

## **BAB II**

### **DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN**

#### **A. Gambaran Umum Kota Yogyakarta**

##### **1. Sejarah Umum**

Kota Yogyakarta dibangun pada tahun 1755, bersamaan dengan dibangunnya kerajaan Ngayogyakarta Hadiningrat oleh Sri Sultan Hamengku Buwono I di hutan beringin, suatu kawasan diantara sungai Winongo dan sungai Code dimana lokasi tersebut nampak strategi menurut segi pertahanan keamanan pada waktu itu. Sesudah Proklamasi kemerdekaan 17 agustus 1945, Sri Sultan Hamengku Buwono IX dan Sri Paduka Paku Alam VIII menerima piagam pengangkatan menjadi gubernur Provinsi DIY dari presiden RI, selanjutnya pada tanggal 5 september 1945 beliau mengeluarkan amanat yang menyatakan bahwa daerah kesultanan dan daerah Pakualaman merupakan daerah Istimewa yang menjadi bagian dari Republik Indonesia menurut pasal 18 UUD 1945.

##### **2. Visi dan Misi**

###### **a. Visi**

Terwujudnya kota Yogyakarta sebagai kota Pendidikan Berkualitas, Berkarakter dan Inklusif, Pariwisata berbasis Budaya, dan Pusat Pelayanan Jasa, yang berwawasan Lingkungan dan Ekonomi Kerakyatan.

###### **b. Misi**

1) Mewujudkan tata kelola pemerintahan yang berkualitas

- 2) Mewujudkan pelayanan public yang berkualitas
- 3) Mewujudkan pemberdayaan masyarakat dengan gerakan Segoro Amarto
- 4) Mewujudkan daya saing daerah yang kuat.

### 3. Lambang dan Identitas

**Gambar 2.1 Lambang Kota Yogyakarta**



*Sumber: wikipedia.org/wiki/Berkas:Logo\_Kota\_Yogyakarta.png*

Ketetapan DPRD Nomor 2 tahun 1952 tentang penetapan lambang Kota Yogyakarta.

Makna lambang:

- a. Perbandingan ukuran 18:25, untuk memperingati tahun permulaan perjuangan pangeran Diponegoro di Yogyakarta (tahun 1825).
- b. Warna :
  - Warna hitam : simbol keabadian

- Warna putih : simbol Kesucian
  - Warna merah : simbol keberanian
  - Warna hijau : simbol kemakmuran
- c. Managyu Hayuning Bawono adalah cita-cita untuk menyempurnakan masyarakat.
  - d. Bintang emas: cita-cita kesejahteraan yang dapat dicapai dengan usaha dibidang kemakmuran
  - e. Padi dan kapas: jalan yang ditempuh dalam usaha kemakmuran pangan dan sandang.
  - f. Perisai: lambang pertahanan
  - g. Tugu: ciri khas Kota Yogyakarta
  - h. Dua sayap: lambang kekuatan yang harus seimbang
  - i. Gunung lambang kebudayaan
  - j. Beringin kurung lambang kerakyatan
  - k. Banteng lambang semangat keberanian
  - l. Keris lambang perjuangan.
  - m. Terdapat dua sengkala
    - Gunaning Keris Anggatra Kota Praja: Tahun 1953 merupakan tahun permulaan pemakaian Lambang Kota Yogyakarta.
    - Warna Hasta Smadyaning Kotapraja: Tahun 1884. Dalam rangka menumbuhkan menjadi kebanggaan dan mascot daerah telah ditetapkan pohon kelapa gading dan burung Terkukur sebagai flora dan fauna identitas kota Yogyakarta. Keberadaan pohon kelapa gading

begitu melekat pada kehidupan masyarakat karena dikenal sebagai tanaman raja serta mempunyai nilai filosofis dan budaya yang sangat tinggi, sebagai kelengkapan pada upacara tradisional/religious, mempunyai makna simbolis dan berguna sebagai obat tradisional. Burung perkutis dengan suara merdu dan sosok tubuh yang indah mampu memberikan suasana kedamaian bagi yang mendengar, menjadi kesayangan para pangeran di lingkungan kraton. Dengan mendengar suara burung perkutis diharapkan orang akan terikat kepada kota Yogyakarta ([www.jogjakota.go.id](http://www.jogjakota.go.id))

#### **4. Keadaan Geografis**

##### **a. Letak Wilayah Kota Yogyakarta**

Kota Yogyakarta berkedudukan sebagai ibukota Provinsi DIY dan merupakan satu-satunya daerah tingkat II yang berstatus di samping empat daerah tingkat II lainnya yang berstatus Kabupaten. Kota Yogyakarta terletak di tengah-tengah Provinsi DIY, dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Sleman
- Sebelah Timur : Kabupaten Bantul dan Sleman
- Sebelah Selatan : Kabupaten Bantul
- Sebelah Barat : Kabupaten Bantul dan Sleman

Wilayah kota Yogyakarta terbentang antara  $110^{\circ} 24' 19''$  sampai  $110^{\circ} 28' 53''$  Bujur Timur dan  $7^{\circ} 15' 24''$  sampai  $7^{\circ} 49' 26''$  Lintang Selatan dengan ketinggian rata-rata 114m diatas permukaan laut.

