

Dilarang Tapi Bertahan: Respons Tukang Becak Terhadap Kebijakan Transportasi Di Kota Bandung

Fiantian Al-Hazna¹, Tira Rahmawati Putri Tawainella²

¹Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, UIN Sunan Gunung Djati, Bandung, Indonesia

Keywords:
 Public Policy
 Pedicab
 Urban
 Transportation
 Public Response

Abstract: *Urban transportation has an important role in supporting community mobility and city development. However, transportation modernization policies often have an impact on informal workers who depend on traditional modes of transportation, such as pedicabs. This research aims to analyze the response of pedicab drivers to the policy of banning pedicabs in Bandung City, determine their level of understanding of this policy, and identify the factors that cause them to continue operating. The research uses a qualitative approach with descriptive methods. Data was obtained through semi-structured interviews with three pedicab drivers who were still actively operating in the Kiaracondong area, Bandung City, then analyzed using the Miles, Huberman, and Saldaña models. The research results showed that the majority of informants did not clearly understand the policy of banning pedicabs due to minimal socialization from the government. Economic factors, limited job options, and relatively advanced age are the main reasons they continue to work as pedicab drivers. This research confirms that policy success requires effective socialization and attention to the socio-economic conditions of the target group.*

Kata Kunci:
 Kebijakan Publik
 Becak
 Transportasi
 Perkotaan
 Respons Kebijakan

Abstrak: *Transportasi perkotaan memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat dan pembangunan kota. Namun, kebijakan modernisasi transportasi sering menimbulkan dampak bagi pekerja informal yang bergantung pada moda transportasi tradisional, seperti becak. Penelitian ini bertujuan menganalisis respons tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak di Kota Bandung, mengetahui tingkat pemahaman mereka terhadap kebijakan tersebut, serta mengidentifikasi faktor yang menyebabkan mereka tetap beroperasi. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif. Data diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur terhadap tiga tukang becak yang masih aktif beroperasi di kawasan Kiaracondong, Kota Bandung, kemudian dianalisis menggunakan model Miles, Huberman, dan Saldaña. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar informan tidak memahami secara jelas adanya kebijakan pelarangan becak karena minimnya sosialisasi dari pemerintah. Faktor ekonomi, keterbatasan pilihan pekerjaan, dan usia yang relatif lanjut menjadi alasan utama mereka tetap bekerja sebagai tukang becak. Penelitian ini menegaskan bahwa keberhasilan kebijakan memerlukan sosialisasi yang efektif dan perhatian terhadap kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran.*

Pendahuluan

Transportasi merupakan salah satu pilar utama dalam pembangunan perkotaan yang berkaitan erat dengan mobilitas masyarakat, pertumbuhan ekonomi, dan kualitas pelayanan publik. Di kota-kota besar Indonesia, modernisasi sistem transportasi kerap menjadi prioritas kebijakan pemerintah daerah dengan tujuan menciptakan kota yang tertib, efisien, dan berdaya saing. Dalam kerangka tersebut, pemerintah dituntut menyediakan sistem transportasi yang terintegrasi, aman, dan mampu menjangkau seluruh lapisan masyarakat. Namun demikian, proses modernisasi tersebut tidak jarang menimbulkan ketegangan antara kepentingan pemerintah dalam menata ruang kota dan kepentingan kelompok pekerja informal yang menggantungkan hidupnya pada moda transportasi tradisional. Ketegangan ini mencerminkan kompleksitas dinamika kebijakan publik di negara berkembang, di mana formalisasi dan modernisasi kerap berjalan tidak seiring dengan kesiapan sosial-ekonomi masyarakat yang terdampak.

Kota Bandung, sebagai ibu kota Provinsi Jawa Barat sekaligus salah satu kota metropolitan dalam menghadapi persoalan transportasi perkotaan yang terbilang akut. Berdasarkan data BPS Kota Bandung (2024) jumlah penduduk Kota Bandung pada semester I mencapai 2,57 juta jiwa, sementara jumlah kendaraan bermotor di Kota Bandung tercatat sekitar 1,14 juta unit pada tahun 2024 (BPS Kota Bandung, 2024). Di tengah pertumbuhan penduduk yang terus meningkat, data menunjukkan bahwa jumlah armada angkutan umum di Kota Bandung justru mengalami penurunan sebesar 18,66% selama periode 2019-2024, dari semula 13,6 ribu unit menjadi hanya sekitar 11 ribu unit (Cantika, 2025). Dan dari total 1.408 km jalan yang ada, hanya sekitar 526,7 km yang terlayani oleh transportasi umum, dan angkutan umum hanya mampu memenuhi sekitar 23% dari total kebutuhan perjalanan warga (Aksi Ekologi & Emansipasi Rakyat, 2023).

