

BAB II

DESKRIPSI OBJEK PENELITIAN

A. Demografi Kota Yogyakarta

1. Kondisi Umum Kota Yogyakarta

a. Letak Geografis

Kota Yogyakarta berkedudukan sebagai ibukota Propinsi DIY dan merupakan satu-satunya daerah tingkat II yang berstatus Kota di samping 4 daerah tingkat II lainnya yang berstatus Kabupaten, Kota Yogyakarta terletak ditengah-tengah Propinsi DIY, dengan batas-batas wilayah sebagai berikut:

Sebelah utara : Kabupaten Sleman

Sebelah timur : Kabupaten Bantul & Sleman

Sebelah selatan : Kabupaten Bantul

Sebelah barat : Kabupaten Bantul & 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 114 m diatas permukaan laut.¹

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 ± 1 derajat, serta terdapat 3 buah sungai yang membelah Kota Yogyakarta Yaitu:

Sebelah timur adalah Sungai Gajah Wong

Bagian tengah adalah Sungai Code

Sebelah barat adalah Sungai Winongo

c. LUAS WILAYAH

Kota Yogyakarta memiliki luas wilayah tersempit dibandingkan dengan daerah tingkat II lainnya, yaitu 32,5 Km² yang berarti 1,025% dari luas wilayah Propinsi DIY. Dengan luas 3.250 hektar tersebut terbagi menjadi 14 Kecamatan, 45 Kelurahan, 617 RW, dan 2.531 RT, serta dihuni oleh 428.282 jiwa (sumber data dari SIAK per tanggal 28 Februari 2013) dengan kepadatan rata-rata 13.177 jiwa/Km². berikut adalah table Pembagian luas Kota Yogyakarta dan Kecamatan:

¹ <http://jogjakota.go.id/about/kondisi-geografis-kota-yogyakarta>

Tabel 2.1 Pembagian Luas Kota Yogyakarta dan Kecamatan

NO	KECAMATAN	KELURAHAN	LUAS WILAYAH	RW	RT
1	MANTRIJERON	1. Gedongkiwon 2. Suryodiningratan 3. Mantrijeron	2.61	55	230
2	KRATON	1. Patehan 2. Panembahan 3. Kadipaten	1.40	43	175
3	MARGANGSAN	1. Brontokusuman 2. Keparakan 3. Wirogunan	2.31	60	216
4	UMBULHARJO	1. Giwangan 2. Sorosutan 3. Pandeyan 4. Warungboto 5. Tahunan 6. Muja Muju 7. Semaki	8.12	83	326
5	KOTAGEDE	1. Prenggan 2. Purbayan 3. Rejowinangun	3.07	40	164
6	GONDOKUSUMAN	1. Baciro 2. Demangan 3. Klitren 4. Kotabaru 5. Terban	3.99	65	275
7	DANUREJAN	1. Suryatmajan 2. Tegalpanggung 3. Bausasran	1.10	43	160
8	PAKUALAMAN	1. Purwokinanti 2. Gunungketur	0.63	19	83
9	GANDOMANAN	1. Prawirodirjan 2. Ngupasan	1.12	31	110
10	NGAMPILAN	1. Notoprajan 2. Ngampilan	0.82	21	120
11	WIROBRAJAN	1. Patangpuluhan 2. Wirobrajan 3. Pakuncen	1.76	34	165

12	GEDONGTENGEN	1. Pringgokusuman 2. Sosromenduran	0.96	37	144
13	JETIS	1. Bumijo 2. Gowongan 3. Cokrodoningratan	1.70	37	167
14	TEGALREJO	1. Tegalrejo 2. Bener 3. Kricak 4. Karangwaru	2.91	46	188
	Jumlah	45	32,50	614	2.524

Letak geografis Kota Yogyakarta di antara 110° 24' 19" dan 110° 28' 53" Bujur Timur, 7° 49' 26" dan 7° 15' 24" Lintang Selatan dengan ketinggian rata-rata 114 m diatas permukaan laut. Jarak terjauh dari Utara ke Selatan kurang lebih 7,5 km dan dari Barat ke Timur kurang lebih 5,6 km. Dengan kedudukan tersebut, secara umum Kota Yogyakarta menjadi sangat strategis sebagai kawasan pusat pertumbuhan dan pusat segala aktivitas pelayanan jasa di Provinsi DIY.²

d. TIPE TANAH

Kondisi tanah Kota Yogyakarta cukup subur dan memungkinkan ditanami berbagai tanaman pertanian maupun perdagangan, disebabkan oleh letaknya yang berada didataran lereng gunung Merapi (fluvia vulcanic foot plain) yang garis besarnya mengandung tanah regosol atau tanah vulkanis muda Sejalan dengan perkembangan Perkotaan dan Pemukiman yang pesat, lahan pertanian Kota setiap tahun mengalami