b. Keadaan Alam

Secara garis besar Kota Yogyakarta merupakan dataran rendah dimana dari barat ke timur relatif datar dan dari Utara ke Selatan memiliki kemiringan  $\pm 1$  derajat, serta terdapat 3 (tiga) sungai yang melintasi Kota Yogyakarta, yaitu:

- Sebelah timur adalah Sungai Gajah Wong
- Bagian tengah adalah Sungai Code
- Sebelah Barat adalah Sungai Winongo

c. Pembagian Wilayah Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah tersempit dibandingkan dengan daerah tingkat II lainnya, yaitu 32,5 Km<sup>2</sup> yang berarti 1,025% dari luas wilayah Provinsi DIY.

Dengan luas 3.250 hektar tersebut terbagi menjadi 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 617 RW, dan 2.531 RT, serta dihuni oleh 410.921 jiwa (sumber data dari Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil DIY) dengan kepadatan rata-rata 13.177 jiwa/Km<sup>2</sup>.

**Table 2.1 Pembagian Administrasi dan Luas Wilayah Kota Yogyakarta**

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas Area (Km <sup>2</sup> )
1	Mantrijeron	Gedongkiwo	0,90
		Suryodiningratan	0,85
		Mantrijeron	0,86
			<b>2,61</b>
2	Kraton	Patehan	0,40
		Panembahan	0,66

		Kadipaten	0,34
			<b>1,40</b>
3	Mergangsan	Brontokusuman	0,93
		Keparakan	0,53
		Wirogunan	0,85
			<b>2,31</b>
4	Umbulharjo	Giwangan	1,26
		Sorosutan	1,68
		Pandean	1,38
		Warungboto	0,83
		Tahunan	0,78
		Muja-muju	1,53
		Semaki	0,66
			<b>8,12</b>
5	Kotagede	Prengan	0,99
		Purbayan	0,83
		Rejowinangun	1,25
			<b>3,07</b>
6	Gondokusuman	Baciro	1,06
		Demangan	0,74
		Klitren	0,68
		Kotabaru	0,71
		Terban	0,80
			<b>3,99</b>
7	Danurejan	Suryatmajan	0,28
		Tegalpanggung	0,35
		Bausasran	0,47
			<b>1,10</b>
8	Pakualaman	Purwokinanti	0,33
		Gunungketur	0,30
			<b>0,63</b>
9	Gondomanan	Prawirodirjan	0,67
		Nguapasan	0,45
			<b>1,12</b>
10	Ngampilan	Notoprajan	0,37
		Ngampilan	0,45
			<b>1,12</b>
11	Wirobrajan	Patangpuluhan	0,44
		Wirobrajan	0,67
		Pakuncen	0,65
			<b>1,76</b>
12	Gedongtengen	Pringgokusuman	0,46
		Sosromenduran	0,50

			<b>0,96</b>
13	Jetis	Bumijo	0,58
		Gowongan	0,46
		Cokrodiningratan	0,66
			<b>1,70</b>
14	Tegalrejo	Tegalrejo	0,82
		Bener	0,57
		Kricak	0,82
		Karangwaru	0,70
			<b>2,91</b>
<b>Jumlah</b>		<b>45</b>	<b>32,50</b>

Sumber: peraturan walikota Yogyakarta Nomor 88 tahun 2016

d. Demografi

**Tabel 2.2 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin di Kota Yogyakarta tahun 2017**

Kecamatan	Penduduk		
	L	P	L + P
Tegalrejo	18.076	18.777	36.853
Jetis	13.217	14.018	27.235
Gondokusuman	20.351	21.691	42.042
Danurejan	10.321	10.800	21.121
Gedongtengen	9.875	10.335	20.210
Ngampilan	9.084	9.477	18.561
Wirobrajan	13.505	14.241	27.746
Mantrijeron	17.197	18.010	35.207
Kraton	10.667	11.272	21.939
Gondomanan	7.311	7.699	15.010
Pakualaman	5.115	5.601	10.716
Mergangsan	15.478	16.508	31.986
Umbulharjo	33.732	35.028	68.760
Kotagede	16.496	17.039	33.535
<b>Jumlah</b>	<b>200.425</b>	<b>210.496</b>	<b>410.921</b>

sumber: Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil DIY

Setelah mengetahui perkembangan jumlah penduduk, maka komposisi penduduk menurut usia juga dibutuhkan untuk memperkirakan jumlah usia produktif yang dimiliki Kota Yogyakarta. Menurut data dibawah ini,

penduduk kelompok usia 10-14 tahun dan 15-19 tahun merupakan usia dengan jumlah yang paling tinggi di Kota Yogyakarta yang mencapai 31.771 jiwa dan 33.306 jiwa. Untuk komposisi usia produktif yaitu usia 15-65 tahun sekitar 292.413.

