

Pergerakan Becak Tradisional Dalam Mendukung Pariwisata di Kota Yogyakarta

RENNY DESIANA¹, ACHMAD FAUZAN ISCAHYONO^{2*},
IWAN PRATOYO KUSUMANTORO¹

¹ Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan, Institut Teknologi Bandung, Indonesia

² Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional Bandung, Indonesia
Email: fauzanchyo@gmail.com

ABSTRAK

Yogyakarta adalah salah satu kota wisata yang banyak dikunjungi oleh wisatawan, baik wisata lokal maupun mancanegara. Kota Yogyakarta berkembang dengan tetap mempertahankan nilai budaya dan sejarahnya. Salah satu fitur khas yang masih bertahan di Kota Yogyakarta adalah adanya becak tradisional. Di tengah kemajuan teknologi yang terus berkembang, maka perlu adanya upaya untuk melestarikan keberadaan becak tradisional ini. Berlandaskan hal tersebut, maka tujuan dalam penelitian ini adalah mengetahui pola pergerakan becak tradisional dan merumuskan strategi keberlanjutan becak tradisional. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan perolehan data melalui observasi dan wawancara. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan analisis deskriptif dan SWOT. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perlu keterlibatan berbagai golongan masyarakat dan stakeholder dalam proses perencanaan maupun pengelolaan sistem transportasi pada becak tradisional.

Kata kunci: becak tradisional, keberlanjutan, SWOT

ABSTRACT

Yogyakarta is a popular tourism destination for both domestic and international travelers. Yogyakarta is developing while preserving its historical and cultural traditions. Traditional pedicabs are one feature that is still present in Yogyakarta. In an era of rapidly improving technological advancement, efforts must be conducted to maintain the existence of this traditional pedicab. Based on this, the aim of this research is to identify the traditional rickshaws' movement patterns and develop a sustainability strategy for these. This research uses a qualitative methodology and collects information with interviews and observation. In this study, descriptive analysis and SWOT were the methods used. The findings of this study suggest that diverse community organizations and stakeholders need to be included in the planning and management of the traditional rickshaw transportation system.

Keywords: traditional pedicab, sustainable, SWOT

1. PENDAHULUAN

Sektor pariwisata merupakan salah satu sektor yang pertumbuhan ekonominya paling signifikan dan sumber pembangunan di beberapa negara (Brida et al., 2020; Kar et al., 2021). Salah satu sektor yang berpengaruh dalam pengembangan pariwisata yaitu sektor transportasi. Sistem transportasi yang berkelanjutan sangat dibutuhkan dalam mendukung pergerakan masyarakat. Transportasi berkelanjutan (*sustainable transportation*) adalah salah satu elemen integral dari konsep keberlanjutan global (*global sustainability*) yang terdiri dari tiga komponen yang saling terkait, yaitu aspek lingkungan, sosial, dan ekonomi (Tamin, 2007). Selain itu, terdapat pandangan bahwa ekonomi bergantung pada sosial, sedangkan sosial bergantung pada lingkungan (Sinakou et al., 2018). Namun demikian, definisi pembangunan berkelanjutan yang digagas oleh The Brundtland Commission menekankan pada isu-isu lingkungan dengan fokus yang berimplikasi pada sosial dan ekonomi (Berglund et al., 2014). Pembangunan berkelanjutan seperti pembangunan pariwisata diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Selain dari moda transportasi umum, salah satu strategi dalam penyediaan sistem transportasi berkelanjutan adalah moda transportasi paratransit. Moda transportasi paratransit, yang juga sering disebut sebagai moda transportasi informal, adalah jenis transportasi yang layanannya diberikan oleh operator dan dapat digunakan oleh siapa saja dengan perjanjian antara penumpang dan pengemudi, serta dapat disesuaikan dengan preferensi pengguna (Mandala, 2013). Moda paratransit memiliki beragam variasi, termasuk berbagai ukuran, kapasitas, dan desain, tetapi umumnya melibatkan kendaraan berukuran kecil hingga sedang, serta kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor dengan tiga roda, khususnya dalam konteks negara-negara berkembang (Jennings & Behrens, 2017). Jika dibandingkan dengan kendaraan *mass transport*, moda paratransit mempunyai beberapa keunggulan, seperti tingkat aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi, biaya operasi yang lebih menguntungkan untuk perjalanan jarak dekat, dapat dengan mudah bergerak di jalan kecil dan jalan perdesaan, dan biaya perawatan yang relatif kecil (Iscahyono & Kusumantoro, 2023). Di antara beberapa jenis moda paratransit di Indonesia, jenis moda paratransit yang masih beroperasi antara lain becak dan andong. Meskipun keberadaannya telah tergeser oleh transportasi modern, hingga saat ini becak tradisional masih layak dan mampu melayani kebutuhan manusia (Haryanto et al., 2022). Selain itu, fungsi becak adalah sebagai salah satu sarana untuk melayani pergerakan orang dalam jarak relatif pendek. Becak dikategorikan menjadi becak angkutan biasa dan becak wisata (Hutama & Negoro, 2019). Becak biasa dan becak wisata memiliki perbedaan, yaitu becak biasa hanya melayani pergerakan penumpang lokal atau barang, sedangkan becak wisata difungsikan untuk melayani pergerakan wisatawan yang berkunjung ke daerah tersebut (Negoro & Utama, 2019). Becak sudah cukup lama menjadi salah satu bagian penting dari pariwisata suatu perkotaan sejak keberadaannya muncul pertama kali di beberapa ruas jalan kota (Maharani & Nasution, 2020).

Kota Yogyakarta merupakan salah satu daerah yang memanfaatkan moda becak sebagai daya tarik wisatawan dalam mendukung kepariwisataan yang berkelanjutan. Keberadaan moda becak tersebar hampir di seluruh wilayah di Kota Yogyakarta, tetapi cenderung lebih terkonsentrasi di sekitar Jalan Malioboro dan Kawasan Keraton Yogyakarta yang merupakan destinasi favorit para wisatawan. Becak tradisional yang terdapat di wilayah Malioboro dapat berfungsi sebagai opsi transportasi alternatif bagi para wisatawan untuk mencapai berbagai lokasi wisata lain di dalam kawasan perkotaan (Haryanto et al., 2022). Terdapat beberapa destinasi favorit bagi para wisatawan yang seringkali dijelajahi dengan menggunakan moda becak, antara lain Tugu Yogyakarta, Taman Sari, Sentra Bakpia, Sentra Gudeg Plengkung Wijilan, dan lain-lain. Pemberian informasi mengenai destinasi wisata utama kepada para

wisatawan berkontribusi pada peningkatan potensi pariwisata di Kota Yogyakarta, sejalan dengan upaya penyediaan transportasi oleh para pengemudi becak. (Haryanto et al., 2022).

