moda transportasi bermotor.

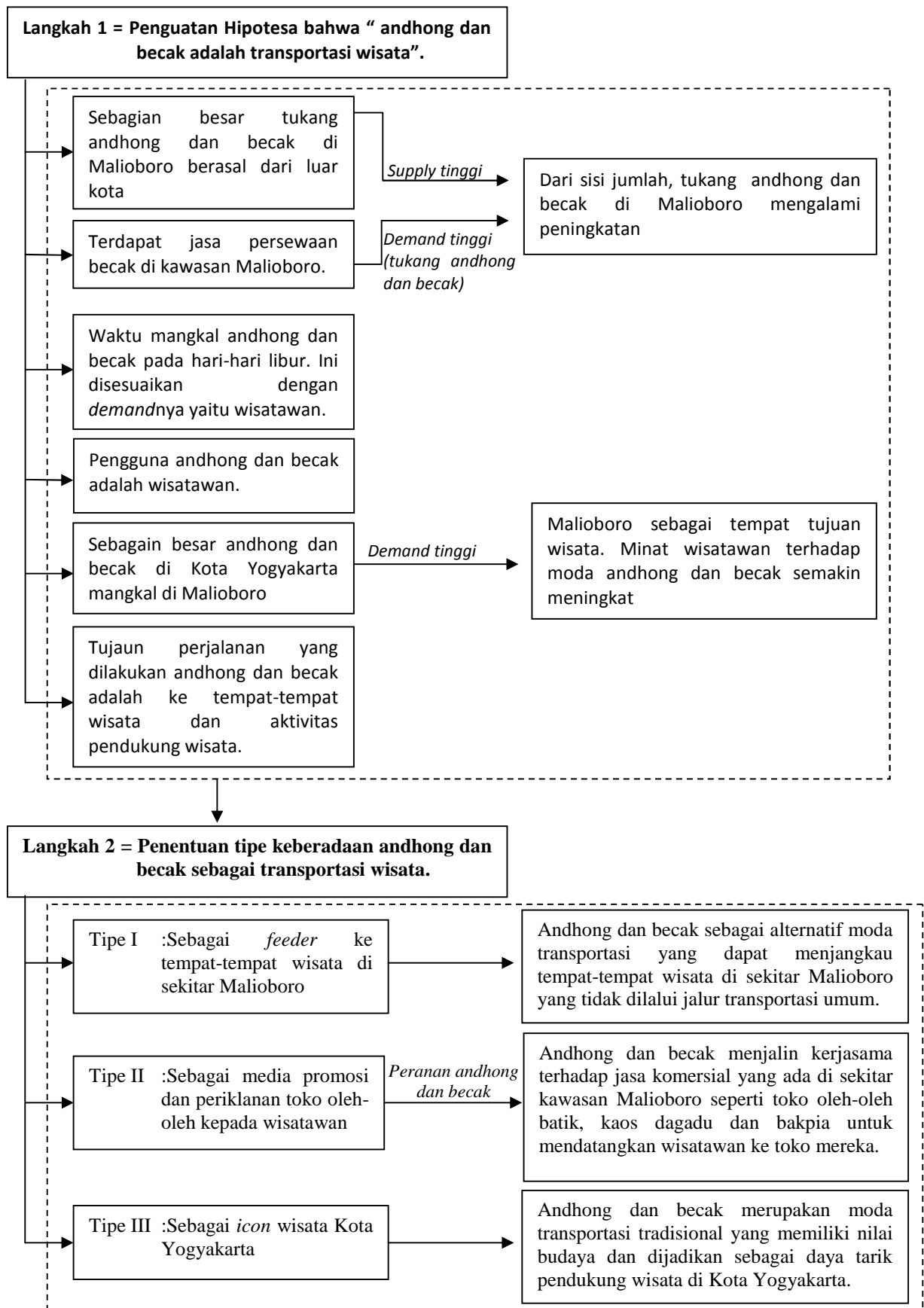
## **6. Analisis Keberadaan Moda Transportasi Umum Tidak Bermotor Dalam Mendukung Aktivitas Pariwisata di Kawasan Malioboro**

Dilihat dari aspek sosial, transportasi tidak bermotor tidak hanya sekedar moda transportasi saja, namun dalam hal ini juga ada didalamnya hubungan sosial yang terjalin antar sesama tukang becak dan tukang andhong. Hal ini terlihat dari adanya kelompok paguyuban becak dan paguyuban andhong yang menaungi tukang becak dan andhong. Adanya paguyuban becak dan paguyuban andhong tersebut menjadikan adanya interaksi sosial antar tukang becak dan andhong.

Hubungan sosial juga dapat dilihat dari adanya kerjasama antara tukang becak dan andhong dengan toko oleh-oleh. Dalam hal ini toko oleh-oleh tidak semata-mata hanya

bekerja sama untuk mencari keuntungan ekonomi, namun juga ada hubungan sosial yang terbentuk antara pemilik toko oleh-oleh dengan tukang becak dan andhong. Hal ini terlihat dari adanya keterlibatan pemilik toko dalam kegiatan rutin perkumpulan yang diadakan oleh tukang becak maupun andhong, hal ini juga sebagai pendekatan sekaligus menciptakan hubungan kekeluargaan antara pemilik toko dan tukang becak maupun andhong.