Kondisi sistem angkutan umum yang belum optimal ini menciptakan berbagai persoalan struktural. Masyarakat menghadapi minimnya trayek yang menjangkau kawasan pemukiman, tidak adanya kepastian jadwal, waktu tunggu yang lama serta armada yang dinilai kurang nyaman. Sebagai respons adaptif terhadap kondisi tersebut,

maasyarakat kemudian memanfaatkan moda transportasi informal atau tradisional yang dinilai lebih mudah diakses, lebih fleksibel, dan lebih terjangkau secara ekonomi.

Salah satu moda transportasi tradisional yang masih bertahan di Kota Bandung adalah becak. Sebagai moda angkutan tidak bermotor, becak memiliki keunggulan komparatif berupa fleksibilitas rute, kemampuan menjangkau gang-gang sempit di kawasan pemukiman padat, serta tarif yang dapat dinegosiasikan sesuai kemampuan penumpang. Data lapangan menunjukkan bahwa tukang becak di Kota Bandung, seperti yang ditemukan di kawasan Pasar Kiarcondong memiliki penghasilan yang sangat rendah namun tetap menjadi tumpuan hidup sekitar, penghasilan tersebut rata-rata sekitar Rp20.000 - Rp50.000 per hari. Keberadaan becak di Kota Bandung nyatanya tidak hanya sekedar persoalan ketertiban, melainkan merupakan bagian dari sistem mata pencaharian kelompok masyarakat yang tidak memiliki alternatif pekerjaan lain.

Secara kebijakan, Pemerintah Kota Bandung telah menetapkan Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005 tentang penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan dan Keindahan yang merupakan perubahan atas Perda Nomor 3 Tahun 2005. Melalui regulasi tersebut, becak secara implisit tidak lagi memiliki ruang legal dalam sistem angkutan kota karena tidak diakui sebagai moda transportasi resmi yang diperbolehkan beroperasi di jalan utama Kota Bandung. Meskipun demikian, hingga saat ini becak masih dapat dijumpai dan beroperasi di sejumlah titik, khususnya di kawasan perempatan lampu merah jalan Ibrahim Adjie dan kawasan pasar tradisional. Kondisi ini mengindikasikan adanya kesenjangan yang nyata antara kebijakan yang ditetapkan secara formal dan realitas sosial-ekonomi yang berlangsung di tingkat akar rumput. Kesenjangan tersebut tidak hanya menyangkut aspek penegakan hukum, tetapi juga menyentuh dimensi yang lebih dalam, yaitu bagaimana para tukang becak memahami, memaknai, dan merespons kebijakan yang ada dan akan mengancam mata pencaharian mereka.

Berbagai penelitian terdahulu telah mengkaji isu transportasi perkotaan dan keberadaan becak dari berbagai perspektif. Menurut (Edie, 2020) dalam penelitiannya

yang berjudul "Penerimaan dan Resistensi Terhadap Kebijakan Penataan Transportasi Angkutan Umum di Kota Bandung" menemukan bahwa implementasi kebijakan penataan transportasi di Kota Bandung menghadapi hambatan berupa rendahnya antusiasme dan kurangnya penerimaan publik, sehingga perubahan berjalan lambat dan bersifat inkremental. Penelitian ini menyimpulkan perlunya regulasi yang lebih mengikat dalam bentuk peraturan wali kota dan perda tentang standar layanan minimum transportasi publik.

Penelitian yang dilakukan oleh Furqan & Nurlaili (2020) meneliti dampak keberadaan transportasi *online* terhadap becak konvensional di Kota Banda Aceh dan menyimpulkan bahwa kehadiran transportasi online secara signifikan menekan pendapatan pengemudi becak konvensional, namun para pengemudi becak tetap memilih bertahan karena tidak adanya alternatif pekerjaan lain. Dalam penelitian Setiawan (2021) mengenai tukang becak di Kota Banda Aceh dalam penelitiannya ditemukan bahwa strategi bertahan tukang becak terbagi atas strategi adaptif dan strategi *survival*. Azizah, Yuhastina, & Nurhadi (2021) juga meneliti mengenai strategi bertahan pengemudi becak di Kota Surakarta dalam menghadapi persaingan dengan transportasi *online*, menemukan tiga strategi utama yang dijalankan pengemudi becak, yaitu: (1) strategi menahan diri, dengan tidak membatasi tarif dan menghindari konflik dengan transportasi online; (2) strategi alternatif subsistensi, melalui adaptasi dengan memanfaatkan teknologi komunikasi untuk mempertahankan pelanggan; dan (3) strategi jaringan sosial, melalui optimalisasi peran organisasi paguyuban. Penelitian ini menemukan bahwa bertahannya pengemudi becak dipengaruhi oleh rendahnya latar belakang pendidikan dan tidak adanya pilihan pekerjaan lain.

