

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dan sangat dibutuhkan dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia tentunya disebabkan oleh beberapa faktor-faktor, seperti keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang mana hal ini memungkinkan transportasi dapat dilakukan melalui darat, laut, atau udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Ada pendapat yang menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang membuat suatu bangsa itu besar dan makmur, yaitu tersedianya tanah yang subur, sumber daya manusia yang berketerampilan, dan mudahnya transportasi manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya (Rahardjo Adisasmita, 2014: 5). Jika diibaratkan tubuh, transportasi menjadi urat nadi utama yang menyalurkan bermacam hal seperti ekonomi, sosial, politik, budaya dan lain sebagainya. Bahkan karena fungsinya yang sangat luas tersebut, beberapa pakar beranggapan bahwa transportasi itu setara peradaban dari manusia tersebut (Rahardjo Adisasmita, 2010: 5). Pertumbuhan transportasi telah memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan manusia. Dengan adanya sarana transportasi manusia dapat melakukan mobilitas lebih cepat dan optimal.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan Negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Di daerah istimewa Yogyakarta, yang mana merupakan salah satu Provinsi dengan penyebaran penduduk terbesar di Indonesia tentu saja sangat bergantung dengan sarana transportasi ini demi keberlangsungan kehidupan masyarakat sehari-hari.

Seperti yang kita ketahui, transportasi dapat dikelompokkan dalam dua jenis, yaitu transportasi pribadi dan transportasi umum. Transportasi pribadi adalah transportasi yang menggunakan kendaraan milik pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, ataupun bisa juga menggunakan bus yang biasanya digunakan untuk keperluan pribadi. Sedangkan transportasi umum adalah sebuah layanan angkutan penumpang bersama yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum diantaranya seperti bus kota, kereta api, kereta api cepat, feri, dan sebagainya. Perbedaan dari kedua jenis transportasi ini dapat kita lihat dari Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB) yang biasanya dipasang di alat transportasi tersebut. Transportasi pribadi biasanya ditandai dengan TNKB yang berlatar belakang hitam dengan tulisan berwarna putih, sedangkan transportasi umum biasanya ditandai dengan TNKB yang berlatar belakang kuning dengan tulisan berwarna hitam.

Di Daerah Istimewa Yogyakarta sering kita jumpai berbagai macam transportasi umum. Daerah istimewa Yogyakarta mengakui adanya transportasi umum tradisional dan transportasi non-tradisional. Transportasi non-tradisional ini dapat berupa Pesawat terbang, bus, taksi, ojek, dan transjogja. Sedangkan transportasi tradisional dapat berupa becak dan andong yang mana transportasi ini sebagai transportasi yang menggambarkan tradisi atau budaya Yogyakarta.

Becak merupakan transportasi yang sudah dikenal masyarakat di Indonesia. Masyarakat di kota Yogyakarta juga tentunya sudah tidak asing lagi dengan sarana transportasi becak ini. Kendaraan dengan bentuk yang memiliki tiga roda ini awal mulanya didatangkan oleh orang tiongkok sekitar abad ke-20. Kendaraan yang menggunakan tenaga kayuhan pengemudinya ini lama kelamaan menyatu dengan masyarakat. Karena bentuknya yang masih tradisional, becak tak hanya menjadi angkutan penumpang maupun barang namun juga sebagai daya tarik pelancong untuk perkembangan pariwisata daerah. Becak layak nya menjadi icon dan kearifan lokal dari masyarakat Indonesia.

Namun seiring berkembangnya zaman, di Kota Yogyakarta seringkali kita jumpai jenis-jenis transportasi yang kebanyakan telah dimodifikasi bentuk dan rupanya. Salah satu contoh yang sering kita lihat adalah becak motor atau yang sudah dikenal dengan nama bentor. Bentor adalah alat transportasi yang menyerupai becak kayuh tetapi ditambahkan dengan kendaraan jenis sepeda motor di belakangnya. Perbedaanya dengan becak kayuh, bentor ini tidak perlu lagi di kayuh karena sudah menggunakan tenaga sepeda motor. Tetapi bentor ini

sendiri di kota Yogyakarta di kelompokkan dalam moda transportasi apa? Apakah transportasi tradisional atautkah transportasi non-tradisional?

Seperti yang kita ketahui bahwa Indonesia merupakan Negara hukum, dengan demikian berimplikasi segala hal yang dilaksanakan oleh warga Negara dan pemerintahan di Indonesia haruslah berdasarkan atas hukum. Maka setiap kebijakan yang diterapkan di Indonesia tentu saja memiliki asas-asas hukum atau dasar-dasar hukumnya masing-masing. Begitu pula halnya dengan transportasi, setiap transportasi yang beroperasi tentu saja sudah memiliki aturan-aturan hukum atau dasar-dasar hukum yang telah diatur oleh pemerintah. Apabila transportasi yang beroperasi tidak memiliki aturan-aturan hukum yang jelas maka bisa dikatakan ilegal.

Apabila kita melihat Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), di dalam Undang-Undang tersebut membagi dua jenis kendaraan yakni kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Dan dalam pembagian kendaraan bermotor tidak mengatur tentang adanya becak motor. Jenis kendaraan bermotor yang dipaparkan dalam Undang-Undang hanya meliputi:

- a. Sepeda motor;
- b. Mobil penumpang;
- c. Mobil bus;
- d. Mobil barang; dan
- e. Kendaraan khusus.

Dalam undang-undang ini hanya memberikan keleluasaan pada pengembangan pada teknologi untuk transportasi sebagai salah satu bentuk inovasi yang dapat dilakukan dengan pengawasan oleh pemerintah (Bagian Keempat UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ).

Namun jika melihat di beberapa daerah di Indonesia, bentor menjadi salah satu transportasi umum yang kerap digunakan oleh masyarakat. Salah satu contohnya adalah di Provinsi Sumatera Utara, yaitu kabupaten Dairi dan Kota Tebing Tinggi. Di daerah tersebut bentor sudah menjadi moda transportasi yang umum. Pemerintah Kota Tebing tinggi memberikan izin untuk becak motor beroperasi di wilayahnya. Izin beroperasinya becak motor di Kota Tebing tinggi merujuk pada Perda Nomor 3 tahun 2007 tentang Retribusi izin mendirikan Perusahaan dan Operasi Becak dan Motor. Sedangkan di Kabupaten Dairi, izin beroperasinya becak motor Kabupaten Dairi didasarkan pada Peraturan Daerah Kabupaten Dairi Nomor 16 tahun 2000 tentang Usaha Angkutan Umum.