**Table 2.3 Komposisi Penduduk menurut Usia di Kota Yogyakarta tahun 2017**

No	Kelompok umur	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	0 – 4	13.132	12.561	26.693
2	5 – 9	15.287	14.775	30.062
3	10 – 14	16.240	15.531	31.771
4	15 – 19	16.897	16.409	33.306
5	20 – 24	15.491	15.139	30.630
6	25 – 29	14.433	14.647	29.080
7	30 – 34	15.046	15.572	30.618
8	35 – 39	16.369	16.878	33.247
9	40 – 44	14.918	15.769	30.687
10	45 – 49	14.768	16.230	31.016
11	50 – 54	13.718	15.167	28.885
12	55 – 59	11.751	13.267	25.018
13	60 – 64	9.438	10.488	19.926
14	65 – 69	5.671	6.574	12.245
15	70 – 74	3.071	4.327	7.398
16	75 +	4.177	7.162	11.339

*Sumber: dinas kependudukan dan catatan sipil DIY*

## 5. Transportasi

### a. Jumlah kendaraan bermotor di Yogyakarta

Saat ini kota Yogyakarta sedang menghadapi masalah yang cukup rumit berkaitan dengan transportasi darat. Jumlah penduduk yang semakin bertambah, dibarengi dengan meningkatnya daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor memicu meningkatnya jumlah kendaraan bermotor.



**Table 2.4 Jumlah kendaraan bermotor menurut jenisnya di kota**

**Yogyakarta tahun 2017**

Jenis Kendaraan	Bukan umum Perorangan	Umum Perusahaan	Pemerintah	Jumlah
Mobil Penumpang:	199858	3598	3202	206658
1. Sedan	39471	1287	340	41098
2. Wagon	30258	941	1255	32454
3. Mini Bus	115676	1357	-	118403
4. Jeep	14453	13	237	14703
5. Lain-lain	-	-	-	-
Mobil Bus:	7553	3508	497	11558
1. Bus Biasa	232	2134	274	2640
2. Mikro Bus	7321	1374	223	8918
3. Bus Tingkat	-	-	-	-
4. Lain-lain	-	-	-	-
Mobil Barang:	55357	4635	1151	61143
1. Pick Up	40733	1205	450	42388
2. Van	224	14	1	239
3. Truk Barang	14162	3408	691	18261
4. Truk Tank	170	1	1	172
5. Kabin ganda	50	6	8	64
6. Lain-lain	18	1	-	19

*Sumber: Badan Pusat Statistik Yogyakarta*

Tersedianya fasilitas umum yang memadai merupakan modal dasar untuk meningkatkan kegiatan masyarakat suatu kota atau daerah, salah satunya adalah jalan. Meningkatnya pertumbuhan penduduk menuntut pada peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk. Jaringan jalan merupakan salah satu infrastruktur penunjang kegiatan sosial, ekonomi, politik, budaya dan aktifitas manusia lainnya, dengan adanya jaringan jalan maka kegiatan manusia yang menghubungkan antara satu lokasi dengan lokasi yang lainnya dapat terhubung dengan baik.

b. Panjang jalan menurut keadaan jalan

Panjang jalan terpanjang di kota Yogyakarta adalah jalan non kelas yaitu 174,8 km<sup>2</sup> yang merupakan jalan lingkungan dan jalan permukiman. Dengan meningkatnya kualitas moda angkutan maka diperlukan pemeliharaan jalan secara berkala, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada table jenis permukaan dan kelas jalan berikut ini:

**Table 2.5 Panjang jalan menurut keadaan jalan di kota Yogyakarta tahun 2017**

Keadaan Jalan	Panjang Jalan (km)	
	D.I. Yogyakarta	Yogyakarta
Jenis Permukaan	2.890,83	248,09
1. Diaspal	2.642,71	248,09
2. Kerikil	227,77	-
3. Tanah	20,35	-
4. Tidak terinci	0,00	-
Kondisi Jalan	2.890,83	248,09
1. Baik	1.852,94	145,24
2. Sedang	598,51	71,35
3. Rusak	308,35	31,50
4. Tidak terinci	131,03	-
Kelas Jalan	2.890,83	248,09
1. Kelas I	16,80	16,80
2. Kelas II	1,77	1,77
3. Kelas III	55,46	55,46
4. Kelas IIIA	6,10	-
5. Kelas IIIB	51,20	-
6. Kelas IIIC	468,30	-
7. Kelas tidak dirinci	2.291,20	174,06

*Sumber: Badan Pusat Statistik Yogyakarta*

Masing-masing jalan di Kota Yogyakarta memiliki fungsi jalan yaitu jalan arteri primer, jalan arteri sekunder, jalan kolektor sekunder, jalan local dan jalan lingkungan. Jalan arteri primer kota Yogyakarta menghubungkan antara

PKN (pusat kegiatan nasional) dengan PKW (pusat kegiatan wilayah) sehingga jalan yang masuk ke dalam arteri primer adalah jaringan jalan yang menghubungkan provinsi DIY dengan provinsi Jawa Tengah, yaitu sebagian dari ruasjalan lingkaran selatan (Ringroad) di Giwangon.