Kemudian penelitian yang dilakukan oleh Iqbal (2023) tentang tukang becak di Terminal Bratang Surabaya menggunakan perspektif teori mekanisme *survival* dari James C. Scott untuk mengkaji kemiskinan struktural yang dialami tukang becak. Hasil penelitian menemukan bahwa kemiskinan struktural yang dialami tukang becak

disebabkan oleh ketidakberpihakan sistem sosial, tekanan dari transportasi online, ketiadaan legalitas kendaraan, dan tidak adanya keterampilan alternatif.

Dari pemetaan penelitian terdahulu di atas, terlihat bahwa kajian yang ada umumnya membahas: (a) implementasi kebijakan transportasi dari sisi kelembagaan; (b) strategi bertahan tukang becak dalam menghadapi persaingan dengan transportasi online; dan (c) kondisi sosial-ekonomi tukang becak secara umum. Mengacu pada kajian terdahulu, belum ditemukan penelitian yang secara spesifik mengkaji bagaimana tukang becak sebagai aktor yang terdampak langsung memaknai dan merespons kebijakan pelarangan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah daerah di Kota Bandung melalui Perda No. 11 Tahun 2005. Kesenjangan inilah yang menjadi titik masuk penelitian ini, dengan menggunakan perspektif implementasi kebijakan dari sisi aktor lapangan.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini menjadi penting untuk dilakukan guna memahami bagaimana intervensi kebijakan pelarangan becak di Kota Bandung dipersepsikan dan direspons oleh tukang becak, bagaimana pemahaman dan respon mereka terhadap kebijakan tersebut, serta faktor apa saja yang menyebabkan mereka tetap beroperasi meskipun ada larangan. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran yang lebih komprehensif mengenai hubungan antara kebijakan transportasi dan respons aktor di lapangan dalam konteks transportasi perkotaan.

Tinjauan Literatur

Teori Kebijakan Publik

Teori Kebijakan Publik menurut Thomas R. Dye (1981) dalam Teori & Analisis Kebijakan Publik (Abdoellah & Rusfiana, 2016). Dye mendefinisikan kebijakan publik sebagai "*whatever governments choose to do or not to do*" segala sesuatu yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Definisi ini menempatkan kebijakan bukan hanya sebagai produk legislasi, melainkan sebagai pilihan aktif yang dilakukan oleh aktor-aktor pemerintah dalam merespons kondisi sosial tertentu. Penelitian (Edie,

2020) dalam *Jurnal Pemerintahan dan Keamanan Publik* mengenai implementasi kebijakan penataan transportasi umum di Kota Bandung menunjukkan bahwa kebijakan transportasi belum berjalan optimal karena menghadapi berbagai hambatan, baik dari aspek sarana prasarana, perilaku operator angkutan, maupun penerimaan masyarakat. Penelitian tersebut menemukan adanya resistensi atau penolakan terhadap pelaksanaan kebijakan yang datang dari berbagai pihak, seperti operator angkutan umum, pengguna kendaraan pribadi, serta kelompok masyarakat yang memanfaatkan ruang jalan untuk aktivitas ekonomi. Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan transportasi tidak hanya ditentukan oleh substansi kebijakan, tetapi juga oleh tingkat penerimaan kelompok sasaran terhadap perubahan yang diharapkan.

Teori Intervensi Kebijakan

Menurut Christopher Hood (1983) dalam *How rediscovering nodality can improve democratic governance in a digital world* (Margetts & John, 2024), pemerintah memiliki empat instrumen utama dalam melakukan intervensi kebijakan yang dikenal dengan akronim NATO (*Nodality, Authority, Treasure, dan Organization*). *Nodality* merujuk pada penggunaan informasi dan komunikasi untuk memengaruhi perilaku masyarakat melalui sosialisasi dan edukasi. *Authority* berkaitan dengan penggunaan kewenangan hukum melalui regulasi, perizinan, larangan, maupun sanksi. *Treasure* mengacu pada pemanfaatan instrumen finansial seperti subsidi, kompensasi, insentif, atau disinsentif ekonomi. Sementara itu, *Organization* merujuk pada penggunaan kapasitas kelembagaan pemerintah, termasuk aparatur dan organisasi pelaksana kebijakan, untuk mencapai tujuan kebijakan.