Daerah yang dilalui perkembangan bentor salah satunya adalah Daerah Istimewa Yogyakarta. Berbeda dengan beberapa daerah di Indonesia yang memperbolehkan dan melarang bentor dalam beroperasi di wilayahnya. Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta belum memiliki aturan yang jelas dengan adanya masalah bentor. Padahal transportasi bentor ini sudah sejak lama ada dan berkembang pesat di kota Yogyakarta. Jika merujuk pada Peraturan Daerah Nomor 1 tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Provinsi Daerah

Istimewa Yogyakarta Nomor 10 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, tidak ada aturan tentang hal tersebut.

Berbeda dengan becak tradisional, dalam beroperasi transportasi tradisional seperti becak dan andong memiliki payung hukum atau aturan hukum yang telah diatur oleh pemerintah Yogyakarta yang baru saja disahkan sejak Maret 2015. Aturan hukum tersebut yaitu Peraturan Daerah DIY No. 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong. Sedangkan dengan becak motor, aturan hukum atau dasar-dasar hukum yang melindungi becak motor ini dalam beroperasi belum ada atau belum dibuat oleh pemerintah kota Yogyakarta.

Mengingat arus urbanisasi di kota Yogyakarta yang makin deras, Masing-masing jenis transportasi di kota Yogyakarta tentu saja berlomba-lomba dalam memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat. Dan tentunya juga hal ini akan semakin dipermudah lagi dengan adanya kebijakan dari pemerintah kota Yogyakarta berupa regulasi yang menata atau mengatur perizinan pengoperasian dari setiap jenis transportasi. Karena dalam hal ini, dengan begitu tidak ada kontra atau pelarangan dari pemerintah untuk beroperasi mencari penumpang. Disamping untuk memenuhi kebutuhan dan tuntutan ekonomi keluarga, dan memberikan pelayanan transportasi di perkotaan.

Bentor yang seringkali kita jumpai di kota Yogyakarta belum memiliki payung hukum atau aturan hukum yang melindungi mereka dalam melakukan kegiatan pengoperasian. Hal inilah yang mengakibatkan para pengemudi bentor ini seringkali terkena razia oleh aparat kepolisian kota Yogyakarta. Salah satu

kebijakan yang diambil oleh pemerintah Kota Yogyakarta adalah hanya dengan melakukan pembiaran kepada para pengemudi bentor tersebut.

Sebelumnya pemerintah juga sudah melakukan upaya penertiban terhadap pengemudi bentor ini dengan melakukan sistem zonasi larangan bentor untuk beroperasi di kawasan Malioboro. Sistem zonasi ini tentu saja sangat meresahkan para pengemudi bentor karena sebagian besar penghasilan dari pengemudi bentor ini adalah di kawasan pariwisata. Mereka berpendapat bahwa rencana larangan zonasi ini masih kurang tepat karena dengan adanya larangan zonasi ini pendapatan mereka akan mati. Mereka berpendapat bahwa bentor yang mana adalah transformasi dari becak kayu adalah juga merupakan bagian dari pariwisata kota Yogyakarta.

Adanya razia bentor adalah karena sebagaimana bentor yang dianggap belum layak dikatakan sebagai transportasi yang sesuai dengan standar kelayakan. Standar kelayakan yang dimaksud disini adalah standar kelayakan yang sebagaimana telah ditetapkan dalam aspek normatif berupa Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bentor dianggap belum layak untuk dijadikan sarana transportasi umum karena masih belum memenuhi standar kelayakan kendaraan. Bentor dianggap masih belum bisa memenuhi standar kenyamanan dan keamanan bagi penggunanya. Untuk itu pemerintah melakukan upaya dalam mengusahakan kelayakan dari bentor ini. Upaya pemerintah disini adalah dengan membuat rancangan purwarupa (prototype) desain becak motor ini agar bisa memenuhi

standar kelayakan transportasi demi kenyamanan dan keamanan pengemudi dan penggunaannya. Pemerintah kota Yogyakarta berharap pengemudi bentor ini juga bisa ikut bekerja sama dalam mengusahakan proses legalisasi bentor dengan ikut bekerjasama dalam perancangan model terbaru bentor agar dapat memenuhi standar kelayakan kendaraan. Namun untuk pembuatan rancangan model terbaru bentor saat ini masih sedang tahap pengerjaan.

Gejolak antara pemerintah kota Yogyakarta dan para pengemudi bentor ini sering kali terjadi di daerah kota Yogyakarta, karena para pengemudi bentor ini sebagian besar beroperasi di wilayah perkotaan. Pemerintah berasumsi bahwa bentor merupakan penyebab terjadinya polusi di kota Yogyakarta. Sementara menurut penelitian pusat studi trans populasi dan logistik, 70% emisi Co2 berasal dari kendaraan pribadi, sedangkan 30% berasal dari industry dan pedagang kaki lima (Liputan6.com).

Berkaitan dengan dinamika perebutan perekonomian di perkotaan, bentor memiliki pesaing yang dianggap pemerintah lebih layak sebagai angkutan umum. Pesaing itu adalah transportasi berbasis online, yang mana keberadaannya dinilai masih baru dibandingkan dengan bentor di kota Yogyakarta yang sudah ada sejak tahun 2000an. Mengingat bahwa gubernur DIY sudah pernah melarang adanya bentor yang mana melalui Surat Edaran (SE) Gubernur No. 551.2/03/2003 (jogja.tribunnews.com)

Pemerintah lebih dulu memberikan legalitas kepada transportasi berbasis online daripada legalitas bentor. Hal inilah yang menyebabkan timbulnya



sentimen diantara kelompok-kelompok sosial yang ada di perkotaan. Kelompok sosial yang tergabung biasanya terbentuk dan diberi nama Paguyuban untuk daerah jawa. Para pengemudi becak motor diseluruh kota Yogyakarta ini tergabung ke dalam satu paguyuban pusat, yaitu PBM Y atau Paguyuban Becak Motor Yogyakarta. Paguyuban sebagai tempat atau wadah dalam meyatukan aspirasi para pengemudi becak motor di kota Yogyakarta dalam mendesak pemerintah kota Yogyakarta dalam memberikan legalitas kepada mereka. Menurut ketua PBM Y, ada sekitar 1500 bentor di Jogja. Jumlah ini tentunya tidak sedikit, mengingat jumlah pengemudi becak tradisional di Jogja sebanyak 8600 unit, demikian menurut data dari Dinas Perhubungan DIY ([jogjatribunnews.com](http://jogjatribunnews.com)).