Dalam Peraturan Daerah (Perda) Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) Nomor 8 Tahun 2015 menjelaskan bahwa dalam prinsip-prinsip pembangunan daerah, DIY memiliki tiga dasar, yakni pariwisata, pendidikan, dan budaya. Dalam menerapkan peraturan tersebut, maka Kota Yogyakarta masih melestarikan budaya yang ada di kota tersebut, termasuk melestarikan keberadaan becak tradisional. Saat ini, jumlah becak tradisional terus mengalami penurunan drastis yaitu tahun sebanyak 8.000 unit pada tahun 2015, 5.080 unit pada tahun 2016, 3.415 unit pada tahun 2017, 3.325 unit pada tahun 2018 (Jawa Pos, 2018). Jika meninjau kondisi tersebut, maka perlu adanya strategi untuk mempertahankan keberadaan becak tradisional.

Penelitian yang telah dilakukan sebelumnya mengenai becak wisata antara lain tentang kualitas pelayanan becak wisata (Negoro & Hutama, 2019), karakter pengemudi becak (Sudarsih, 2018), peran pemerintah dalam pengelolaan becak wisata (Hutama & Negoro, 2019), peran pemerintah dalam membentuk becak wisata (Maharani & Nasution, 2020) dan strategi bertahan pengendara becak (Qoimudin, 2018). Hanya sedikit penelitian yang mengeksplorasi sisi permintaan paratransit, sebagian besar berfokus pada persaingan paratransit konvensional dengan layanan *ridesharing* dan angkutan umum yang sedang berkembang (Basu et al., 2017; Danesh et al., 2019; Devaraj et al., 2007; Bansal et al., 2023; Gadepalli et al., 2020; Haryanto et al., 2020). Penelitian ini memiliki perbedaan dengan penelitian-penelitian sebelumnya, yaitu membahas terkait pola pergerakan dan strategi keberlanjutan becak tradisional di Yogyakarta, serta belum ada penelitian yang membahas terkait pola pergerakan becak tradisional ini. Maka dari itu, penelitian ini akan dapat menjadi sumber referensi bagi peneliti yang akan datang.

2. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian deskriptif kualitatif. Ruang lingkup lokasi penelitian ini adalah Kota Yogyakarta. Sumber data yang digunakan yaitu sumber data primer dan sumber data sekunder. Data primer dalam penelitian ini adalah dengan kuesioner dengan pengemudi becak. Data-data yang tersaji dalam penelitian ini sesuai dengan data yang didapat di lapangan. Kemudian, data sekunder dalam penelitian ini didapat dengan hasil kajian literatur serta artikel yang terkait dengan penelitian ini. Kasus penarikan sampel kelompok pengemudi moda becak tradisional dilakukan dengan metode probabilitas. Sama halnya dengan kasus penarikan sampel kelompok pengemudi moda becak tradisional, penarikan sampel pada kelompok wisatawan juga dilakukan dengan metode probabilitas. Oleh karena itu, berikut **Persamaan 1** merupakan perhitungan untuk memperoleh jumlah sampel responden pengemudi moda becak tradisional.

$$n = \frac{3.325}{(1 + (3.325 \times (0,1)^2))} = 97,08 \approx 100 \text{ sampel} \quad \dots (1)$$

Berikut merupakan **Persamaan 2** yang digunakan untuk menghitung jumlah sampel responden wisatawan.

$$n = \frac{(1,645)^2 \times 0,5(1 - 0,5)}{(0,15)^2} = 30,07 \approx 30 \text{ sampel}$$

Proporsi jumlah sampel responden pengemudi moda becak tradisional lebih besar jika dibandingkan dengan jumlah sampel responden wisatawan dan pelaku usaha. Hal ini dikarenakan penelitian ini lebih memiliki fokus yang lebih tinggi pada aspek *supply* daripada

aspek *demand*. Metode analisis data yang diterapkan diawali dengan memberikan gambaran rinci tentang pola pergerakan becak di Yogyakarta. Berdasarkan data-data yang telah didapat, maka kemudian dapat dilakukan analisis *Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats* (SWOT) untuk mengetahui strategi yang sesuai untuk keberlanjutan becak tradisional. Analisis SWOT merupakan suatu pendekatan yang digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor secara sistematis guna merumuskan strategi (Mashuri & Nurjannah, 2020). Metode perencanaan strategis ini berguna untuk mengevaluasi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*). Fungsi analisis SWOT bertujuan untuk menganalisis kondisi dan memisahkannya dalam permasalahan internal (kekuatan dan kelemahan) dan permasalahan eksternal (peluang dan ancaman). Melalui melakukan perbandingan antara permasalahan internal dan permasalahan eksternal, analisis SWOT mampu memaksimalkan peluang serta mampu meminimalkan kekurangan dan ancaman secara bersamaan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Deskripsi Data Pengemudi Becak

Distribusi karakteristik responden terhadap variabel penelitian diperoleh dengan melakukan analisis statistik deskriptif dengan menggunakan SPSS. Statistik deskriptif menggunakan variabel kontinu dan interval. Jumlah data yang diamati pada masing-masing variabel adalah 100 data, dengan hasil standar deviasi menunjukkan data cukup bervariasi. Statistik deskriptif dari semua variabel ditunjukkan pada **Tabel 1** berikut ini.