Konsep tersebut dapat dilihat pada penelitian (Indari, 2016) mengenai kebijakan penghapusan becak di Kota Surabaya. Penelitian tersebut menunjukkan bahwa pemerintah menerapkan instrumen *Authority* melalui pembatasan operasional dan pengaturan jam operasi becak, serta instrumen *Organization* melalui pembentukan tim penertiban untuk mengawasi pelaksanaan kebijakan. Namun, implementasi kebijakan

tersebut menghadapi berbagai kendala karena masih tingginya ketergantungan masyarakat terhadap becak dan besarnya dampak sosial-ekonomi yang dirasakan oleh pengemudi becak. Temuan ini menunjukkan bahwa efektivitas intervensi kebijakan tidak hanya ditentukan oleh kekuatan regulasi dan kelembagaan pemerintah, tetapi juga oleh kemampuan kebijakan dalam mengakomodasi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran. Oleh karena itu, respons masyarakat menjadi aspek penting dalam menilai keberhasilan suatu intervensi kebijakan.

Teori Resistensi Sehari-hari

Teori Resistensi Sehari-hari (*Everyday Forms of Resistance*) yang dikembangkan (Scott, 1985) dalam *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. Teori ini menjelaskan bagaimana kelompok-kelompok yang lemah secara struktural merespons intervensi dan tekanan dari kekuasaan yang lebih besar termasuk kebijakan negara tidak melalui perlawanan terbuka, melainkan melalui tindakan-tindakan sehari-hari yang halus, terselubung, dan tidak terkonfrontasional.

Scott mengidentifikasi bentuk-bentuk resistensi sehari-hari yang ia sebut *weapons of the weak* (senjata orang-orang lemah), antara lain: (1) kepatuhan semu (*false compliance*), yaitu berpura-pura taat saat ada pengawasan namun kembali ke perilaku semula ketika pengawasan longgar; (2) pura-pura tidak tahu (*feigned ignorance*); (3) pergerakan lambat (*foot-dragging*); (4) berpindah tempat secara strategis untuk menghindari penindakan; serta (5) membangun jaringan informasi informal sesama kelompok untuk saling memperingatkan akan adanya razia. Bentuk-bentuk resistensi ini tidak memerlukan koordinasi formal, tidak meninggalkan jejak yang mudah diidentifikasi oleh otoritas, dan berfungsi untuk "menciptakan ruang" (*creating space*) bagi kelangsungan hidup kelompok yang terpinggirkan.

Dalam konteks tukang becak di Bandung, kerangka Scott yang telah dikonfirmasi oleh berbagai studi kontemporer tersebut menjelaskan secara langsung pola-pola perilaku yang dapat diobservasi: tukang becak yang berpindah ke gang-gang sempit saat ada razia, beroperasi di kawasan-kawasan tertentu yang secara de facto tidak dijangkau

petugas, memanfaatkan solidaritas warga dan pelanggan setia sebagai "pelindung sosial", serta menjalin jaringan komunikasi informal untuk menghindari penertiban. Perilaku-perilaku ini tidak dapat direduksi menjadi sekadar "pelanggaran hukum", melainkan merupakan strategi bertahan hidup (survival strategy) yang rasional dan terstruktur secara sosial dalam kondisi tidak ada alternatif ekonomi yang layak.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian deskriptif. Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk memahami dan mendeskripsikan secara mendalam respons tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak di Kota Bandung berdasarkan pengalaman, persepsi, dan pandangan mereka sebagai kelompok sasaran kebijakan. Penelitian kualitatif memungkinkan peneliti memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif mengenai fenomena sosial yang diteliti melalui interaksi langsung dengan informan (Creswell & Poth, 2018).

Lokasi penelitian berada di kawasan Kiaracondong, Kota Bandung, yang masih menjadi salah satu wilayah tempat becak beroperasi meskipun terdapat kebijakan pelarangan becak. Populasi dalam penelitian ini berjumlah 11 tukang becak yang aktif beroperasi di kawasan tersebut. Pemilihan informan dilakukan menggunakan teknik purposive sampling, yaitu pemilihan informan secara sengaja berdasarkan kriteria tertentu yang relevan dengan tujuan penelitian (Sugiyono, 2019). Adapun informan yang diwawancarai berjumlah 3 orang tukang becak yang masih aktif beroperasi dan bersedia memberikan informasi terkait pemahaman, respons, serta alasan mereka tetap menjalankan profesi sebagai tukang becak di tengah kebijakan pelarangan becak.

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi-terstruktur. Wawancara semi-terstruktur dipilih karena memberikan keleluasaan bagi peneliti untuk menggali informasi secara lebih mendalam, sekaligus tetap berpedoman pada daftar pertanyaan yang telah disusun sesuai fokus penelitian (Creswell & Poth, 2018). Pertanyaan wawancara difokuskan pada pemahaman tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak, bentuk respons yang ditunjukkan, serta faktor-faktor yang

menyebabkan mereka tetap beroperasi. Data yang diperoleh kemudian dianalisis menggunakan teknik analisis data kualitatif model Miles, Huberman, dan Saldaña yang meliputi tiga tahapan, yaitu kondensasi data (*data condensation*), penyajian data (*data display*), dan penarikan kesimpulan (*conclusion drawing and verification*) (Miles et al., 2020). Pada tahap kondensasi data, peneliti menyeleksi dan mengelompokkan informasi yang relevan dengan fokus penelitian. Selanjutnya, data disajikan dalam bentuk narasi deskriptif untuk memudahkan pemahaman terhadap temuan penelitian. Tahap terakhir dilakukan dengan menarik kesimpulan berdasarkan pola, tema, dan hubungan yang ditemukan selama proses analisis.