Pengemudi becak motor yang tergabung dalam paguyuban becak motor Yogyakarta sampai sekarang masih menunggu kepastian dari pemerintah kota Yogyakarta terkait dengan purwarupa (prototype) becak ramah lingkungan yang di gagas pemerintah kota Yogyakarta. Mereka menagih janji realisasi becak motor ini sebagai bagian dari legalisasi bentor. Sejumlah perwakilan dari paguyuban ini pun mempertanyakan progress dari purwarupa ini. Mereka berharap segera ada kepastian terait dengan desain tersebut karena mereka kerap di razia oleh petugas ([www.issuu.com/tribunjogja](http://www.issuu.com/tribunjogja))

Hal ini tentu membuat pemerintah dilema didalam memberikan legalitas ataupun tidak, atau pembiaran yang dilakukan pemerintah saat ini juga merupakan sebuah kebijakan dari pemerintah. Menurut penelitian Susanto dan Andreas Mambruaru (2015: 6), menyatakan bahwa Persepsi masyarakat non pengguna

terhadap gangguan waktu cukup tinggi yaitu 60% menyatakan bahwa becak motor menghambat perjalanan. Bentor sebagai angkutan umum dianggap belum memenuhi syarat standar berdasarkan peraturan perundang-undangan. Disatu sisi, bentor juga memiliki cukup banyak peminat seperti ibu-ibu, dan anak sekolahan karena bentor yang tarifnya cukup murah dan tempat duduknya yang tidak bersamaan dengan penumpang lain. Jumlahnya yang tidak sedikit, apabila pengemudi bentor berhenti bekerja maka akan menambah angka kemiskinan di kota Yogyakarta melalui melonjaknya angka pengangguran. Sedangkan angka pengangguran yang berdasarakan data dari Dinas KUKM-Nakertrans sudah mencapai angka 6721, dengan jumlah 1.472 orang berstatus sarjana dan lulusan SMA sedang dalam proses mencari kerja ([jogjatribunnews.com](http://jogjatribunnews.com))

Bagi mayoritas pengemudi becak motor yang mayoritasnya hanya lulusan Sekolah Dasar tentu saja akan sulit bersaing dengan lulusan yang jenjangnya lebih tinggi dan lebih muda dari mereka. Mereka menuntut keterampilan mereka hanya menarik becak saja, disamping juga dengan usia yang sudah rentan tua didorong dengan tenaga yang semakin berkurang. Maka para pengemudi becak kayuh ini banyak yang beralih ke becak motor. Hal ini dikarenakan menarik becak motor hanya membutuhkan tenaga yang relatif sedikit jika dibandingkan dengan becak kayu.

Disamping itu, para pengemudi becak motor sudah lebih dari lima kali dalam menyuarkan aksi mereka ke Balai kota Yogyakarta, DPRD DIY, Kantor Gubernur DIY, hingga pada puncaknya adalah kepada presiden, DPR, dan

Kemenhub RI. Namun aksi mereka ini belum membuahkan hasil seperti yang diharapkan.

Setiap warga Negara Indonesia memiliki hak untuk hidup dan mencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan ekonomi sehari-hari. Pemerintah yang mana merupakan pemegang atau pembuat kebijakan diharapkan dapat mengambil langkah tepat guna menyelamatkan nasib para pengemudi bentor. Langkah atau kebijakan yang mungkin dibuat atau diambil oleh pemerintah khususnya pemerintah kota Yogyakarta sangat berpengaruh bagi keberlangsungan hidup para pengemudi bentor. Untuk itu, pemerintah diharapkan dapat mengambil satu langkah yang tepat agar para pengemudi bentor ini bisa mendapatkan hak mereka.

Penelitian ini bertujuan didalam menganalisa pentingnya kebijakan legalitas becak motor di kota Yogyakarta, yang mana pada kenyataannya pengemudi becak motor semakin merasa berat dan terdesak dalam memenuhi kebutuhan ekonomi mereka. Kemudian tidak lupa, untuk mengetahui langkah yang seharusnya diambil kedepannya perlu diperhatikan secara khusus yaitu berupa solusi bagi permasalahan ini agar tidak menyebabkan semakin buruknya transportasi di perkotaan. Selanjutnya penelitian ini juga bertujuan untuk melihat bagaimana transportasi bentor itu dari segi hukum dan bagaimana Peran dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam pengelolaan Bentor di Kawasan Kota Yogyakarta. Tanpa adanya peraturan, bentor masih menjadi sebuah pekerjaan rumah bagi pemerintah Daerah antara melegalisasi ataupun melarang.

Berdasarkan dengan permasalahan yang telah disebutkan diatas, maka penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian dengan seksama yang kemudian hasilnya dituangkan dalam karya ilmiah berbentuk proposal penelitian dengan judul **“Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengelolaan Becak Motor di Kawasan Kota Yogyakarta”**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan dengan latar belakang masalah yang telah di paparkan di atas maka dapat di Tarik rumusan masalahnya, yaitu:

1. Bagaimanakah peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam Pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta?
2. Faktor-faktor apa saja yang menjadi penghambat dan juga pendukung yang mempengaruhi peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam Pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta?

## **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian tentang Peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam Pengelolaan becak motor di kawasan Kota Yogyakarta dimaksudkan untuk menjawab pertanyaan dalam penelitian ini. Adapun tujuan penelitian ini bertujuan untuk:

1. Untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta.

2. Untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi penghambat dan juga pendukung yang mempengaruhi peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta.

#### **D. Manfaat Penelitian**

Dari tujuan penelitian yang telah dijelaskan diatas, maka hasil dari penelitian ini akan bermanfaat untuk:

##### **1. Manfaat teoritis**

Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perkembangan dan menambah pengetahuan tentang bagaimana peran dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta serta faktor-faktor yang mempengaruhinya. Hasil dari penelitian ini dapat dipergunakan dan diterapkan dalam evaluasi instansi pemerintah guna meningkatkan peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam mengambil sebuah kebijakan khususnya dalam pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta.

##### **2. Manfaat praktis**

- a. Bagi Mahasiswa: Penelitian ini diharapkan dapat memperkaya pemahaman, kemampuan analisa, dan akademik mahasiswa dalam hal pengembangan Ilmu Pemerintahan yang berkaitan dengan Peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.
- b. Bagi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta: penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan bagi instansi selaku lembaga yang mengatur

tentang transportasi di perkotaan khususnya di kawasan kota Yogyakarta, agar dapat menjadi bahan perbaikan dan meningkatkan pelayanan dalam pengelolaan transportasi khususnya becak motor di kawasan kota Yogyakarta.

- c. Bagi program Studi S1 Ilmu Pemerintahan: penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi yang telah ada di perpustakaan sehingga dapat dimanfaatkan sebagai kajian dan acuan bagi penelitian selanjutnya yang mempunyai topik yang serupa.
- d. Bagi masyarakat: penelitian ini diharapkan dapat membantu masyarakat khususnya pengemudi becak motor di kota Yogyakarta.