Untuk kawasan perkotaan Yogyakarta, kawasan jalan yang dilayani oleh jaringan jalan arteri sekunder, yaitu:

- Jl. Laksamana Adisucipto
- Jl. Urip Sumoharjo
- Jl. Jendral Sudirman
- Jl. Pangeran Diponegoro
- Jl. Magelang
- Jl. Kyai Mojo
- Jl. Hos Cokroaminoto
- Jl. RE Martadinata
- Jl. Kapten Tendean
- Jl. Bugisan
- Jl. MT Haryono
- Jl. Kolonel Sugiyono
- Jl. Mayjen Sutoyo
- Jl. Perintis Kemerdekaan
- Jl. Gedong Kuning

Adapun jaringan jalan kolektor sekunder yang menghubungkan antar kawasan di kota Yogyakarta, diantaranya yaitu:

- Jl. Malioboro
- Jl. P Mangkubumi
- Jl. Ahmad Yani
- Jl. C Simanjuntak
- Jl. Gejayan
- Jl. Kusumanegara
- Jl. Sultan Agung
- Jl. Senopati
- Jl. KHA Dahlan
- Jl. mataram
- Jl. brigjen Katamso
- Jl. Parangtritis
- Jl. Bantul
- Jl. Prof Yohanes
- Jl. Taman Siswa
- Jl. Dokter Wahidin
- Jl. Dokter Sutomo

## **B. Gambaran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta merupakan Dinas daerah yang dibentuk berdasarkan peraturan daerah kota Yogyakarta Nomor 10 tahun 2008. Dalam rangka mewujudkan kebutuhan masyarakat yang mengalami peningkatan yang sangat pesat atas penyelenggaraan di bidang perhubungan, pos, dan

telekomunikasi yang aman, tertib, selamat, dan handal serta pelayanan atas pertumbuhan jumlah penduduk dalam hal ini Dinas Perhubungan Perlu ditingkatkan.

## **1. Visi dan Misi**

### **a. Visi**

Dalam rangka upaya untuk membangun kesejahteraan rakyat yang didukung dengan meningkatkan pelayanan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, selamat dan handal perlu dukungan dari instansi terkait para operator, dan masyarakat. Sehubungan dengan hal tersebut, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta menetapkan visi:

*“Terwujudnya sistem transportasi kota yang efektif, efisien, akuntabel, dan berwawasan lingkungan serta responsive gender.”*

### **b. Misi**

Untuk mewujudkan yang telah tertuang dalam visi diturunkan misi sebagai upaya yang harus diemban atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah agar tujuan organisasi dapat terlaksana dan berhasil dengan baik. Misi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta adalah:

1. Meningkatkan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas jalan;
2. Meningkatkan kualitas pelayanan bidang transportasi jalan yang memenuhi standar pelayanan;

3. Meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana, prasarana, dan fasilitas LLAJ;
4. Mengembangkan sistem transportasi umum perkotaan yang handal;
5. Meningkatkan pengetahuan, kemampuan, dan kinerja pegawai;
6. Membangun jaringan dan kerja sama dengan berbagai pihak dalam rangka pelaksanaan tugas.

## **2. Struktur Organisasi**

Susunan organisasi Dinas Perhubungan terdiri atas Kepala Dinas Perhubungan yang membawahi Bagian dengan Sub Bagian, Bidang dengan seksi-seksi dan UPT sebagai berikut.

(1) Unsur organisasi Dinas Perhubungan terdiri dari:

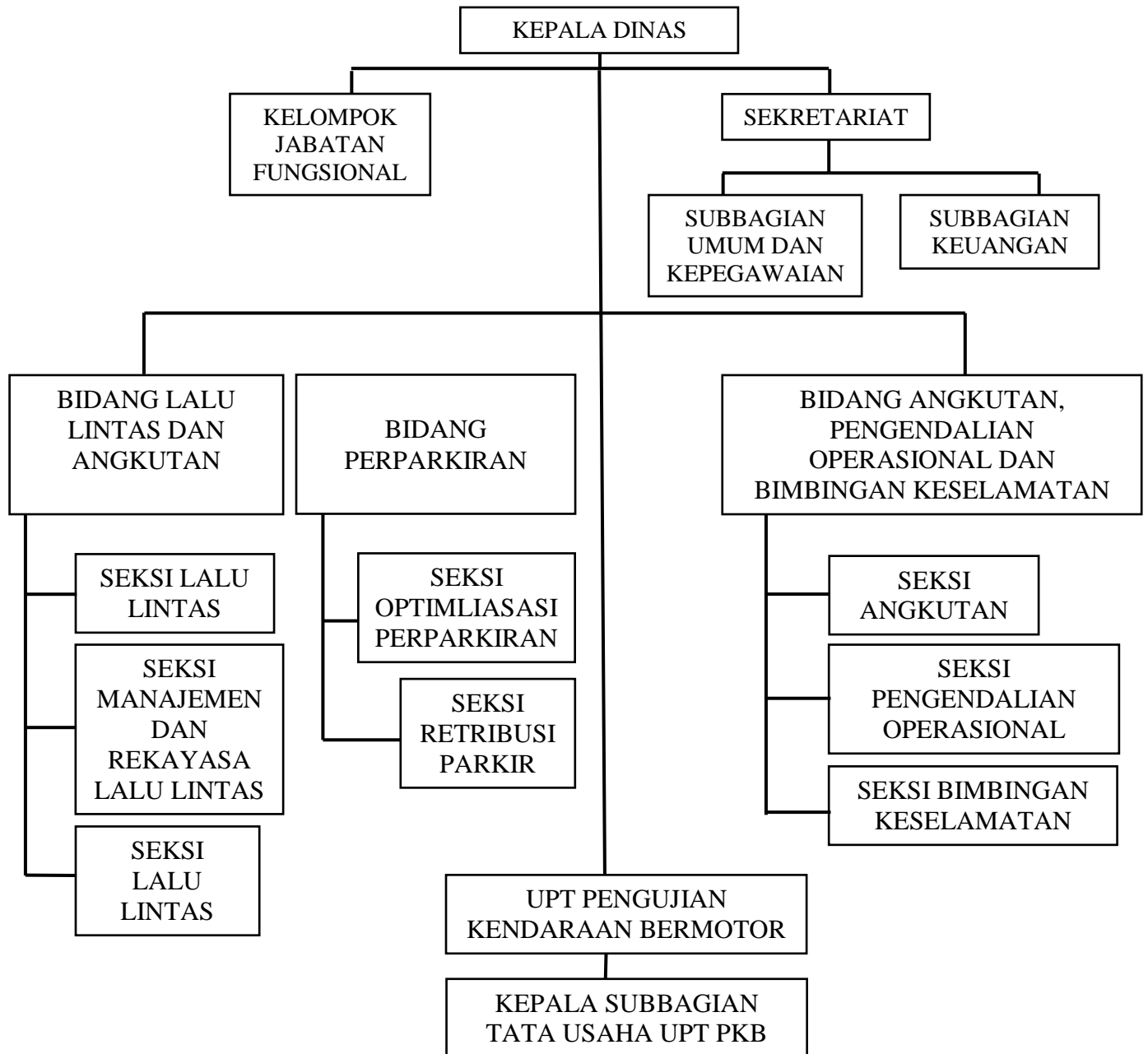
- a. Pimpinan : kepala;
- b. Pembantu pimpinan : sekretariat yang terdiri dari Subbagian-Subbagian
- c. Pelaksana :
  - Bidang-bidang yang terdiri dari seksi-seksi;
  - UPT; dan
  - Kelompok Jabatan Fungsional.

(2) Organisasi dinas perhubungan terdiri dari:

- a. Kepala;
- b. Sekretariat, terdiri dari:
  1. Subbagian Umum dan Kepegawaian;
  2. Subbagian Keuangan;

- c. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, terdiri dari:
  - 1. Seksi Lalu Lintas;
  - 2. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan
  - 3. Seksi Lalu Lintas;
- d. Bidang Perpajakan, terdiri dari:
  - 1. Seksi Optimalisasi Perpajakan
  - 2. Seksi Retribusi Parkir
- e. Bidang Angkutan, Pengendalian Operasional dan Bimbingan Keselamatan, terdiri dari:
  - 1. Seksi Angkutan;
  - 2. Seksi Pengendalian Operasional; dan
  - 3. Seksi Bimbingan Keselamatan.
- f. Unit Pelaksana Teknis (UPT), terdiri dari:
  - 1. Subbagian Tata Usaha UPT PKB
- g. Kelompok Jabatan Fungsional.

**Gambar 2.2 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**



*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta*



### **3. Tugas dan Fungsi**

- a. Tugas pokok Dinas Perhubungan adalah melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan, pos, dan telekomunikasi.
- b. Fungsi dari dinas perhubungan adalah melaksanakan penyelenggaraan manajemen lalu lintas, rekayasa lalu lintas dan angkutan, optimalisasi perparkiran dan pengelolaan retribusi parker, pengendalian operasional dan bimbingan keselamatan, pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor, serta pelaksanaan pengelolaan terminal.

### **4. Tujuan dan Sasaran**

- a. Tujuan merupakan target kualitatif organisasi dan menjadi ukuran kinerja, yang memfokuskan terhadap penyusunan rencana kinerja dan alokasi sumberdaya organisasi dalam kegiatan operasional untuk kurun waktu lima tahun dan dialokasikan dalam periode secara tahunan melalui serangkaian program yang akan dijabarkan lebih lanjut dalam suatu rencana kinerja.
- b. Sasaran strategis dibutuhkan untuk memberikan fokus kepada penyusunan rencana kinerja dan alokasi sumberdaya organisasi dalam kegiatan operasional organisasi tiap-tiap tahun untuk kurun waktu lima tahun. Berikut ini adalah tujuan, sasaran strategi Dinas Perhubungan sesuai dengan visi dan misi yang sudah ditetapkan.