Hasil Penelitian

Persepsi dan Respons Tukang Becak terhadap Intervensi Kebijakan Pelarangan Becak di Kota Bandung

Persepsi dan respons kelompok sasaran merupakan aspek penting dalam memahami efektivitas suatu kebijakan publik. Dalam konteks penelitian ini, persepsi tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak yang beroperasi di jalan raya utama di Kota Bandung perlu dikaji untuk mengetahui bagaimana mereka memaknai intervensi pemerintah yang berpengaruh terhadap aktivitas pekerjaan dan sumber penghidupan mereka. Pembahasan ini didasarkan pada wawancara dengan tukang becak yang beroperasi di kawasan perempatan lampu merah Kiaracondong, Jalan Ibrahim Adjie, Kota Bandung, yang saat ini masih menjadi salah satu lokasi keberadaan becak yang aktif beroperasi. Melalui kajian terhadap persepsi dan respons para tukang becak tersebut, penelitian ini berupaya memahami bagaimana kebijakan pelarangan becak dipandang oleh kelompok yang terdampak langsung serta bagaimana respons yang muncul terhadap kebijakan tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dengan para informan, ditemukan bahwa sebagian besar tukang becak tidak mengetahui secara jelas mengenai adanya kebijakan pelarangan becak di Kota Bandung. Selain itu, sebagian tukang becak masih beroperasi di jalan raya, termasuk melayani penumpang hingga kawasan Jalan Gatot Subroto. Menurut para

informan, aktivitas tersebut tetap dilakukan karena merupakan sumber mata pencaharian utama mereka.

Temuan penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar tukang becak belum memiliki pemahaman yang memadai mengenai kebijakan pelarangan becak yang berlaku di Kota Bandung. Para tukang becak sebagai informan yang kami wawancara mengaku tidak mengetahui adanya kebijakan tersebut. Kondisi ini menunjukkan bahwa tingkat pemahaman tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak masih relatif rendah.

Dalam perspektif teori intervensi kebijakan, pemerintah melakukan tindakan untuk memengaruhi perilaku masyarakat agar sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Namun, efektivitas intervensi sangat dipengaruhi oleh kemampuan kelompok sasaran dalam memahami kebijakan yang diterapkan. Temuan penelitian menunjukkan bahwa intervensi kebijakan pelarangan becak belum sepenuhnya dipahami oleh tukang becak. Kondisi ini menunjukkan bahwa instrumen intervensi kebijakan berupa *nodality*, yaitu penggunaan informasi dan komunikasi untuk memengaruhi perilaku masyarakat, belum berjalan secara optimal pada kelompok sasaran. Padahal menurut Hood (1983), keberhasilan intervensi kebijakan tidak hanya bergantung pada keberadaan regulasi (*authority*), tetapi juga pada kemampuan pemerintah dalam menyampaikan informasi kebijakan kepada masyarakat yang terdampak. Rendahnya pemahaman tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak mengindikasikan bahwa proses penyebaran informasi dan sosialisasi kebijakan belum sepenuhnya menjangkau para pengemudi becak sebagai kelompok yang terdampak langsung.

Berdasarkan temuan tersebut, dapat disimpulkan bahwa berkelanjutan aktivitas becak di kawasan Kiaracondong tidak semata-mata disebabkan oleh ketidakpatuhan tukang becak terhadap aturan, tetapi juga dipengaruhi oleh rendahnya pemahaman mereka terhadap kebijakan yang berlaku. Kondisi ini menunjukkan bahwa intervensi kebijakan pelarangan becak cenderung lebih menekankan aspek regulatif dibandingkan aspek komunikasi dan sosialisasi kepada kelompok sasaran. Akibatnya, kebijakan belum mampu membentuk kesadaran di kalangan tukang becak untuk menghentikan aktivitas operasional mereka di jalan raya.

Pemahaman Tukang Becak Terhadap Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005

Berdasarkan hasil wawancara terhadap tiga narasumber, yaitu Pak Indino, Pak Alek, dan Pak Kasiran yang berprofesi sebagai tukang becak di kawasan Kiaracondong, dapat disimpulkan bahwa pemahaman para tukang becak terhadap Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan Keindahan masih sangat rendah dan cenderung tidak ada sama sekali.