Tabel 1. Deskripsi Statistik Pengemudi Becak

Variabel	Min.	Max	Mean	Std. Dev
Usia				
• 21 – 30 tahun	0	1	0,010	0,100
• 31 – 40 tahun	0	1	0,050	0,219
• 41 – 50 tahun	0	1	0,220	0,416
• 51 – 60 tahun	0	1	0,390	0,490
• 61 – 70 tahun	0	1	0,220	0,416
• 71 – 80 tahun	0	1	0,060	0,239
• Lebih dari 80 tahun	0	1	0,050	0,219
Pendidikan				
• Tidak Sekolah	0	1	0,060	0,239
• Sekolah Dasar (SD)	0	1	0,550	0,500
• Sekolah Menengah Pertama (SMP)	0	1	0,600	0,953
• Sekolah Menengah Atas (SMA)	0	1	0,110	0,314
Lama Bekerja				
• 1 – 5 tahun	0	1	0,070	0,256
• 6 – 10 tahun	0	1	0,020	0,141
• 11 – 15 tahun	0	1	0,060	0,239
• 16 – 20 tahun	0	1	0,140	0,349
• 21 – 25 tahun	0	1	0,090	0,288
• 26 – 30 tahun	0	1	0,080	0,273
• Lebih dari 30 tahun	0	1	0,540	0,501
Pendapatan (Ketika sepi wisatawan)				
• Kurang dari Rp. 50.000,00	0	1	0,820	0,520
• Rp. 50.000,00 – 75.000,00	0	1	0,250	0,557
• Rp. 75.000,00 – Rp. 100.000,00	0	1	0,040	0,400
• Lebih dari Rp. 100.000,00	0	1	0,040	0,400
Pendapatan (Ketika ramai wisatawan)				
• Kurang dari Rp. 50.000,00	0	1	0,280	0,451
• Rp. 50.000,00 – 75.000,00	0	1	0,270	0,446
• Rp. 75.000,00 – Rp. 100.000,00	0	1	0,170	0,378
• Lebih dari Rp. 100.000,00	0	1	0,280	0,451
Kepemilikan Becak				
• Milik Pribadi	0	1	0,660	0,476
• Sewa Harian	0	1	0,270	0,446
• Sewa dalam Jangka Waktu Tertentu	0	1	0,070	0,256

3.2 Deskripsi Data Wisatawan

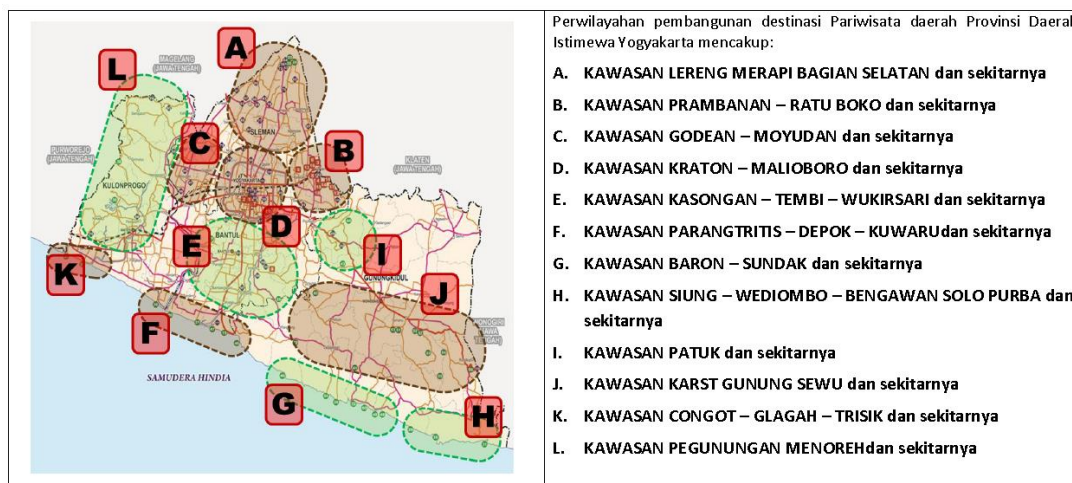
Jumlah data yang diamati pada masing-masing variabel adalah 30 data, dengan hasil standar deviasi menunjukkan data cukup bervariasi. **Tabel 2** menunjukkan deskripsi statistik wisatawan.

Tabel 2. Deskripsi Statistik Wisatawan

Variabel	Mean	Persentase [%]
Jenis Kelamin		
• Laki – Laki	12	40
• Perempuan	18	60
Usia		
• 15 – 24 Tahun	2	6,67
• 23 – 24 Tahun	5	16,67
• 35 – 44 Tahun	8	26,67
• 45 – 54 Tahun	11	36,67
• >54 Tahun	4	13,33
Jenis Pekerjaan		
• PNS	2	6,67
• Pegawai Swasta	7	23,33
• Wiraswasta	13	43,33
• Mahasiswa	8	26,67
Tujuan Perjalanan		
• Wisata	17	56,67
• Bekerja	9	30
• Belajar	1	3,33
• Lain – lain	3	10

3.3 Pariwisata Kota Yogyakarta

Kota Yogyakarta merupakan bagian dari Destinasi Pariwisata Nasional (DPN) Borobudur-Yogyakarta dalam Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional (RIPPARNAS) tahun 2011-2031. Jika dilihat dari jumlah wisatawan, DPN ini memiliki jumlah wisatawan kedua terbesar setelah Pulau Bali.



Gambar 1. Peta kawasan pariwisata Daerah Istimewa Yogyakarta

Gambar 1 menunjukkan bahwa sebagai pusat Kesultanan Ngayogyakarta Hadiningrat, pariwisata yang berada di Kota Yogyakarta sangat terkait erat dengan sejarah dan kebudayaan dari kesultanan pelanjut suksesi Kerajaan Mataram Islam tersebut. Oleh karena itu, pengembangan pariwisata di Kota Yogyakarta sangat khusus jika dibandingkan dengan kabupaten lain yang terdapat di Daerah Istimewa Yogyakarta, tepatnya dalam pariwisata berbasis budaya. Terdapat 14 objek pariwisata berbasis budaya di Kota Yogyakarta.

3.4 Becak Sebagai Angkutan Pariwisata di Yogyakarta

Keberadaan kendaraan bermotor yang berkembang sangat pesat menurunkan minat masyarakat untuk menggunakan becak dalam kesehariannya. Namun demikian, kelestarian becak dijaga oleh Pemerintah Daerah DIY, sehingga becak saat ini memiliki dominasi fungsi sebagai jasa angkut bagi kegiatan wisata. Peran pengemudi becak menjadi krusial ketika mereka berfungsi sebagai pemandu wisata (Mashuri & Nurjannah, 2020). Hal ini ditunjukkan pada **Gambar 2**.