**Tabel 2.6 Tujuan dan Sasaran Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

<b>Tujuan</b>	<b>Sasaran</b>	<b>Indikator sasaran</b>	
Meningkatkan pelayanan dibidang perhubungan dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan yang berkualitas	Terwujudnya efektifitas dan efisiensi pengelolaan internal Dinas Perhubungan	1.	Terpenuhinya kebutuhan perkantoran sebesar 100%
Meningkatkan kualitas pelayanan perhubungan	Meningkatnya fasilitas perlengkapan jalan		Persentase fasilitas perlengkapan jalan sebesar 74%
	Meningkatnya pelayanan pengujian kendaraan bermotor		Persentase ketersediaan unit pengujian kendaraan bermotor sebesar 100%
	Meningkatnya jaringan pelayanan angkutan jalan	1.	Persentase angkutan umum yang melayani wilayah yang tersedia jaringan jalan untuk jaringan jalan kota sebesar 60%
		2.	Persentase halte yang telah melayani angkutan umum dalam trayek sebesar 50%
		3.	Persentase ketersediaan terminal angkutan penumpang sebesar 100%
		4.	Persentase ketersediaan SDM yang memiliki kompetensi sebagai pengawas kelayakan kendaraan pada setiap perusahaan angkutan umum sebesar 50%
	Meningkatnya keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas		Persentase pemenuhan standar keselamatan bagi angkutan umum yang melayani trayek didalam kota sebesar 95%

	Meningkatnya ketertiban penyelenggaraan perparkiran	Persentase ketertiban penyelenggaraan perparkiran sebesar 78%
--	---	---

*Sumber: Renstra Dinas Perhubungan*

## 5. Strategi dan Kebijakan

### a. Strategi

Strategi dinas pada tahun 2012 sampai dengan 2016 yaitu:

Peningkatan sistem transportasi perkotaan.

### b. Kebijakan

1. Meningkatkan kualitas sarana dan prasarana perhubungan
2. Meningkatkan penataan parkir kendaraan bermotor dan tidak bermotor.
3. Mengembangkan pengelolaan transportasi yang handal.
4. Mengoptimalkan pemanfaatan sarana dan prasarana bidang perhubungan yang telah tersedia
5. Memberdayakan pegawai sesuai dengan jabatan, kemampuan dan profesionalitasnya
6. Melaksanakan koordinasi dalam pelaksanaan tugas dengan instansi-instansi yang terkait dengan ketugasan di bidang perhubungan.
7. Meningkatkan kinerja peraturan dan kelembagaan melalui penataan sistem transportasi jalan, menyusun dan merevisi peraturan-peraturan bidang perhubungan yang berupa Perda, Perwal, dan SK Walikota.

## **6. Program dan kegiatan**

- a. Program pelayanan administrasi perkantoran, terdiri dari kegiatan-kegiatan sebagai berikut:
  1. Penyediaan jasa surat menyurat
  2. Penyediaan jasa pemeliharaan kendaraan dan perizinan kendaraan dinas
  3. Penyediaan jasa administrasi keuangan
  4. Penyediaan jasa kebersihan kantor
  5. Penyediaan jasa perbaikan peralatan kerja
  6. Penyediaan alat tulis kantor
  7. Penyediaan barang cetakan dan penggandaan
  8. Penyediaan komponen instalasi listrik/penerangan bangunan kantor
  9. Penyediaan peralatan rumah tangga
  10. Penyediaan bahan bacaan dan peraturan perundangan
  11. Penyediaan makanan dan minuman
  12. Rapat-rapat koordinasi dan konsultasi ke luar daerah
  13. Penyediaan jasa tenaga bantuan
- b. Program peningkatan sarana dan aparatur, terdiri dari kegiatan:
  1. Pemeliharaan ruti/berkala gedung/kantor
  2. Pemeliharaan rutin/berkala kendaraan dinas operasional
- c. Program peningkatan disiplin aparatur, terdiri dari kegiatan:
  1. Pengadaan pakaian dinas beserta kelengkapannya
- d. Program peningkatan kapasitas sumberdaya aparatur, terdiri dari kegiatan:

1. Pendidikan dan pelatihan formal
2. Bimbingan teknis implementasi peraturan perundang-undangan
- e. Program peningkatan pengembangan sistem pelaporan capaian kinerja dan keuangan, kegiatannya:
  1. Penyusunan laporan capaian kinerja dan ikhtisar realisasi
- f. Program pembangunan rehabilitasi dan pemeliharaan sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan
  1. Rehabilitasi dan pemeliharaan alat pengujian kendaraan bermotor
  2. Pembangunan sarana, prasarana, dan fasilitas perhubungan
  3. Rehabilitasi dan pemeliharaan sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan
- g. Program peningkatan pengaturan lalu lintas dan angkutan
  1. Optimalisasi perizinan angkutan
  2. Manajemen transportas terminal
  3. Manajemen sarana dan prasarana terminal
  4. Survey bidang lalu lintas
  5. Pengaturan kendaraan tidak bermotor
- h. Program pengendalian ketertiban dan kelancaran lalu lintas
  1. Optimalisasi pelaksanaan perda dan pengendalian operasional bidang perhubungan
  2. Kegiatan angkutan lebaran, natal, dan tahun baru
  3. Kegiatan bimbingan keselamatan dan sosialisasi peraturan di bidang perhubungan dengan keselamatan lalu lintas

- i. Program operasional dan optimalisasi penyelenggaraan perparkiran
  1. Operasional penyelenggaraan perparkiran
  2. Optimalisasi penyelenggaraan perparkiran

## 7. Sumber Daya

### a. Kepegawaian

- Jumlah karyawan PNS : 96 orang
- Jumlah PTT : 23 orang
- Jumlah keseluruhan : 119 orang