## **E. Kerangka Teori**

Kerangka teori merupakan teori atau konsep yang digunakan dalam melakukan kegiatan penelitian atau sering juga di katakana bahwa kerangka teori merupakan uraian yang menjelaskan variabel-variabel dan hubungan antar variabel berdasarkan konsep atau definisi tertentu. Dengan landasan teori tersebut maka kegiatan penelitian ini menjadi jelas, sistematis, dan ilmiah. Dalam hal ini definisi mengenai teori, menurut Koendjningrat teori adalah merupakan pernyataan mengenai adanya suatu hubungan positif antara gejala yang diteliti dari satu atau beberapa faktor tertentu dalam masyarakat. Sedangkan menurut Masri Singarimbun teori adalah serangkaian asumsi, konsep, abstrak, definisi dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial antara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antara konsep.

Adapun kerangka dasar penulisan teori dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

### **1. Peran**

Menurut kamus Fadli (dalam Barbara, 2008) peran adalah seperangkat bentuk tingkah laku atau aksi yang diharapkan dimiliki oleh seseorang tersebut diketahui berkedudukan di dalam masyarakat. Sedangkan menurut Stuart & Sundeen (dalam Lutfu dan Maliya, 2017) peran merupakan pola sikap perilaku serta tujuan yang diharapkan berasal dari seseorang berdasarkan kedudukannya di masarakat.

Banyak faktor yang mempengaruhi peran yang diantaranya adalah kejelasan perilaku dan pengetahuan yang disesuaikan dengan peran tersebut, adanya aksi konsistensi dari respon seseorang dalam menghadapi peran, adanya kesesuaian dan keseimbangan antara peran yang dijalannya serta keselarasan budaya dan harapan individu terhadap perilaku peran. Peran juga merupakan suatu bentuk pola sikap, nilai dan tujuan yang diharapkan dimiliki oleh seseorang berdasarkan posisinya di masyarakat. Posisi atau kedudukan ini merupakan suatu identifikasi dari status atau tempat seseorang dalam suatu sistem sosial yang merupakan perwujudan dari aktualisasi diri (Faozan, 2014).

Menurut pendapat dari Astrid S. Susanto (1983: 95) peran paling sedikit mencakup tiga hal, yaitu:

1. Peran adalah meliputi sarana yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang didalam masyarakat. Peran dalam hal ini menempatkan rangkaian peraturan yang membimbing seseorang kedalam kehidupan masyarakat.
2. Peran adalah suatu konsep perihal apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai masyarakat.
3. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting didalam struktur sosial.

Menurut Soerjono Soekanto (2002: 268-269), peran (*role*) merupakan aspek yang dinamis dari kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajiban sesuai dengan kedudukannya, maka hal ini berarti ia



menjalankan suatu peran. Keduanya tidak dapat dipisahkan dan saling bertentangan satu sama lain. Setiap orang mempunyai macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal tersebut sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagus masyarakat kepadanya. Peranan lebih banyak menekankan pada fungsi, penyesuaian diri dan suatu proses.

Soerjono Soekamto (2002: 246) mengatakan bahwa dalam peran mencakup tiga hal yaitu:

1. Peran meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peran dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan bermasyarakat.
2. Peranan merupakan suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi.
3. Peran juga dapat dikatakan sebagai perilaku yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Kemudian Komaruddin (1994: 768) mengatakan yang dimaksud dengan peran yaitu:

1. Bagian dari tugas utama yang harus dilaksanakan seseorang dalam manajemen.
2. Pola penilaian yang diharapkan dapat menyertai suatu status.

3. Bagian atau fungsi seseorang dalam kelompok pranata.
4. Fungsi yang diharapkan dari seseorang atau menjadi karakteristik yang ada padanya.
5. Fungsi dari setiap variabel dalam hubungan sebab-akibat.

Sedangkan menurut Pitana (dalam Ardianto, 2016) mengemukakan pemerintah daerah memiliki peranan sebagai berikut:

1. *Koordinator*, peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sebagai koordinator diperlukan agar upaya penertiban becak motor di kawasan kota Yogyakarta dapat berjalan optimal. Pemerintah serta seluruh elemen masyarakat merupakan sasaran utama yang perlu untuk terus diberikan motivasi agar terciptanya transportasi perkotaan berkelanjutan yang aman dan nyaman sesuai dengan visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.
2. *Fasilitator*, peran pemerintah adalah menyediakan segala fasilitas sarana dan prasarana yang mendukung segala program yang diadakan oleh dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Adapula prakteknya pemerintah bisa mengadakan kerjasama dengan berbagai pihak, baik swasta maupun masyarakat.
3. *Stimulator*, peran Dinas Perhubungan sebagai Stimulator adalah pemerintah dapat menciptakan strategi untuk membangun dan meningkatkan transportasi di kota Yogyakarta.

## 2. Pemerintah daerah

Menurut Inu Kencana Syafie (2005: 21-22), Pemerintahan apabila dibagi atau dipisahkan, maka terdapat perbedaan anatar pemerintahan dalam arti luas dan pemerintahan dalam arti sempit. Pemerintahan dalam arti sempit hanya meliputi lembaga yang mengurus pelaksanaan roda pemerintahan (disebut eksekutif), sedangkan pemerintahan dalam arti yang luas selain eksekutif, termasuk lembaga yang membuat peraturan perundang-undangan (disebut legislatif), dan yang melaksanakan peradilan (disebut yudikatif).

Menurut C. F. Strong, sebagaimana di kutip oleh Inu Kencana Syafie (2005: 22):

*Government in the broader sense, is changed with the maintenance of the peace and security of state with in and with out. It must therefore, have first military power or the control of armed forces, secondly legislative power or the means of making law, thirdly financial power of the ability to extract sufficient money from the community to defray the cost of defending of state and of enforcing the law it makes on the state ehalf.*

Samuel Edward Finer dalam bukunya *Comperative Government* sebagaimana dikutip oleh Inu Kencana Syafie, menyatakan bahwa istilah *Government*, paling sedikit mempunyai empat arti (2005: 3-4):

- 1) Menunjukkan kegiatan atas proses memerintah, yaitu melaksanakan control atau pihak lain (*the activity or the process of roverning*).

- 2) Menunjukkan masalah-masalah Negara dalam mana kegiatan atau proses diatas dijumpai (*state of affairs*).
- 3) Menunjukkan orang-orang (pejabat-pejabat) yang dibebani tugas-tugas untuk memerintah (*people charged with the duty of governing*)
- 4) Menunjukkan cara, metode, atau sistem dengan mana suatu masyarakat tertentu diperintah (*the manner, method or system by witch a particular society is governed*)

Pemerintahan dalam arti luas menurut Carl J. Frederich adalah segala urusan yang dilakukan oleh Negara dalam menyeleggarakan kesejahteraan rakyatnya dan kepentingan negaranya sendiri. Pemerintahan semata-mata tidak hanya sekedar menjalankan tugas eksekutif saja, melainkan juga tugas-tugas lainnya termasuk legislatif dan yudikatif (Titik Triwulan Tutik, 2005:97).