Ketiga narasumber secara seragam menyatakan bahwa mereka belum mengetahui adanya larangan atau pembatasan operasional becak berdasarkan peraturan tersebut. Informan pertama (Pak Indino) menyatakan bahwa dirinya masih menganggap becak diperbolehkan beroperasi karena belum pernah menerima informasi mengenai pelarangan tersebut. Informan kedua (Pak Alek) juga mengungkapkan bahwa tidak pernah ada sosialisasi terkait larangan becak beroperasi. Adapun informan ketiga (Pak Kasiran) hanya mendengar isu mengenai penggantian becak tradisional menjadi becak listrik yang hingga saat ini belum terealisasi. Satu-satunya informasi yang sempat diterima ketiga informan hanyalah wacana konversi tersebut, meski mereka pun meragukan apakah program itu masih akan dilanjutkan, padahal pendataan terhadap para pengemudi becak sudah pernah dilakukan.

Temuan tersebut menunjukkan bahwa pemahaman tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak masih relatif rendah. Informasi yang diterima oleh para informan lebih banyak berkaitan dengan program konversi becak listrik dibandingkan dengan substansi kebijakan pelarangan becak itu sendiri. Kondisi ini menunjukkan bahwa penyebaran informasi kebijakan kepada kelompok sasaran belum berjalan secara optimal. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa sosialisasi merupakan proses yang dilakukan setelah kebijakan dibuat sebagai landasan pengetahuan dan pemahaman sebelum proses implementasi kebijakan dilaksanakan, sehingga berbagai pihak yang terkait dapat mengetahui dan memahami maksud dan tujuan dari penyelenggaraan suatu kebijakan. Dengan kurangnya sosialisasi yang efektif, upaya penyebarluasan isi kebijakan untuk memunculkan pengetahuan dan pemahaman pihak-pihak yang terkait tidak terwujud (Herdiana, 2018), sehingga kelompok sasaran seperti tukang becak tidak

memiliki kesadaran hukum yang memadai terhadap Perda yang secara langsung mengatur kegiatan mereka.

Kondisi ini juga mencerminkan persoalan yang lebih struktural dalam tata kelola kebijakan daerah. Ketika masyarakat tidak dilibatkan dalam proses pembentukan peraturan daerah, maka peraturan yang dikeluarkan pun cenderung tidak sejalan dengan apa yang terjadi pada kenyataan, sehingga dapat menimbulkan spekulasi bahwa peraturan tersebut bersifat tidak partisipatif dan pemerintah dengan masyarakat tidak berada dalam satu tujuan yang sama (Herdiana, 2018). Fakta bahwa para tukang becak merasa kebijakan tersebut tidak pernah dikomunikasikan secara resmi kepada mereka memperkuat indikasi lemahnya partisipasi dan keterlibatan kelompok sasaran sejak awal proses kebijakan.

Sementara itu, di tingkat lapangan, larangan terhadap becak di jalan protokol nyatanya tidak benar-benar menghapus keberadaannya dari ruang kota, karena ketika aturan dan urusan perut saling bertikai, keberlangsungan hidup orang-orang yang menggantungkan nasibnya pada jalanan justru sedang dipertaruhkan (Rustam, 2026). Kenyataan ini memperlihatkan bahwa ketidaktahuan tukang becak bukan semata persoalan kapasitas individu, melainkan buah dari lemahnya upaya pemerintah dalam mengomunikasikan kebijakan kepada kelompok rentan di sektor informal.

Dalam teori kebijakan publik, suatu kebijakan akan lebih efektif apabila diketahui, dipahami, dan diterima oleh kelompok sasaran. Ketidaktahuan sebagian besar tukang becak terhadap kebijakan pelarangan becak yang diatur dalam Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005 tentang Penyelenggaraan Ketertiban, Kebersihan, dan Keindahan yang merupakan perubahan atas Perda Nomor 3 Tahun 2005 menunjukkan adanya kesenjangan antara kebijakan yang dirumuskan pemerintah dengan kondisi implementasinya di lapangan. Temuan hasil wawancara yang menunjukkan bahwa para tukang becak tidak mengetahui adanya larangan operasional becak, serta minimnya sosialisasi yang mereka terima, menjadi indikasi bahwa proses komunikasi kebijakan belum berjalan secara efektif. Padahal, pemahaman kelompok sasaran merupakan prasyarat penting bagi tercapainya kepatuhan dan keberhasilan implementasi kebijakan. Rendahnya tingkat pengetahuan para tukang becak terhadap

substansi Perda tersebut memperlihatkan bahwa kebijakan belum sepenuhnya menjangkau aktor yang terdampak secara langsung. Akibatnya, keberadaan aturan tersebut lebih banyak hadir sebagai dokumen normatif daripada sebagai instrumen yang mampu mengubah perilaku dan menciptakan ketertiban sesuai tujuan kebijakan. Kondisi ini mempertegas bahwa permasalahan utama tidak hanya terletak pada kepatuhan tukang becak terhadap aturan, tetapi juga pada belum optimalnya proses penyebaran informasi dan pelibatan kelompok sasaran dalam keseluruhan proses kebijakan.