**Table 2.7 Komposisi jumlah karyawan berdasarkan pangkat dan golongan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

No	Jabatan	Pangkat/golongan	Jumlah (orang)
1	Kepala dinas	Pembina TK I/Gol.IVc	1
2	Kepala bagian/sekretaris	Pembina Tk I/Gol IVb	1
3	Kepala bidang	Pembina Tk I/Gol IVb	1
		Pembina/Gol IVa	1
		Penata Tk I/Gol IIIId	1
4	Kepala Sub Bag/seksi UPT	Penata Tk I/Gol IVa	1
		Penata Tk I/Gol IIIId	7
		Penata/Gol IIIc	5
5	Staff	Penata/Gol IIIc	5
		Penata muda TkI/Gol IIIb	14
		Penata muda/Gol IIIa	3
		Pengatur Tk I/Gol IId	5
		Pengatur/Gol IIc	6
		Pengatur muda Tk I/Gol IIb	7
		Pengatur muda/Gol IIa	6
		Juru Tk I/Gol Id	3
		Juru/Gol Ic	2
		Juru muda Tk I/Gol Ib	-
Juru muda/Gol Ia	4		

	Jumlah	119
--	--------	-----

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta*

Sedangkan dari segi kualitas pendidikan formal sumberdaya aparatur

Dians Perhubungan Kota Yogyakarta sebagai berikut:

**Table 2.8 Kualitas Pendidikan Sumberdaya Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

No	Tingkat pendidikan	Jumlah Pegawai (orang)
1	S-3	-
2	S-2	6
3	S-1/D-4	61
4	DIII/Akademi	9
5	DII	2
6	SLTA dan lebih rendah	41
Jumlah keseluruhan pegawai		119

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta*

b. Perlengkapan

**Tabel 2.9 Jumlah sarana dan prasarana kerja**

No	Sarana dan Prasarana	Jumlah (Buah)
1	Kendaraan Roda Empat	6
2	Kendaraan Roda Dua	25
3	Ruang Rapat	1
4	Mesin Ketik	21
5	Komputer	22
6	Notebook	4
7	Printer	10
8	Telepon	4
9	Mesin Fax	2
10	Meja Kerja	20
11	Kursi Kerja	10
12	Meja Rapat	21
13	Kursi Rapat	46
14	Kursi Biasa	125
15	Almari	24
16	Filling Cabinet	48

*Sumber: Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta*

### C. Sejarah Perkembangan Becak Kayuh di Yogyakarta

Perjalanan hidup becak masa kini terkait erat dengan kelahiran dan perkembangan jalan-jalan, kehidupan jalanan, moda transportasi dan mobilitas urban yang menjadi kosakata pokok lahirnya kota-kota modern di Asia. Asal-usul becak dari Jepang, munculnya kendaraan yang ditarik dengan tenaga manusia itu, untuk pertama kalinya hanya kebetulan saja. Pada tahun 1896, seorang pria Amerika yang menjabat pembantu di Kedutaan Besar Amerika Serikat di Jepang, berjalan-jalan menikmati pemandangan kota Yokohama. Rancangan tersebut ia kirimkan kepada sahabatnya, Frank Pollay. Pollay membuat sesuai rancangan Goble lalu membawanya ke seorang pandai besi bernama Obadiah Wheeler ([https://id.wikibooks.org/wiki/Profil\\_Becak\\_di\\_Indonesia/Asal-muasal-becak](https://id.wikibooks.org/wiki/Profil_Becak_di_Indonesia/Asal-muasal-becak)).

Menurut Sartono Kartodirdjo (1981) yang mengatakan bahwa becak di Yogyakarta mulai muncul sebelum perang dunia II. Selama beberapa tahun setelah ditemukan, becak dapat diterima dengan baik sebagai alat transportasi, yaitu sebagai alat transportasi antar keresidenan dan tempat kerja kota yang berskala medium. Becak merupakan alat transportasi yang lebih baik dari yang ada sebelumnya untuk memecahkan masalah transportasi dengan jarak yang cukup jauh untuk ditempuh dengan berjalan kaki. Becak merupakan kontribusi yang substansial dalam memecahkan masalah transportasi.

Jika becak diburu, dimusnahkan dan dilarang beroperasi di Jakarta, Yogyakarta justru membiarkan saja dirinya disebut sebagai “kota becak”. Seolah tanpa memperdulikan gelombang pemusnahan dan pelarangan becak di kota-kota besar lainnya, Yogyakarta justru dihidupi dan menghidupi becak-becaknya. Hal



ini ditegaskan kembali oleh pernyataan Wali Kota Yogyakarta dan wakilnya di tahun 2004 lalu, bahwa “becak harus tetap dipertahankan sampai umur. Becak hamper punah dan mulai ditinggalkan masyarakat, namun keberadaannya telah lama mengiringi sejarah Indonesia sebagai salah satu transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati sebagian orang. Misalnya, keberadaan becak di Yogyakarta. Selain andong, becak telah dikenal sebagai transportasi khasnya, oleh karena itu dalam mempertahankan budayanya becak dan andong bukan lagi memegang peran sebagai transportasi yang berfungsi mengantarkan orang ke suatu tujuan tertentu, namun kehadiran becak atas dasar mempertahankan citra Yogyakarta” (Darmaningtyas, 2014).