Gambar 2. Becak tradisional di Kota Yogyakarta

Pengemudi becak memiliki beberapa cara tersendiri untuk dapat menjaring pelanggan, dari mulai cara konvensional hingga non-konvensional. Cara konvensional adalah dengan "mangkal" atau menunggu penumpang di banyak titik terutama titik kegiatan wisata dan pendukung wisata seperti hotel/tempat penginapan, mall, dan toko cendera mata. Adapun cara non-konvensional dilakukan dengan cara-cara berikut.

- a. Menjaring pelanggan dengan media sosial;
- b. Membentuk komunitas becak baik secara virtual; dan
- c. Membentuk jejaring dengan pelaku bisnis wisata lainnya.

Terdapat beberapa tempat favorit bagi para wisatawan yang seringkali dijelajahi menggunakan becak. Beberapa di antaranya yang paling digemari adalah di sekitar Jalan Malioboro dan Kawasan Keraton Yogyakarta.



Gambar 3. Perubahan jalur becak tradisional di Jalan Malioboro: (a) tahun 2018 dan (b) tahun 2023

Gambar 3 menunjukkan bahwa berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan di wilayah studi, belum terdapat ruas jalur khusus untuk moda becak maupun moda tradisional lainnya, terutama pada ruas-ruas jalan yang terdapat di dalam kawasan cagar budaya. Pada salah satu

ruas jalan di Kawasan Cagar Budaya Malioboro, yang merupakan salah satu destinasi utama para wisatawan, sebelumnya terdapat jalur lambat yang diperuntukkan untuk moda tradisional dan tidak bermotor (becak, andong, dan sepeda) dan terdapat di sisi kanan ruas jalan Malioboro. Namun, saat ini, ruas jalan tersebut sudah beralih fungsi menjadi jalur pedestrian. Hal tersebut justru berdampak moda tradisional dan tidak bermotor (salah satunya adalah moda becak) beralih untuk menggunakan jalur utama atau jalur cepat ruas Jalan Malioboro dan bercampur dengan kendaraan bermotor. Fenomena tersebut menimbulkan ketidakteraturan lalu lintas, peningkatan hambatan samping, serta berujung pada kemacetan.

Dalam mempertahankan koordinasi antar pengemudi becak, maka pengemudi becak membentuk suatu paguyuban. Paguyuban-paguyuban pengemudi becak dibentuk dengan cara mengajak rekan-rekan sesama pengemudi becak yang memiliki lokasi "mangkal" yang sama. Pembentukan paguyuban ini juga sebagai bentuk dalam memberikan sebuah mekanisme aturan mencari pelanggan dengan lebih teratur karena tidak akan terjadi perebutan penumpang yang terjadi di antara pengemudi becak tersebut (Iscahyono & Kusumantoro, 2023). Dalam penelitian yang dilakukan Iscahyono & Kusumantoro (2023), disebutkan bahwa hanya 62% yang mengikuti paguyuban pengemudi becak. Dengan membentuk paguyuban, maka para pengemudi becak akan memiliki visi misi yang sama. Kondisi tersebut mendukung penelitian Sulastri et al. (2022) yang menyatakan bahwa kolaborasi dapat dianggap berjalan dengan baik jika mampu melibatkan semua stakeholders yang sadar tentang permasalahan yang didiskusikan.

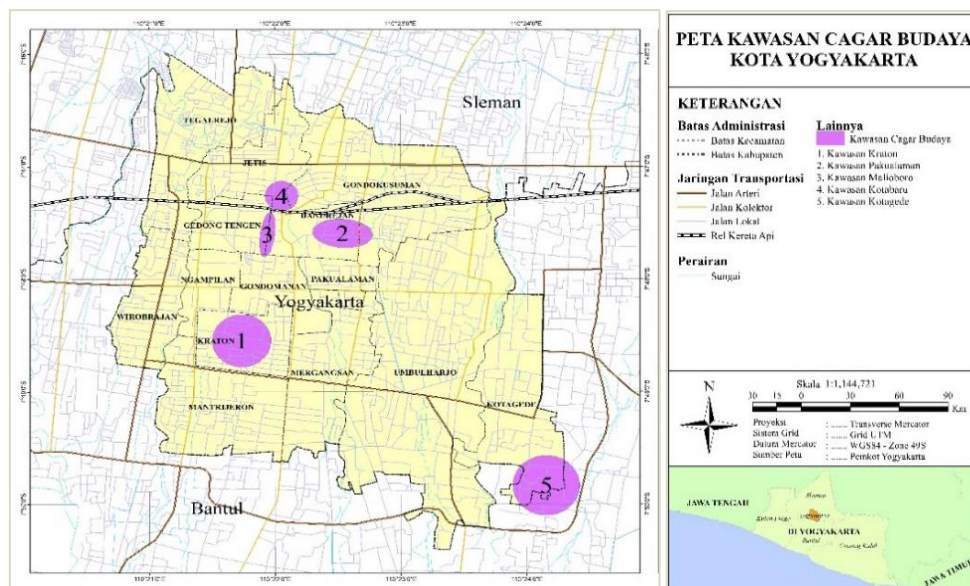
3.5 Pola Pergerakan Becak Tradisional

Lokasi-lokasi yang dapat berpotensi sebagai sumber bangkitan utama untuk moda becak dalam penelitian ini ditinjau dari lokasi cagar budaya. **Gambar 4** menunjukkan bahwa lokasi cagar budaya tersebut dapat diperuntukkan sebagai lokasi "mangkal" atau pembangunan shelter becak-becak tersebut guna melayani para wisatawan yang berkunjung ke kawasan-kawasan cagar budaya tersebut. Berdasarkan peta kawasan cagar budaya yang bersumber dari RTRW Provinsi DIY Tahun 2009-2029, kawasan tersebut dapat dijadikan sebagai sumber bangkitan utama untuk becak-becak wisata di Kota Yogyakarta yang diharapkan perencanaan pembangunan shelter-shelter becak diprioritaskan untuk dibangun di 5 lokasi kawasan cagar budaya tersebut.