Faktor yang Menyebabkan Tukang Becak Tetap Beroperasi meskipun Adanya Aturan Larangan Beroperasi ke Jalan Raya

Berdasarkan hasil wawancara dengan tiga tukang becak di kawasan Kiaracondong, faktor utama yang menyebabkan mereka tetap beroperasi adalah faktor ekonomi. Seluruh informan menyatakan bahwa pekerjaan sebagai tukang becak merupakan sumber penghasilan utama yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari. Mereka mengaku tidak memiliki pekerjaan lain yang dapat memberikan pendapatan secara rutin sehingga tetap mempertahankan profesi tersebut meskipun terdapat aturan yang melarang becak beroperasi di jalan raya.

Selain faktor ekonomi, usia juga menjadi alasan yang memengaruhi keputusan mereka untuk tetap bekerja sebagai tukang becak. Informan telah menjalani profesi tersebut dalam jangka waktu yang sangat lama, yaitu sejak tahun 1978, 1990, dan 2000. Lamanya pengalaman bekerja sebagai tukang becak menunjukkan bahwa pekerjaan tersebut telah menjadi bagian dari kehidupan dan sumber mata pencaharian utama mereka. Kondisi usia yang semakin lanjut juga menyebabkan keterbatasan dalam memperoleh pekerjaan alternatif yang dianggap lebih layak dan sesuai dengan kemampuan fisik yang dimiliki.

Temuan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh (Indari, 2016) yang menunjukkan bahwa kebijakan pembatasan maupun penghapusan becak sering menghadapi kendala karena tingginya ketergantungan ekonomi pengemudi terhadap

pekerjaan tersebut. Becak tidak hanya berfungsi sebagai moda transportasi, tetapi juga menjadi sumber penghidupan bagi kelompok masyarakat sektor informal yang memiliki keterbatasan akses terhadap pekerjaan formal. Dalam perspektif Teori Resistensi Sehari-hari (*Everyday Forms of Resistance*) yang dikemukakan oleh (Scott, 1985), kondisi ini dapat dipahami sebagai bentuk upaya mempertahankan keberlangsungan hidup di tengah tekanan kebijakan yang diterapkan pemerintah. Scott menjelaskan bahwa kelompok masyarakat yang berada pada posisi lemah secara ekonomi cenderung melakukan berbagai bentuk adaptasi untuk mempertahankan mata pencahariannya. Dalam penelitian ini, bentuk resistensi tersebut tidak diwujudkan melalui perlawanan terbuka terhadap kebijakan, melainkan melalui tindakan tetap menjalankan aktivitas sebagai tukang becak meskipun terdapat aturan yang membatasi operasional mereka. Keputusan untuk tetap beroperasi merupakan bentuk strategi mempertahankan sumber penghasilan yang dianggap paling memungkinkan dibandingkan harus kehilangan mata pencaharian tanpa adanya alternatif pekerjaan yang memadai.

Dengan demikian, faktor ekonomi dan keterbatasan pilihan pekerjaan menjadi faktor utama yang menyebabkan tukang becak tetap beroperasi. Temuan ini menunjukkan bahwa keberhasilan suatu kebijakan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan aturan, tetapi juga oleh sejauh mana kebijakan tersebut mampu mempertimbangkan kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran yang terdampak secara langsung.

Diskusi

Hasil penelitian menunjukkan bahwa intervensi kebijakan pelarangan becak di Kota Bandung belum sepenuhnya dipersepsikan dan dipahami oleh tukang becak sebagai kelompok sasaran kebijakan. Berdasarkan hasil wawancara, sebagian besar informan tidak mengetahui secara jelas adanya larangan operasional becak sebagaimana diatur dalam Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 11 Tahun 2005. Informasi yang mereka

terima lebih banyak berkaitan dengan rencana konversi becak tradisional menjadi becak listrik dibandingkan dengan substansi kebijakan pelarangan itu sendiri. Temuan ini mengindikasikan bahwa instrumen *nodality* dalam teori intervensi kebijakan Hood (1983), yaitu penyebaran informasi dan komunikasi kebijakan, belum berjalan secara optimal. Akibatnya, kebijakan yang telah ditetapkan belum sepenuhnya dipahami oleh kelompok yang terdampak secara langsung sehingga tujuan kebijakan sulit tercapai secara efektif.