#### **D. Perubahan Becak Kayuh Menjadi Becak Motor**

Modernisasi dan perkembangan di bidang teknologi membawa pengaruh bagi kehidupan manusia dalam berbagai aspek. Tidak ketinggalan pula di bidang transportasi. Modernisasi mendorong becak dimodifikasi dengan penggerak mesin atau dikenal dengan sebutan becak bermotor. Becak bermotor adalah becak yang mesin penggerak berupa parutan kelapa atau mesin dari motor yang bagian mesin ke arah belakang sampai roda belakang tetap seperti semstinya tetapi satu roda depan dihilangkan kemudian diganti dengan kain dan rumah-rumah. Becak bermotor telah banyak dijumpai di beberapa kabupaten di Indonesia antara lain kabupaten-kabupaten di Jawa Timur, Jawa Tengah, Sumatera Utara dan di banyak daerah di Indonesia. Manfaat dari becak motor selain lebih cepat menjangkau tujuan daripada becak, becak bermotor bisa menjadi pilihan untuk menjangkau tujuan yang tidak bisa dijangkau oleh angkot (Desmawanto, 2013).

Keberadaan becak kayu ini makin tergusur oleh keberadaan becak bermotor (bentor). Sejak tahun 2000-an bentor muncul di Yogyakarta dan karena didiamkan oleh regulator maupun penegak hukum, maka jumlahnya pun semakin banyak. Mungkin sekarang telah mencapai hamper 1000 unit. Bila tidak segera disikapi oleh regulator, maka sangat mungkin becak kayu akan hilang dan digantikan oleh bentor. Hilangnya becak kayu akan mengancam industry pariwisata di Yogyakarta karena kehilangan salah satu daya tariknya. Namun, akibat kemajuan pola pikir manusia kendaraan tradisional ini mulai mengalami inovasi ke arah yang lebih modern, efisien dan praktis (Darmaningtyas, 2104).

#### **E. Masalah Kelaikan dan Kinerja Becak Motor**

Kendaraan bermotor roda tiga (Bentor) tidak termasuk dalam pengertian kendaraan umum, namun dalam kenyataannya sehari-hari ditemukan jasa Bentor beroperasi sebagai angkutan umum dan tampaknya sudah menjamur di beberapa kota. Demikian juga dari segi keselamatan yang dihubungkan dengan uji kelaikan kendaraan dan SIM pengemudi, belum diatur dala suatu aturan tersendiri. Dari aspek fisik, Bentor belum memiliki standarisasi bentuk sebagaimana yang diatur dalam perundang-undangan, sehingga tingkat keamanan penggunaan kendaraan ini belum dapat dipertanggungjawabkan. Pedoman yang mengatur hal ini (Edaran Dirjen Hubda No Aj.005/2/20/DRJD/2003).

Becak motor yang semakin banyak beroperasi di jalan-jalan protokol tak urung membuat petugas kepolisian gundah. Langkah partisipatif mulai diterapkan terkait sarana transportasi yang kian menjamur itu. Salah satunya dengan meminimalisasi melalui *sweeping* bengkel perakitan becak bermesin tersebut.

Umumnya mereka beroperasi di wilayah perkotaan. Namun, tidak sedikit yang mulai merambah jalur-jalur strategis kawasan kemacetan. Jumlah itu disinyalir akan terus membengkak, seiring efisiensi bentor dibanding becak tradisional.

Pemerintah Kota Yogyakarta dan sekitarnya sedang sibuk-sibuknya mengatasi persoalan tentang penertiban atau permasalahan makin maraknya becak motor di wilayah Yogyakarta dan sekitarnya. Permasalahan tentang penertiban bentor menjadi amat sedikit rumit untuk diselesaikan karena persoalan ini massa terbagi dalam 2 pihak, antara pihak yang mendukung dan tidak mendukung bentor ditertibkan di wilayah kota Yogyakarta.

Bentor ini mulai merambah atau menyebar di beberapa wilayah di Yogyakarta karena beberapa faktor, antara lain persoalan waktu tempuh dan perbedaan harga setoran yang semakin meningkat. Namun disisi lain masih banyak pengayuh becak tradisional yang bertahan untuk beroperasi meskipun sudah maraknya bentor. Pihak Pemkot juga agak sedikit kewalahan akan persoalan ini. Pihak Pemkot sangat ingin memperthankan adanya becak kayu karena dianggap sangat membantu dalam bidang pariwisata. Seharusnya Pemkot sudah harus bersikap tegas dan adil dalam menangani persoalan dan memberikan jawaban akan permasalahan ini supaya masalah tidak berkelanjutan dan tidak menjadi sebuah perbedaan di antara pengayuh becak kayu dan bentor. Pemkot Yogyakarta juga harus lebih teliti mengambil sikap supaya pihak-pihak yang bersangkutan bisa memahami dan menerima peraturan yang telah dibuat oleh pihak Pemkot Yogyakarta.