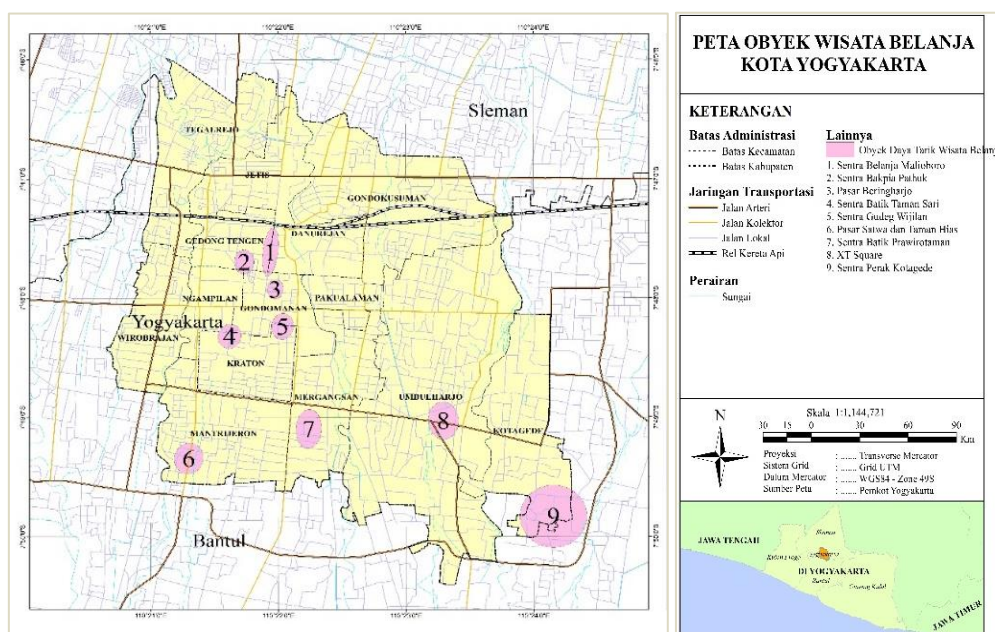
Selain mengacu pada peta kawasan cagar budaya, persebaran sistem kegiatan becak wisata juga dapat mengacu pada peta persebaran lokasi objek wisata belanja di Kota Yogyakarta yang ditunjukkan pada **Gambar 5**. Persebaran lokasi objek wisata belanja tersebut dapat menjadi prioritas kedua untuk pembangunan shelter becak. Salah satu pergerakan pengemudi moda becak tradisional yang beroperasi di Kota Yogyakarta yang perlu ditinjau adalah terkait persebaran asal pengemudi becak. Persebaran asal pengemudi becak ini bertujuan untuk melihat pergerakan pengemudi becak dari tempat tinggal menuju Kota Yogyakarta sebagai lokasi mengoperasikan becak.

Berdasarkan **Gambar 6**, terlihat bahwa sebagian besar lokasi pangkalan becak cenderung terdapat di sekitar ruas Jalan Malioboro serta Kawasan Keraton. Hal tersebut dikarenakan lokasi tersebut merupakan salah satu destinasi favorit yang dikunjungi oleh wisatawan yang berkunjung ke Kota Yogyakarta. Berdasarkan hasil kuesioner, mayoritas responden pengemudi becak menempuh dengan rata-rata jarak tempuh terjauh adalah kurang dari 3 kilometer yaitu sejumlah 42,42 persen, diikuti dengan jarak tempuh total antara 2 hingga 4 kilometer dengan 36,36 persen dan jarak tempuh total di atas 5 kilometer dengan 22,22 persen. Sehingga diperoleh rata-rata jarak tempuh terjauh yang ditempuh dalam satu kali perjalanan adalah 6,03 kilometer. Adapun jika ditinjau dari rata-rata total jarak yang ditempuh per hari oleh pengemudi becak, mayoritas responden pengemudi becak rata-rata

mampu menempuh total jarak kurang dari 2 kilometer per hari dengan 42,42 persen, diikuti dengan jarak tempuh antara 2 hingga 4 kilometer sejumlah 36,36 persen, dan terakhir diikuti dengan jarak tempuh antara di atas 5 kilometer per hari sejumlah 22,22 persen, sehingga diperoleh rata-rata jarak yang mampu ditempuh oleh pengemudi moda becak tradisional dalam sehari adalah 3,43 kilometer.



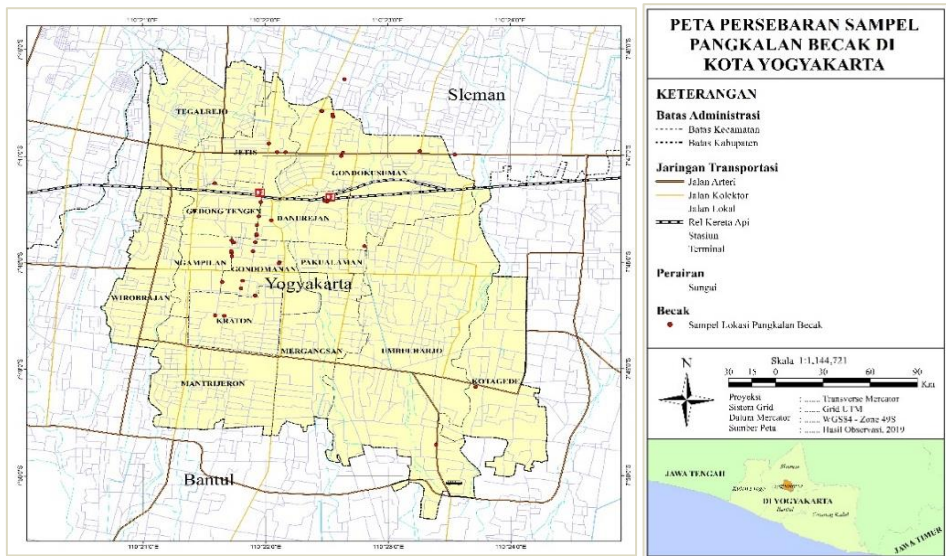
Gambar 4. Peta kawasan cagar budaya Kota Yogyakarta