Uraian-uraian diatas dapatlah dirumuskan bahwa pemerintahan dalam arti luas adalah perbuatan memerintah yang dilakukan oleh organ-organ atau badan-badan legislatif, eksekutif, yudikatif dalam rangka mencapai tujuan pemerintahan Negara, sedangkan pemerintahan dala arti sempit adalah perbuatan memerintah oleh organ eksekutif dan jajarannya dalam rangka mencapai tujuan pemerintahan Negara (Titik Triwulan Tutik, 2005: 6)

Pemerintahan dalam arti luas mempunyai kewenangan untuk memelihara kedamaian dan keamanan Negara, kedalam dan keluar. Oleh karena itu, pertama kita harus mempunyai kekuatan militer atau kemampuan untuk

mengendalikan angkatan perang, yang kedua, harus mempunyai kekuatan legislatif atau dalam arti pembuat undang-undang, yang ketiga, harus mempunyai kekuatan finansial atau kemampuan untuk mencukupi keuangan masyarakat dalam rangka membiayai biaya keberadaan Negara dalam menyelenggarakan peraturan, hal tersebut dalam rangka penyelenggaraan kepentingan Negara.

Tujuan adanya lembaga-lembaga Negara atau alat-alat kelengkapan Negara adalah untuk menjalankan fungsi Negara dan menjalankan fungsi pemerintahan secara aktual. Lembaga-lembaga tersebut harus dapat membentuk suatu kesatuan proses yang satu sama lain saling berhubungan dalam rangka penyelenggaraan fungsi Negara (Lufhfi Widagdo Eddyono, 16-17: 2010).

Sistem pemerintahan daerah ada beberapa teori yang mendasari tentang pembagian kekuasaan diantaranya teori pembagian kekuasaan secara horizontal dan teori pembagian kekuasaan secara vertikal. Menurut pendapat Jimmy Asshidiqie pembagian kekuasaan yang bersifat vertikal dalam arti perwujudan kekuasaan itu dibagikan secara vertikal ke bawah. Pembagian kekuasaan secara vertikal berarti adanya pembagian kekuasaan antara beberapa tingkatan pemerintahan (Juanda, 2008: 37). Menurut Miriam Budiarto, pembagian kekuasaan secara vertikal berarti adanya pembagian kekuasaan antara beberapa tingkatan pemerintahan (Juanda, 2008: 37)

Menurut Ni'matul Huda (2005: 20) pemerintahan daerah adalah suatu pemerintahan otonom dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sedangkan menurut Siswanto (2005: 5) sistem pemerintahan Indonesia meliputi :

- 1) Pemerintahan pusat, yakni pemerintah;
- 2) Pemerintahan daerah, yang meliputi pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota;
- 3) Pemerintahan desa.

UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dalam penjelasan Undang-undang nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, pemerintah daerah berwenang untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut tugas pembantuan. Pemerintah daerah meliputi Gubernur, Bupati, Walikota, dan perangkat daerah sebagai penyelenggara pemerintahan daerah. Peran pemerintah daerah adalah segala sesuatu yang dilakukan dalam bentuk pelaksanaan otonomi daerah sebagai suatu hak, wewenang, dan kewajiban pemerintah daerah untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut undang-undang. Pemerintah daerah lebih difungsikan sebagai pelaksana teknis kebijakan desentralisasi. Konstelasi ini, tidak mengerankan bila keberadaan desentralisasi lebih dipahami pemerintah daerah sebagai kewajiban daripada sebagai hak.

Menurut H. Nurul Aini (dalam Fungsi-Fungsi Pemerintahan, 1997), fungsi pemerintahan mencakup 3 fungsi pokok yang seharusnya dijalankan oleh pemerintah baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah, fungsi tersebut yaitu:

a. Fungsi Pengaturan

Fungsi ini dilaksanakan oleh pemerintah dengan membuat peraturan perundang-undangan untuk mengatur hubungan manusia dalam masyarakat. Pemerintah adalah pihak yang mampu menerapkan peraturan agar kehidupan berjalan secara baik dan dinamis. Seperti halnya fungsi pemerintah pusat, pemerintah daerah juga mempunyai fungsi pengaturan terhadap masyarakat yang ada di daerahnya. Perbedaannya, yang diatur oleh pemerintah daerah lebih khusus, yaitu urusan yang telah diserahkan kepada daerah. Untuk mengatur urusan tersebut diperlukan peraturan daerah yang dibuat bersama antara DPRD dengan eksekutif.

b. Fungsi Pelayanan

Perbedaan pelaksanaan fungsi pelayanan yang dilakukan pemerintah pusat dan pemerintah daerah terletak pada kewenangan masing-masing. Kewenangan pemerintah pusat mencakup urusan pertahanan keamanan, agama, hubungan luar negeri, moneter dan peradilan. Secara umum pelayanan pemerintah mencakup pelayanan publik (*public service*) dan pelayanan sipil (*civil service*) yang menghargai kesetaraan.

c. Fungsi Pemberdayaan

Fungsi ini untuk mendukung terselenggaranya otonomi daerah, fungsi ini menuntut pemberdayaan pemerintah daerah dengan kewenangan yang cukup dalam pengelolaan sumberdaya daerah guna melaksanakan berbagai urusan yang didesentralisasikan. Untuk itu pemerintah daerah perlu meningkatkan peran serta masyarakat dan swasta dalam kegiatan pembangunan dan penyelenggaraan pemerintahan. Kebijakan pemerintah pusat dan daerah diarahkan untuk meningkatkan aktifitas ekonomi masyarakat, yang pada jangka panjang dapat menunjang pendanaan pemerintah daerah.