² RPJMD Kota Yogyakarta Tahun 2012-2016

penyusutan. Data tahun 1999 menunjukkan penyusutan 7,8% dari luas area Kota Yogyakarta (3.249,75) karena beralih fungsi, (lahan pekarangan).

e. IKLIM

Tipe iklim "AM dan AW", curah hujan rata-rata 2.012 mm/thn dengan 119 hari hujan, suhu rata-rata 27,2°C dan kelembaban rata-rata 24,7%. Angin pada umumnya bertiup angin muson dan pada musim hujan bertiup angin barat daya dengan arah 220° bersifat basah dan mendatangkan hujan, pada musim kemarau bertiup angin muson tenggara yang agak kering dengan arah $\pm 90^\circ - 140^\circ$ dengan rata-rata kecepatan 5-16 knot/jam.

f. PENGGUNAAN LAHAN

Penggunaan lahan dominan di kota Yogyakarta pada tahun 2007-2010 adalah lahan perumahan. Hal ini sesuai dengan RTRW Kota Yogyakarta yang dominasi guna lahan adalah perumahan/permukiman. Sedangkan guna lahan yang mengalami peningkatan adalah pada sektor jasa seperti kegiatan perdagangan dan pariwisata. Peningkatan ini menggambarkan dinamika perekonomian kota Yogyakarta yang ditopang oleh sektor jasa. Sebaliknya untuk lahan pertanian, di Kota Yogyakarta luasannya sangat rendah yaitu 118,591 Ha.

g. DEMOGRAFI

Pertambahan penduduk Kota dari tahun ke tahun cukup tinggi, pada akhir tahun 1999 jumlah penduduk Kota 490.433 jiwa dan sampai pada akhir Juni 2000 tercatat

penduduk Kota Yogyakarta sebanyak 493.903 jiwa dengan tingkat kepadatan rata-rata 15.197/km². Angka harapan hidup penduduk Kota Yogyakarta menurut jenis kelamin, laki-laki usia 72,25 tahun dan perempuan usia 76,31 tahun. Dan pada tahun 2010 sebanyak 457.668, dibandingkan dengan tahun 2007 sebesar 434.212 jumlah penduduk Kota Yogyakarta tahun 2010 mengalami kenaikan sebesar 23.456 orang, jadi selama 4 (empat) tahun mengalami peningkatan 5,13 %. Sedangkan prediksi jumlah penduduk Kota Yogyakarta pada tahun 2011 adalah sebesar 523.191 orang. Tingginya laju pertumbuhan ini diduga karena banyaknya urbanisasi yang terjadi ke Kota Yogyakarta dengan alasan mencari pekerjaan dan sekolah. Mengingat Kota Yogyakarta disamping sebagai pusat pemerintahan juga merupakan pusat perekonomian (perdagangan dan jasa) serta pusat pariwisata.

B. Demografi Kendaraan Tidak Bermotor

Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang tidak memakai mesin atau tidak dilengkapi dengan motor penggerak dan tetapi digerakkan dengan tenaga manusia seperti sepeda, becak, atau digerakkan dengan tenaga hewan seperti delman yang dilengkapi dengan 4 roda, sado, cidomo (singkatan dari cikal dokar mobil) yang ditarik dengan tenaga kuda ataupun gerobak yang ditarik oleh kerbau, sapi, kambing ataupun manusia (contohnya angkong). Kendaraan tidak bermotor semakin terdorong kepinggir oleh motorisasi angkutan, penggunaan kendaraan tidak bermotor mulai ditinggalkan digantikan dengan kendaraan bermotor. Di berbagai negara maju kendaraan tidak

bermotor khususnya sepeda didorong kembali dengan menyiapkan fasilitas khusus seperti jalur khusus sepeda.³ Beberapa jenis Kendaraan Tidak Bermotor yaitu:

1. Angkong

Angkong adalah kendaraan bertenaga manusia yang terdiri dari sebuah kereta beroda dua yang ditarik oleh seorang manusia. Kendaraan seperti ini biasa terdapat di Afrika (Kenya, Madagaskar) dan Asia (Tiongkok, Bangladesh, India, Jepang). Pada masa kini, angkong mulai ditinggalkan di banyak negara karena alasan keselamatan bagi pekerjanya. Angkong serigkali tergantikan oleh penggunaan becak atau kendaraan bermotor seperti bajaj.