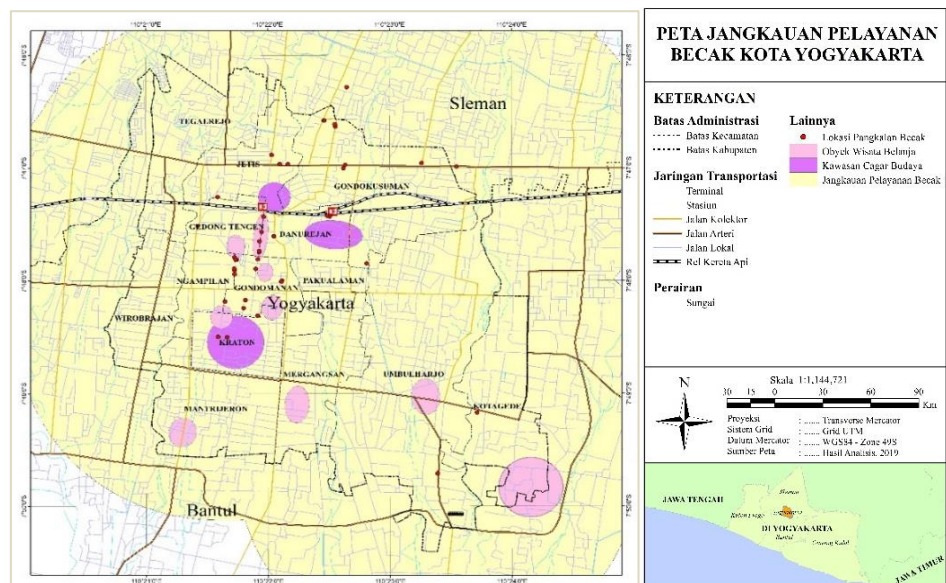
Gambar 5. Peta objek wisata belanja Kota Yogyakarta

Jika ditinjau dari jangkauan pelayanan moda becak tradisional yang ditunjukkan pada **Gambar 7**, dengan menggunakan asumsi radius pelayanan sejauh 3 kilometer, maka masing-masing destinasi wisata, baik lokasi cagar budaya maupun objek wisata belanja, dapat dijangkau minimal oleh satu pangkalan becak. Hal ini tentu memudahkan para wisatawan terkait keterjangkauan dalam menggunakan moda becak tradisional tersebut. Rata-rata frekuensi mengantar penumpang sejumlah 4 kali dalam sehari dengan 34 persen. Kemudian, diikuti rata-rata frekuensi mengantar penumpang sejumlah 3 kali dalam sehari dengan 31 persen.

Selain itu, diperoleh pula rata-rata frekuensi mengantar penumpang oleh seluruh responden pengemudi moda becak tradisional sejumlah 2,54 kali, atau antara 2 hingga 3 kali mengantar penumpang dalam satu hari. Hal tersebut menunjukkan bahwa tingkat persaingan antara pengemudi becak untuk memperoleh penumpang dapat dikatakan cukup tinggi.



Gambar 6. Peta persebaran sampel pangkalan becak Kota Yogyakarta

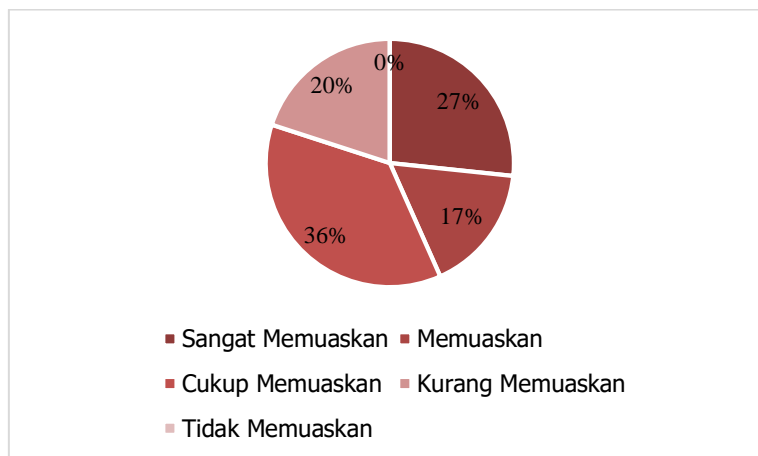


Gambar 7. Peta jangkauan pelayanan becak di Kota Yogyakarta

3.6 Persepsi Masyarakat Menggunakan Becak Tradisional

Dalam merumuskan strategi keberlanjutan becak tradisional di Yogyakarta, maka dilakukan kuesioner terhadap pengguna becak tradisional. Pendapat masyarakat dalam menggunakan becak tradisional dianggap sangat penting dalam keberlanjutan becak tradisional.

Gambar 8 menunjukkan bahwa pengguna becak tradisional cukup memuaskan dalam menilai keamanan becak tradisional. Indikator keamanan yang digunakan dalam penelitian ini adalah terkait taat berlalu lintas/cara mengemudi pengemudi moda becak tradisional, sedangkan indikator kenyamanan yang digunakan dalam penelitian ini adalah terkait keramahan/kesopanan pengemudi moda becak tradisional terhadap penumpang.



Gambar 8. Persentase penilaian pengguna moda becak tradisional terhadap aspek keamanan

3.7 Analisis Keberlanjutan Becak Tradisional

Dalam menyusun strategi keberlanjutan becak tradisional di Yogyakarta, maka perlu untuk menyesuaikan kondisi becak tradisional dengan indikator keberlanjutan. Hal itu dapat ditunjukkan pada **Tabel 3** berikut ini.