Berdasarkan undang-undang nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah, fungsi pemerintahan dapat dibagi menjadi empat, yaitu :

a. Fungsi pemerintahan Absolut

Fungsi ini memiliki kewenangan pada pemerintah pusat (asas sentralisasi). Namun demikian ada kalanya pemerintah pusat dapat memberikan kewenangan ini pada pemerintah daerah baik kepada kepala daerah maupun instansi perangkat daerah.

b. Fungsi pemerintahan Wajib

Fungsi pemerintahan yang termasuk dalam fungsi pemerintahan wajib dibagi kewenangannya pada pemerintah pusat dan pemerintah daerah (asas desentralisasi/dekonsentrasi). Pemerintah daerah wajib melaksanakan fungsi pemerintahan ini apabila urusan pemerintahan ini menyangkut kehidupan masyarakat yang ada di dalam wilayahnya agar



tidak menjadi penyebab terciptanya masyarakat majemuk di multikultural. Pada umumnya urusan pemerintahan wajib merupakan pelayanan dasar bagi masyarakat.

c. Fungsi pemerintahan Pilihan

Fungsi pemerintahan pilihan juga dibagi kewenangannya antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah (asas desentralisasi/dekonsentrasi). Fungsi pemerintahan ini berkaitan dengan letak geografis, sumberdaya alam, globalisasi dan sumberdaya manusia yang khas berada di suatu daerah.

d. Fungsi pemerintahan Umum

Fungsi pemerintahan umum memiliki tugas, fungsi dan wewenang presiden dan wakil presiden, namun pelaksanaannya di daerah dilakukan oleh kepala daerah baik gubernur, bupati, maupun walikota. Mengenai pelaksanaan ini, gubernur bertanggung jawab kepada presiden melalui menteri yang bersangkutan. Bupati dan walikota pun memiliki tanggung jawab yang sama, namun penyampaiannya dilakukan melalui gubernur. Instansi dan perangkat daerah ditunjuk untuk membantu pelaksanaan urusan pemerintah umum ini.

Peran pemerintah adalah menciptakan keamanan dasar hingga perhatian dalam urusan keagamaan dan kepercayaan, serta mengontrol ekonomi dan menjamin keamanan kehidupan sosial.

Sedangkan menurut Ryaas Rasyid (1996) ada empat fungsi hakiki pemerintahan, yaitu:

a. Fungsi pengaturan (*regulation*)

Fungsi ini dilaksanakan dengan membuat peraturan perundang-undangan untuk mengatur hubungan bermasyarakat, fungsi ini berlaku untuk pemerintah pusat maupun pemerintah daerah. Perbedaannya yaitu pemerintah daerah mengatur urusan yang telah diserahkan kepada daerah, maka dari itu diperlukan peraturan daerah yang dibuat DPRD dengan eksekutif.

b. Fungsi pelayanan (*public service*)

Perbedaan fungsi pelayanan yang dilakukan pemerintah pusat dengan pemerintah daerah terletak pada kewenangan yang dimiliki masing-masing. Pelayanan pemerintah mencakup pelayanan publik (*public service*) dan pelayanan sipil (*civil service*).

c. Fungsi pemberdayaan (*empowering*)

Fungsi ini mendukung terselenggaranya otonomi daerah. Pemerintah daerah memiliki kewenangan untuk mengelola sumberdaya daerah yang didesentralisasi. Untuk itu pemerintah daerah perlu meningkatkan peran serta masyarakat dalam pembangunan daerah dan kesejahteraan masyarakat.

d. Fungsi pembangunan (*development*)

Pemrintah harus berfungsi sebagai pemacu pembangunan di wilayahnya, dimana pembangunan ini mencakup segala aspek kehidupan tidak hanya fisik tapi juga mental spiritual. Pembangunan akan berkurang apabila keadaan masyarakat membaik, artinya masyarakat sejahtera. Sehingga fungsi pembangunan akan lebih dilakukan oleh pemerintah atau Negara berkembang dan terbelakang, sedangkan Negara maju akan melaksanakan fungsi ini seperlunya.

### **3. Manajemen Transportasi Perkotaan Berkelanjutan**

Pengertian kota menurut Nurmandi (2014: 19) adalah tempat berkumpulnya berbagai macam keberagaman melalui urbanisasi dan migrasi dengan dinamika pembangunan infrastruktur yang dimilikinya, baik berupa transportasi yang baik, sistem sanitasi yang baik, pelayanan air bersih, dan penyediaan rumah memenuhi kebutuhan perkotaan. Sedangkan dalam melakukan pembangunan baik infrastruktur dan pembangunan SDM dan lainnya kota memerlukan manajemen atau perencanaan agar pembangunan sesuai dngan apa yang ditujukan. Pemerintah sebagai pihak yang paling berkewajiban di dalam melakukan pembangunan baik di kota maupun di daerah. Hal ini dimaksudkan untuk menciptakan kesejahteraan umum. Menurut Nurmandi (2014: 237) perencanaan kota (urban planning) adalah intervensi didalam proses alokasi sumberdaya, khususnya terhadap tanah dan kegiatan-kegiatan diatasnya, dalam sistem aktivitas kota dan regional oleh

otoritas publik yang sah untuk mencapai hasil yang diinginkan dengan menggunakan sarana yang sesuai.

Menurut Haryono (2017: 60) dalam melaksanakan pembangunan kota, harus berdasarkan pada dokumen perencanaan yang dibuat, salah satunya adalah perencanaan sosial pembangunan kota harus dengan memperhatikan:

1. Masalah sosial, masalah sosial yang khas pada masyarakat Negara-negara berkembang adalah kemiskinan dan penanggulangannya, aspek kebutuhan bertingkat manusia, dan upaya dalam melaksanakan perencanaan sosial.
2. Jumlah penduduk kota, penduduk yang melebihi ruang kota dapat menimbulkan masalah seperti kriminalitas, kurangnya lahan pekerjaan, kurangnya transportasi, dan lainnya.
3. Kota secara sosial, kota secara sosial dapat dipandang dari sudut pandang keruangan kota. Pada umumnya, masalah sosial yang dihadapi masyarakat kota terpusat pada tempat tinggal biaya terjangkau, kebutuhan akan keamanan lingkungan yang memadai, pendidikan yang sesuai kebutuhan anak-anak, bantuan bagi fakir miskin, kenakalan remaja, dan kriminalitas.
4. Kebutuhan bertingkat manusia, pembangunan mengupayakan kondisi yang lebih baik bagi masyarakat menunjukkan perlunya melihat kebutuhan manusiamasyarakat.
5. Kemiskinan, penyebab kemiskinan menurut Kartasasmita dalam Hariyono (2017: 73) diantaranya adalah terbatasnya lapangan pekerjaan, rendahnya taraf pendidikan, rendahnya taraf kesehatan, dan kondisi terisolasi.

Pembangunan kota yang melingkupi banyak aspek seperti transportasi, fasilitas umum, tempat tinggal, sanitasi, kebutuhan dasar seperti kesehatan dan pendidikan membutuhkan pertimbangan perencanaan sosial seperti yang telah dijelaskan diatas. Satu hal yang menjadi bagian dari berjalannya aktivitas di dalam kota adalah dengan adanya transportasi. transportasi merupakan penggerak/mobilitas masyarakat di perkotaan yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi. Transportasi di perkotaan terdapat berbagai macam jenisnya, seperti bus, ojek, becak, andong, taksi, kereta, dan lain-lain. Demi menciptakan keharmonisan transportasi perkotaan maka perlu dilakukan perencanaan transportasi oleh pihak yang berwenang.