2. Becak

Becak (dari bahasa Hokkien: *be chia* "kereta kuda") adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi. Menjadi pengemudi becak merupakan salah satu cara untuk mendapatkan nafkah yang mudah, sehingga jumlah pengemudi becak di daerah yang angka penganggurannya tinggi dapat menjadi sangat tinggi, dan akan akan menimbulkan pelbagai keruwetan lalu lintas. Karena itu becak dilarang di Jakarta sekitar akhir dasawarsa 1980-an. Alasan resminya antara lain kala itu ialah bahwa becak menampilkan "eksploitasi manusia atas manusia".

³ https://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan_tidak_bermotor. diakses tanggal 28-02-2017 jam 9.34.

Di kawasan Jatiasih dan Cibubur, becak disebut dengan nama *kereta*, di Jonggol, becak disebut dengan nama *kreta panumpang* dan di Depok disebut dengan nama *bicak*.

3. Cidomo

Cidomo atau kadang disebut Cimodok adalah alat transportasi tenaga kuda khas pulau Lombok dan Kepulauan Gili. Secara fisik kendaraan ini mirip dengan delman atau andong yang terdapat di pulau Jawa. Perbedaan utama dari delman atau andong adalah cidomo menggunakan roda mobil bekas, bukan roda kayu. Sampai saat ini, alat transportasi ini masih menjadi sarana transportasi utama, terutama pada daerah-daerah yang tidak dijangkau angkutan publik dan daerah-daerah sentra ekonomi rakyat seperti pasar.

4. Delman

Delman adalah kendaraan transportasi tradisional yang beroda dua, tiga atau empat yang tidak menggunakan mesin tetapi menggunakan kuda sebagai penggantinya. Variasi alat transportasi yang menggunakan kuda antara lain adalah kereta perang, kereta kencana dan kereta kuda. Nama kendaraan ini berasal dari nama penemunya, yaitu Charles Theodore Deeleman, seorang litografer dan insinyur pada masa Hindia Belanda. Orang Belanda sendiri menyebut kendaraan ini dengan nama *dos-à-dos* (punggung pada punggung, arti harfiah bahasa Perancis), yaitu sejenis kereta yang posisi duduk penumpangnya saling memunggungi. Istilah *dos-à-dos* ini kemudian oleh penduduk pribumi Batavia disingkat lagi menjadi 'sado'.

5. Gerobak

Gerobak atau pedati atau kereta adalah sebuah kendaraan atau alat yang memiliki dua atau empat buah roda yang digunakan sebagai sarana transportasi. Gerobak dapat ditarik oleh hewan seperti kuda, sapi, kambing, zebu atau dapat pula ditarik oleh manusia. Kereta (Inggris: *wagon*) adalah sejenis gerobak dengan empat buah roda untuk transportasi yang lebih berat ditarik oleh sedikitnya dua kuda. Gerobak telah disebut dalam berbagai literatur sejak abad ke-2 SM. Kitab suci India Rgveda menulis bahwa pria dan wanita bagaikan dua roda dari gerobak. Gerobak tangan yang didorong oleh manusia digunakan secara luas di seluruh dunia. Contoh gerobak yang paling umum di dunia mungkin adalah kereta belanja atau troli. Kereta belanja pertama kali muncul di Kota Oklahoma pada tahun 1937.

6. Sepeda

Sepeda adalah kendaraan beroda dua atau tiga, mempunyai setang, tempat duduk, dan sepasang pengayuh yang digerakkan kaki untuk menjalankannya.

C. Kebijakan-Kebijakan yang ada didalam Peraturan Walikota Yogyakarta No. 25 Tahun 2010 tentang Kendaran tidak Bermotor

Didalam perwal tersebut banyak kebijakan-kebijakan yang harus diterapkan oleh Dinas perhubungan Kota Yogyakarta dalam menentukan Kebijakan yang ada dan sebagai acuan utama, kebijakan kebijakan tersebut adalah:

1. Kebijakan yang Mengatur ketentuan-ketentuan kendaraan tidak bermotor seperti Mengatur ukuran dari sebuah kendaraan tidak bermotor, Pembatasan jumlah kendaraan tidak bermotor, Penentuan syarat-syarat kelayakan kendaraan tidak bermotor, dan Izin Operasional.
2. Kebijakan yang Mengatur ketentuan-ketentuan Pengemudi kendaraan tidak bermotor.
3. Kebijakan yang Mengatur ketentuan-ketentuan kepemilikan atau Pengusaha kendaraan tidak bermotor
4. Kebijakan yang mengatur Sarana dan Prasarana kendaraan tidak bermotor
5. Kebijakan yang mengatur Tata-Tata cara lalu lintas untuk kendaraan tidak bermotor
6. Kebijakan Pembinaan, Koordinasi dan Pengawasan yang dilakukana oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan lain-lain.