Tabel 3. Indikator Keberlanjutan Becak Tradisional

Aspek	Indikator	Faktor yang Memengaruhi Keberlanjutan Eksistensi Becak Tradisional di Kota Yogyakarta
Lingkungan	Tingkat polusi yang dihasilkan (polusi udara dan suara)	Moda becak tradisional tidak menghasilkan polusi udara dan suara karena merupakan angkutan tidak bermotor.
	Penggunaan lahan untuk infrastruktur transportasi moda becak	Penggunaan lahan oleh moda becak tradisional yang terjadi hanya terkait pembangunan <i>shelter</i> yang memakan sebagian ruang pedestrian.
Ekonomi	Kontribusi biaya dan manfaat terhadap sosial ekonomi untuk masyarakat dan pemerintah lokal	Kondisi tarif penggunaan moda becak tradisional di Kota Yogyakarta yang tergolong murah dinilai belum mampu meningkatkan kesejahteraan para pengemudi moda becak tradisional secara signifikan, sehingga dengan terbentuknya jaringan sosial eksternal berupa kerja sama informal yang terjadi antara pengemudi moda becak tradisional dengan pedagang memberikan dampak yang cukup signifikan dalam meningkatkan pendapatan, khususnya bagi pengemudi moda becak tradisional, serta mampu berkontribusi terhadap PDRB Kota Yogyakarta.
Sosial	Preservasi warisan budaya	Kondisi budaya masyarakat di Kota Yogyakarta yang terkenal akan keramahan dan menjunjung tradisi adat istiadat yang juga dimiliki oleh sebagian besar pengemudi moda becak tradisional dalam melayani dan mengantar penumpang/wisatawan.

Jika dilihat dari indikator keberlanjutan di atas, maka perlu adanya strategi untuk memperbaiki kualitas becak tradisional. Dalam merumuskan alternatif strategi untuk keberlanjutan becak tradisional di Yogyakarta, maka analisis yang digunakan adalah SWOT. Hasil analisis SWOT dituangkan dalam **Tabel 4** berikut.

Jika dilihat berdasarkan **Tabel 4**, tabel tersebut menunjukkan bahwa aspek sosial merupakan aspek yang dinilai mampu memberikan kontribusi keberlanjutan moda becak tradisional yang signifikan, sehingga strategi dalam keberlanjutan becak tradisional perlu untuk peningkatan yang mendukung aspek ekonomi dan aspek lingkungan. Strategi yang dimaksud adalah peningkatan pengembangan inovasi becak tradisional, seperti pengembangan becak listrik yang ramah lingkungan, serta dapat meningkatkan pendapatan pengemudi becak. Selain itu, perlu adanya fenomena jejaring sosial (*social network*) yang berbasis kekerabatan yang sudah membudaya pada sektor informal tersebut yang memperoleh dukungan dari sektor formal,

yaitu dari sektor pemerintah. Sektor pemerintah setempat juga perlu merencanakan program/kegiatan yang mengatur penataan serta pengembangan moda becak tradisional tersebut.

Tabel 4. SWOT Becak Tradisional

	Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
Faktor Internal	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengalaman pengemudi becak tradisional yang sudah di atas 30 tahun. 2. Mayoritas status kepemilikan becak yang digunakan merupakan milik pribadi. 3. Moda yang digunakan tidak menghasilkan polusi udara. 4. Kondisi budaya masyarakat di Kota Yogyakarta yang terkenal akan keramahan dan menjunjung tradisi adat istiadat yang juga dimiliki oleh sebagian besar pengemudi moda becak tradisional dalam melayani dan mengantar penumpang/wisatawan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Belum terdapat ruas jalur khusus untuk moda becak maupun moda transportasi lainnya, terutama pada ruas-ruas jalan yang terdapat di dalam kawasan cagar budaya. 2. Hanya 62% pengemudi becak tradisional yang masuk dalam paguyuban. 3. Sebagian besar pengemudi becak sudah berusia di atas 50 tahun. 4. Tingkat kualitas keamanan yang disajikan oleh moda becak tradisional di Kota Yogyakarta dinilai cenderung belum maksimal.
Faktor Eksternal		
Peluang (O)	Strategi S - O	Strategi W - O
<ol style="list-style-type: none"> 1. Yogyakarta sebagai kota wisata yang sudah banyak dikenal wisatawan lokal maupun mancanegara. 2. Berkembangnya penggunaan lahan yang digunakan untuk tujuan wisata. 3. Pemerintah memberikan kontribusi besar dalam pengembangan objek wisata dan becak tradisional. 4. Adanya kebijakan yang mendukung pelestarian becak tradisional. 5. Pengembangan dan pelestarian becak sebagian menggunakan dana APBD (APBD Provinsi maupun APBD Kota Yogyakarta) dan Dana Keistimewaan (Danais). 6. Kontur Kota Yogyakarta yang didominasi dengan datar dan landai. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengembangkan lebih banyak rute untuk becak tradisional, khususnya yang menuju ke daerah - daerah pariwisata. (S₁, S₂, O₂, O₆) 2. Melakukan promosi yang lebih bervariasi. (S₃, S₄, O₁, O₄) 3. Meningkatkan jaringan sosial eksternal berupa kerja sama informal yang terjadi antara pengemudi moda becak tradisional dengan pedagang memberikan dampak yang cukup signifikan dalam meningkatkan pendapatan, khususnya bagi pengemudi moda becak tradisional, serta mampu berkontribusi terhadap PDRB Yogyakarta. (S₁, S₄, O₃, O₅) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menyediakan infrastruktur penunjang pergerakan moda becak tradisional, seperti penyediaan <i>shelter</i> sebagai lokasi "mangkal" moda becak tradisional dan jalur khusus angkutan tidak bermotor. (W₁, O₃, O₄, O₅)
Ancaman (T)	Strategi S - T	Strategi W - T
<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatnya becak motor yang dapat menjangkau di berbagai lokasi. 2. Terdapatnya transportasi <i>online</i> sebagai alternatif moda paratransit yang dipilih oleh wisatawan. 3. Saat kondisi sepi wisatawan, terdapat kemungkinan pengemudi becak mengalami kerugian. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan upaya dalam pengendalian dan pengawasan beroperasinya moda becak motor sebagai upaya dalam meniadakan peralihan moda becak tradisional tradisional yang sesuai dengan standar yang berlaku. (S₃, T₁) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Diperlukan perumusan standar keamanan dan keselamatan bagi pengguna dan pengemudi moda becak tradisional, baik yang bersifat pelatihan dalam cara mengemudi, pemasangan komponen moda becak tradisional yang sesuai standar, maupun pemberian penghargaan bagi pengemudi moda becak tradisional yang taat terhadap standar keselamatan, seperti melakukan penggantian ban setiap dua tahun sekali, atau menegakkan perilaku tertib berkendara. (W₂, W₃, T₁) 2. Perlu pengembangan inovasi terkait becak tradisional seperti becak listrik. (W₄, T₂, T₃)

4. KESIMPULAN

Beberapa faktor yang mampu memberi pengaruh terhadap keberlanjutan eksistensi becak tradisional di Kota Yogyakarta serta pelaksanaannya dapat diterapkan di wilayah lain cenderung mencakup faktor-faktor dalam ranah sosial, antara lain sebagai berikut.