Ditinjau dari aspek budaya, becak dan andhong merupakan alat transportasi tradisional yang saat ini masih banyak digunakan di Kota Yogyakarta. Keberadaannya juga menjadi salah satu icon budaya yang menarik bagi wisatawan meskipun saat ini di beberapa kota besar di Indonesia keberadaan transportasi tradisional sudah tidak lagi banyak digunakan dan dimanfaatkan masyarakat. Kota Yogyakarta sendiri sangat kental dengan nilai-nilai budaya, sehingga hal-hal yang bersifat tradisional masih dipertahankan, salah satunya becak dan andhong.



**GAMBAR 4**  
**BAGAN ALIR ANALISIS**

## PENUTUP

### Kesimpulan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan yaitu bahwa keberadaan moda transportasi tidak bermotor di kawasan Malioboro didukung oleh kegiatan pariwisata. Selain itu keberadaan andhong dan becak masih dipertahankan karena andhong dan becak menjadi bagian dari aktivitas wisata yaitu sebagai salah satu icon daya tarik bagi wisatawan. Keberadaannya masih dapat dipertahankan dengan berbagai catatan yaitu yaitu kualitas, kemampuan, kenyamanan, keamanan dan juga kelayakannya harus ditingkatkan.

### Rekomendasi

Berikut rekomendasi dari hasil studi yang dilakukan:

Rekomendasi bagi pemerintah:

- Dalam setiap pengarahannya dan sosialisasi, pemerintah tidak hanya melibatkan becak yang tergabung dalam paguyuban, akan tetapi becak yang tidak ikut dalam paguyuban perlu juga diberikan pengarahannya dan sosialisasinya agar informasi yang diberikan dapat diterima dan diterapkan tidak hanya sebagian tetapi seluruh becak yang ada di kawasan Malioboro.
- Koordinasi yang dilakukan antara pemerintah dan pelaku moda transportasi tidak bermotor perlu diintensifkan lagi agar pemerintah dapat mengontrol keberadaan dan perkembangan andhong dan becak.
- Pemerintah perlu mendidik agar kualitas pelaku andhong dan becak semakin meningkat karena mereka tidak hanya berperan sebagai pengemudi moda transportasi umum tidak bermotor, tetapi juga diharapkan mampu berperan sebagai duta wisata yang memperkenalkan Kota Yogyakarta kepada wisatawan.
- Pemerintah harus memberikan ketegasan dan mengadakan penertiban terkait dengan pemanfaatan jalur lambat yang banyak disalahgunakan oleh pedagang kaki lima sebagai tempat gerobak dagangan, dan juga aktivitas lain. Hal ini agar pergerakan andhong dan becak di jalur lambat lancar sehingga mereka tidak masuk ke jalur kendaraan bermotor.

- Pembatasan becak melalui pembuatan SIOKTB perlu dievaluasi kembali karena sampai saat ini becak yang tidak terdaftar dan tidak memiliki SIOKTB masih bebas beroperasi di Kota Yogyakarta dan tidak ada sanksi khusus yang diberikan. Hal ini menjadikan kurangnya kesadaran tukang becak untuk mendaftarkan diri agar memiliki SIOKTB.

Rekomendasi bagi pelaku andhong dan becak:

- Bagi pelaku andhong dan becak diharapkan mampu berperan aktif dalam setiap pengarahannya dan sosialisasinya yang diberikan oleh pemerintah. Selain itu juga diperlukan kesadaran untuk mau merubah sikap dan perilaku agar kualitas pelayanan andhong dan becak semakin meningkat.
- Masyarakat diharapkan mampu mengembangkan potensi diri dengan ikut aktif dalam setiap pembinaan yang diberikan oleh pemerintah. Tujuannya agar masyarakat siap dan mampu melayani wisatawan dengan lebih baik khususnya wisatawan mancanegara.

### DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, Novan Ied. 2011. *Sistem Transportasi dalam* <http://ovantheman.blog.co.uk>, diakses 5 Desember 2013.
- Adisasmita, Raharjo. 2000. *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Cervero, Robert dan Aaron Golub. 2007. *Informal transport: A global perspective*. [Home page of SCIENCE DIRECT] [Online]. Available at: [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com). Diakses pada tanggal 25 November 2013.
- Harwitasari, Dian. 2005. *Keberadaan moda Angkutan Plat Hitam pada Koridor Pasar Jatingaleh-Gereja Randusari*. Tugas Akhir Tidak Diterbitkan. Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang.
- ITB. 1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta: Universitas Gunadarma.
- Kamaludin, Rustian. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB

Warpani, Suwardjoko P dan Indira P Warpani.  
2007. Pariwisata Dalam Tata Ruang  
Wilayah. Bandung: ITB.