Menurut Roos dalam Catanese dan Snyder (1998: 337), perencanaan transportasi adalah proses yang bertujuan menentukan perbaikan kebutuhan dan fasilitas baru yang layak sehingga memenuhi kebutuhan transportasi daerah yang meliputi kebutuhan perjalanan, pembangunan fasilitas bagi pergerakan penumpang dan barang di antara beberapa kegiatan yang terpisah dalam ruang.

Maka dalam pemenuhan transportasi perkotaan, perlu memperhatikan aspek-aspek tertentu agar tercipta transportasi yang berkelanjutan yaitu yang aman, mudah dijangkau, dan murah. Menurut Suhaya dan Black dalam Nurmandi (2014: 312), terdapat enam variabel dan indikator transportasi berkelanjutan yaitu:

1. Efisiensi ekonomi

2. Jalan yang nyaman dan lingkungan sekitar
3. Keamanan lingkungan
4. Keadilan dan ketertiban dalam bidang sosial.
5. Keamanan
6. Kontribusi untuk pertumbuhan ekonomi.

Transportasi diperkotaan diciptakan guna memenuhi kebutuhan perjalanan atau ruang lingkup gerak di perkotaan. Maka manajemen atau perencanaan perkotaan diperlukan dalam menghindari disharmoni pemenuhan perkotaan. Banyak ahli perencanaan yang menyimpulkan hasil penelitiannya menjadi beberapa indikator penolong yang dapat digunakan sebagai acuan dalam melakukan perencanaan atau manajemen transportasi perkotaan. Saa satunya adalah menurut Catanese dan Snyder (1988: 373), yang menyatakan bahwa manajemen transportasi perkotaan dilakukan berdasarkan proses peramalan kebutuhan perjalanan perkotaan yang mana mewakili standar yang berlaku pada perencanaan angkutan perkotaan. Pada dasarnya, proses tersebut mencakup tujuh langkah berikut;

1. Pendataan (tata guna lahan, populasi, perjalanan, dan fasilitas transportasi)
2. Ramalan tata guna lahan
3. Pembangkit perjalanan (trip generation)
4. Distribusi perjalanan (trip distribution)
5. Pemilihan moda (moda split)
6. Pembebanan jaringan (network assignment)

## 7. Evaluasi

Manajemen transportasi berkelanjutan adalah pedoman dalam melaksanakan bagaimana perencanaan atau manajemen pembangunan di perkotaan dilakukan, khususnya di bidang transportasi. Perencanaan bertujuan dalam mencapai suatu tujuan yang ingin dicapai, dalam hal perencanaan transportasi diharapkan dapat menciptakan pemenuhan transportasi yang berkelanjutan. Berkelanjutan dimaksud diterapkan disegala lini baik itu berkelanjutan untuk lingkungan dan berkelanjutan untuk kehidupan masyarakat perkotaan. Namun demikian perencanaan transportasi berkelanjutan harus mempertimbangkan dampak lain diluar kegiatan perencanaan atau dapat disebut sebagai eksternalitas terutama yang bersifat negative. Pemerintah sebagai otoritas publik yang memiliki wewenang atau tanggung jawab yang besar dalam menciptakan kesejahteraan berkeadilan, dapat berkontribusi dalam membangun transportasi yang berkelanjutan untuk rakyatnya tanpa mengesampingkan hak-hak yang melekat pada rakyat itu sendiri.

## **F. Definisi Konsepsional**

Definisi konsepsional adalah definisi yang digunakan untuk menggambarkan secara tepat suatu fenomena yang akan diteliti. Definisi konsepsional juga digunakan untuk menggambarkan secara abstrak tentang kejadian, keadaan

kelompok atau individu yang menjadi pusat perhatian dalam ilmu sosial (Singarimbun, 1995: 34). Agar bisa memberikan gambaran yang lebih jelas, maka perlu diberikan definisi-definisi konsep sebagai berikut:

1. Peran

Peran adalah seperangkat tingkah laku yang diharapkan oleh orang lain terhadap seseorang sesuai kedudukannya dalam, suatu system. Peran dipengaruhi oleh keadaan sosial baik dari dalam maupun dari luar dan bersifat stabil. Peran adalah bentuk dari perilaku yang diharapkan dari seseorang pada situasi sosial tertentu.

2. Pemerintah daerah

Pemerintah daerah merupakan aparatur Negara yang bertugas atau berwenang disalah satu daerah kesatuan batas hukum wilayah tertentu, yang memiliki hak dan kewajiban mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri. Fokus pemerintah daerah yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu pada Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

3. Manajemen transportasi perkotaan berkelanjutan

Manajemen/perencanaan transportasi dilaksanakan demi memenuhi kewajiban kota sebagai ruang yang menyediakan mobilitas yang berkelanjutan bagi masyarakat.



## G. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah definisi yang didasarkan atas sifat-sifat yang didefinisikan yang dapat diamati. Secara tidak langsung, definisi operasional itu akan menunjukkan alat pengambil data yang cocok digunakan atau mengacu pada bagaimana mengukur suatu variabel (Ardinal, 2005: 60).

### 1. Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengelolaan Becak Motor di Kawasan Kota Yogyakarta

#### a) Koordinator

- Pengelolaan Transportasi
- Melaksanakan koordinasi dengan berbagai instansi

#### b) Fasilitator

- Meningkatkan sarana dan prasarana pendukung transportasi

#### c) Stimulator

- Menciptakan strategi untuk membangun dan mengembangkan transportasi berkelanjutan.

### 2. Pemerintah daerah

#### a. Fungsi pengaturan (*regulation*)

#### b. Fungsi pelayanan (*public service*)

#### c. Fungsi pemberdayaan (*empowering*)

Dari keseluruhan uraian diatas, definisi konseptional dan operasionalnya penulis sampaikan dalam bentuk tabel sebagai berikut:

**Tabel 1.1 Definisi Konsep dan Operasional**

No	Definisi Konsep	Definisi Operasional	Wawancara
1.	Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengelolaan Becak Motor di Kawasan Kota Yogyakarta	a) Koordinator :	
		- pengelolaan transportasi	W 1
		- melaksanakan koordinasi dengan berbagai instansi	W 2
		b) Fasilitator :	
		- meningkatkan sarana dan prasarana pendukung transportasi	W 3
		c) Stimulator :	
	- menciptakan strategi untuk membangun dan mengembangkan transportasi berkelanjutan	W 4	
2.	Pemerintah Daerah	a) fungsi pengaturan	W 5
		b) fungsi pelayanan	W 6
		c) fungsi pemberdayaan	W 7

## H. Metode Penelitian

Dalam sebuah penelitian, metodologi sangat berperan dalam menentukan berhasil atau tidaknya suatu penelitian dengan kata lain setiap penelitian harus menggunakan metodologi sebagai tuntunan pola pikir yang sistematis agar dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

Winarno Surachmad berpendapat bahwa:

“metodologi adalah pengetahuan tentang berbagai cara yaitu dari kerja untuk memahami obyek-obyek yang menjadi sasaran daripada ilmu pengetahuan yang bersangkutan”

## **1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif deskriptif, jenis penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci (Sugiyono, 2004:1). Mengingat penulis menginginkan sebuah gambaran peran yang dilakukan oleh dinas daerah sesuai dengan fungsinya dalam suatu fenomena sosial.