- 1) Adanya fenomena jejaring sosial di sektor informal, seperti hubungan kelembagaan sosial yang berbasis kekerabatan dan telah membudaya antara pengemudi moda becak tradisional dan para pelaku usaha;
- 2) Adanya dukungan dari sektor pemerintahan yang berupaya mengatur dan mengorganisasi serta membenahi penataan becak tradisional, termasuk dalam bentuk kebijakan yang mengatur penataan akan keberadaan moda becak tradisional, maupun ketentuan-ketentuan terkait lainnya; dan
- 3) Keterlibatan berbagai golongan masyarakat dan stakeholder dalam tahap perencanaan dan pengelolaan sistem transportasi pada becak tradisional.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Bansal, P., Gadepalli, R., & AitBihiOuali, L. (2023). Eliciting mobility preferences of Indians for E-rickshaws: Evidence from Gurugram. *Transport Policy*, 134, 19–30.
- [2] Basu, S., Zuo, X., Lou, C., Acharya, R., & Lundgren, R. (2017). Learning to Be Gendered: Gender Socialization in Early Adolescence Among Urban Poor in Delhi, India, and Shanghai, China. *Journal of Adolescent Health*, 61(4), S24–S29.
- [3] Berglund, T., Gericke, N., & Chang Rundgren, S.-N. (2014). The implementation of education for sustainable development in Sweden: investigating the sustainability consciousness among upper secondary students. *Research in Science & Technological Education*, 32(3), 318–339.
- [4] Brida, J. G., Matesanz Gómez, D., & Segarra, V. (2020). On the empirical relationship between tourism and economic growth. *Tourism Management*, 81, 104131.
- [5] Danesh, V., Neff, D., Jones, T. L., Aroian, K., Unruh, L., Andrews, D., Guerrier, L., Venus, S. J., & Jimenez, E. (2019). Can proactive rapid response team rounding improve surveillance and reduce unplanned escalations in care? A controlled before and after study. *International Journal of Nursing Studies*, 91, 128–133.
- [6] Devaraj, S., Krajewski, L., & Wei, J. C. (2007). Impact of eBusiness technologies on operational performance: The role of production information integration in the supply chain. *Journal of Operations Management*, 25(6), 1199–1216.
- [7] Gadepalli, R., Tiwari, G., & Bolia, N. (2020). Role of user's socio-economic and travel characteristics in mode choice between city bus and informal transit services: Lessons from household surveys in Visakhapatnam, India. *Journal of Transport Geography*, 88, 102307.
- [8] Haryanto, L. W., Almira, R., & Harseno, A. R. (2022). Peran Becak Tradisional Dalam Mendukung Pariwisata di Kawasan Malioboro Yogyakarta. *ASKARA: Jurnal Seni Dan Desain*, 1(1), 73–80.
- [9] Haryanto, L. W. O., Djati, I. D., & Larasati, D. (2020). Pengembangan desain becak listrik sebagai upaya pelestarian transportasi becak di kota Yogyakarta. *Jurnal Sositoteknologi*, 19(2), 226–236.
- [10] Hutama, P. S., & Negoro, A. H. S. (2019). Peran Pemerintah Daerah dalam Pengelolaan Becak Wisata Kota Probolinggo. *Journal of Tourism and Creativity*, 3(2), 115.
- [11] Iscahyono, A. F. , & Kusumantoro, I. P. (2023). Institutions in the Sustainability of

- Traditional Becak in Yogyakarta City. *Nakhoda: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 22(1).
- [12] Jennings, G., & Behrens, R. (2017). *The Case for Investing in Paratransit: Strategies for regulation and reform*.
- [13] Kar, A. K., Kumar, S., & Ilavarasan, P. V. (2021). Modeling the Service Experience Encounters Using User-Generated Content: A Text Mining Approach. *Global Journal of Flexible Systems Management*, 22(4), 267–288.
- [14] Maharani, N., & Nasution, R. D. (2020). Melawan Kepunahan Becak Dengan Membentuk Becak Wisata Di Ponorogo. *Jurnal Ilmiah Ilmu Sosial*, 6(1), 48.
- [15] Mandala, Z. (2013). *Pola Spasial Pergerakan Paratransit di Kawasan Stasiun Lempuyangan Yogyakarta*. Universitas Gadjah Mada.
- [16] Mashuri, M., & Nurjannah, D. (2020). Analisis SWOT Sebagai Strategi Meningkatkan Daya Saing. *JPS (Jurnal Perbankan Syariah)*, 1(1), 97–112.
- [17] Negoro, A. H. S., & Utama, P. S. (2019). Kualitas Pelayanan Becak Wisata pada Wisatawan Kapal Pesiar di Kota Probolinggo. *Jurnal Penelitian Dan Pengembangan Sains Dan Humaniora*, 3(2), 77.
- [18] Qoimudin, A. B. Y. (2018). Strategi Bertahan Pengendara Becak Tradisional Terhadap Kemunculan Becak Motor Di Desa Cipari Kabupaten Cilacap. In Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta. Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- [19] Sinakou, E., Boeve-de Pauw, J., Goossens, M., & Van Petegem, P. (2018). Academics in the field of Education for Sustainable Development: Their conceptions of sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 184, 321–332.
- [20] Sudarsih, S. (2018). Penguatan Karakter Bagi Pengemudi Becak Wisata di Yogyakarta. *Harmoni: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 2(1).
- [21] Sulastri, S., Lingganingrum, L., Risky Ramadan, A., Hadi Angesti, T., Setiabudi, W., & Al-Hamdi, R. (2022). Model of Collaboration between Stakeholders in Creating Environmentally Friendly Elections: A Case Study in the 2020 Yogyakarta Simultaneous Regional Elections. *Nakhoda: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 21(2), 218–230.
- [22] Tamin, O. Z. (2007). Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota-Kota Besar di Indonesia. *Jurnal Transportasi*, 7(2).