Menurut Whitney, penelitian deskriptif adalah pencarian fakta dengan interpretasi yang tepat. Penelitian deskriptif mempelajari masalah-masalah dalam masyarakat serta tata cara yang berlaku dalam masyarakat dan situasi-situasi tertentu (M. Nazir, 2014: 43).

## **2. Jenis Data**

### **a. Data Primer**

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari objek penelitian di lapangan. Data primer dihasilkan dari sumber aslinya yang berupa wawancara atau observasi kepada berbagai pihak yang mengetahui dan memahami mengenai Peran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

dalam Pengelolaan Becak motor di Kawasan Kota Yogyakarta. Adapun respondennya adalah Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, selaku pihak yang bertanggung jawab.

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh secara tidak langsung dengan melalui media perantara. Data sekunder umumnya berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang telah tersusun. Adapun sumberdata seperti buku-buku yang berkaitan, arsip-arsip dan dokumen resmi Dinas Perhubungan yang dapat dijadikan acuan dalam melakukan penelitian.

### **3. Teknik Pengumpulan Data**

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

a. Wawancara

Wawancara adalah cara pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengajukan pertanyaan-pertanyaan mengenai konsep penelitian terhadap individu manusia yang menjadi unit analisis penelitian ataupun terhadap individu yang dianggap memiliki data mengenai unit analisis pemerintahan (Dian Eka Rahmawati, 2010: 33).

Wawancara akan dilakukan dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yakni bagian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) serta lembaga terkait. Wawancara juga akan dilakukan dengan pihak

Paguyuban Becak Motor Yogyakarta (PMBY) serta pengemudi becak motor lainnya.

b. Observasi

Teknik pengumpulan data selanjutnya yaitu dengan melakukan observasi. Observasi sendiri merupakan kegiatan melihat atau meninjau langsung objek yang akan diteliti dalam sebuah penelitian yang dilakukan oleh seorang peneliti (Ridwan, 2004: 104). Observasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah melihat langsung lokasi dan objek yang menjadi permasalahannya terutama di kawasan kota Yogyakarta. Hasil dari observasi tersebut kemudian didokumentasikan dengan memberikan bukti gambar atau foto terkait dengan permasalahan penertiban becak motor di kawasan kota Yogyakarta.

c. Dokumentasi

Dokumen/dokumen strategis, seperti peraturan perundang-undangan, berita acara rapat, laporan hasil monitoring dan evaluasi pelaksanaan program dan kegiatan, dan laporan penelitian pihak ketiga selama pelaksanaan program dan kegiatan tersebut. Hal ini merupakan pengetahuan eksplisit yang sangat berguna untuk diklasifikasikan dan di analisis.

Dokumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Peraturan Daerah DIY Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

- 2) Peraturan Daerah DIY Nomor 1 Tahun 2008 tentang Perubahan atas Peraturan Daerah DIY nomor 10 tahun 2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Di Provinsi DIY.
- 3) Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- 6) Surat Edaran (SE) Gubernur Nomor 551.2/03/2003

#### **4. Teknik Analisa Data**

Analisa data kualitatif adalah upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan atau pengelompokkan data, memilah-milahnya menjadi suatu yang dapat di kelola, mencari dan menemukan pola, mengsisemikannya, menemukan apa yang penting dan apa yang harus di pelajari, dan memutuskan apa yang dapat diceritakan kepada orang lain (Bogdan dan Biklen dalam Moleong, 2012: 248).

Proses-proses analisa data tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

- a. Pengumpulan data, pada tahap ini kegiatan analisis data selama pengumpulan data dapat dimulai setelah peneliti memahami fenomena sosial yang sedang di teliti, dan setelah pengumpulan data yang dapat di analisis. Hal ini dapat dilakukan dengan menggunakan multi sumber bukti, membangun rangkaian bukti dan klarifikasi dengan informan tentang draft kasar dari laporan penelitian.

- b. Reduksi data, diartikan sebagai proses pemilihan pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan di lapangan. Dalam proses reduksi data, peneliti melakukan pemilihan terhadap data yang akan di kode, mana yang dibuang, mana yang merupakan ringkasan dan cerita-cerita apa yang sedang berkembang.
- c. Penyajian data, yaitu deskripsi kumpulan informasi tersusun yang memungkinkan untuk melakukan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.
- d. Penarikan kesimpulan, dari proses pengumpulan data, peneliti mencari makna dari setiap gejala yang diperoleh dari lapangan, mencatat keteraturan atau pola penjelasan dan konfigurasi yang mungkin ada, alur kausalitas, dan proporsi. Jika penelitian masih berlangsung, maka setiap kesimpulan yang ditetapkan akan terus menerus di verifikasi hingga benar-benar diperoleh kesimpulan yang valid.

## **I. Sistematika Penulisan**

Penulisan yang sistematis adalah salah satu syarat yang mutlak untuk kaidah penulisan yang ilmiah, karena itu baik dan buruknya hasil penelitian akan sangat ditentukan akan bagaimana cara menyajikan hasil penelitian tersebut. Adapun sistematika yang terdapat dalam skripsi ini yakni sebagai berikut:

**BAB I:** Pada bab ke-I penulis mengisi dengan bagian Pendahuluan, yang melingkupi; Latar belakang, Rumusan masalah, Tujuan penelitian, Manfaat

penelitian, Kerangka teori, Definisi konseptual, Definisi operasional, Metode penelitian, Sistematika penulisan.

**BAB II:** Pada bab ke-II penulis mengisi dengan bagian Deskripsi Objek Penelitian, yang melingkupi; Gambaran umum Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan Gambaran Umum Kota Yogyakarta.

**BAB III:** Pada bab ke-III penulis mengisi dengan bagian Pembahasan, yang melingkupi; Peran Dinas Perhubungan dalam Pengelolaan becak motor di kawasan kota Yogyakarta, Faktor-faktor yang menjadi penghambat dan pendukung yang mempengaruhi peran dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam menertibkan becak motor di kawasan kota Yogyakarta.

**BAB IV:** Pada bab-IV penulis mengisi dengan bagian Penutup, yang melingkupi; Kesimpulan yang mana menjelaskan tentang kesimpulan dari keseluruhan pembahasan