Rendahnya tingkat pemahaman tersebut turut memengaruhi respons tukang becak terhadap kebijakan. Para informan tidak menunjukkan penolakan secara terbuka terhadap aturan yang berlaku, melainkan tetap menjalankan aktivitasnya seperti biasa karena menganggap becak masih diperbolehkan beroperasi. Kondisi ini menunjukkan bahwa keberlanjutan aktivitas becak tidak semata-mata disebabkan oleh ketidakpatuhan terhadap aturan, tetapi juga oleh keterbatasan informasi yang diterima oleh kelompok sasaran. Temuan ini sejalan dengan pandangan Herdiana (2018) yang menegaskan bahwa sosialisasi merupakan tahapan penting dalam implementasi kebijakan karena berfungsi membangun pengetahuan dan pemahaman masyarakat terhadap tujuan kebijakan. Ketika sosialisasi tidak dilakukan secara efektif, kebijakan cenderung hanya menjadi aturan normatif yang kurang berpengaruh terhadap perubahan perilaku masyarakat.

Selain faktor pemahaman, penelitian ini menemukan bahwa faktor ekonomi menjadi alasan utama yang menyebabkan tukang becak tetap beroperasi meskipun terdapat larangan. Seluruh informan menyatakan bahwa becak merupakan sumber penghasilan utama yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari dan mereka tidak memiliki pekerjaan alternatif yang mampu memberikan pendapatan secara rutin. Kondisi tersebut diperkuat oleh faktor usia, mengingat para informan telah bekerja sebagai tukang becak sejak tahun 1978, 1990, dan 2000 sehingga memiliki keterbatasan untuk beralih ke pekerjaan lain. Temuan ini sejalan dengan penelitian Indari (2016) yang menunjukkan bahwa ketergantungan ekonomi menjadi salah satu hambatan utama

dalam implementasi kebijakan pembatasan becak. Dalam perspektif Teori Resistensi Sehari-hari yang dikemukakan Scott (1985), keputusan tukang becak untuk tetap beroperasi dapat dipahami sebagai bentuk strategi bertahan hidup kelompok rentan dalam mempertahankan sumber penghidupan di tengah tekanan kebijakan. Dengan demikian, efektivitas kebijakan pelarangan becak tidak hanya ditentukan oleh keberadaan regulasi, tetapi juga oleh keberhasilan pemerintah dalam mengomunikasikan kebijakan serta menyediakan alternatif yang mampu menjawab kebutuhan sosial-ekonomi kelompok sasaran.

Kesimpulan

Penelitian ini menunjukkan bahwa pemahaman tukang becak di kawasan Kiaracondong terhadap kebijakan pelarangan becak di Kota Bandung masih rendah. Sebagian besar informan tidak mengetahui secara jelas adanya larangan operasional becak dan mengaku belum pernah menerima sosialisasi yang memadai mengenai kebijakan tersebut. Informasi yang mereka terima lebih banyak berkaitan dengan rencana konversi becak tradisional menjadi becak listrik yang hingga kini belum terealisasi. Temuan ini mengindikasikan bahwa penyebaran informasi dan komunikasi kebijakan kepada kelompok sasaran belum berjalan secara optimal, sehingga kebijakan yang telah ditetapkan belum sepenuhnya dipahami oleh masyarakat yang terdampak secara langsung.

Selain itu, penelitian ini menemukan bahwa faktor ekonomi merupakan alasan utama yang menyebabkan tukang becak tetap beroperasi meskipun terdapat aturan yang membatasi aktivitas becak di jalan raya. Becak menjadi sumber penghasilan utama untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, sementara usia yang relatif lanjut dan keterbatasan peluang kerja membuat para informan sulit beralih ke pekerjaan lain. Temuan ini menunjukkan bahwa keberlangsungan aktivitas becak tidak hanya berkaitan dengan persoalan kepatuhan terhadap aturan, tetapi juga dengan upaya mempertahankan mata pencaharian di tengah keterbatasan ekonomi. Oleh karena itu, efektivitas kebijakan pelarangan becak tidak hanya bergantung pada keberadaan

regulasi, tetapi juga pada keberhasilan pemerintah dalam menyosialisasikan kebijakan serta menyediakan alternatif yang mampu menjawab kebutuhan sosial-ekonomi kelompok sasaran.

Daftar Pustaka

- Abdoellah, A., & Rusfiana, Y. (2016). *Teori & Analisis Kebijakan Publik*. Alfabeta.
- Aksi Ekologi & Emansipasi Rakyat. (2023). *Pentingnya Pembangunan Transportasi Publik Berbasis Listrik Di Kota Bandung*.
- Azizah, I. A., Yuhastina, & Nurhadi. (2021). Strategi Bertahan Pengemudi Becak dalam Upaya Menghadapi Persaingan Transportasi Online. *Jurnal Neo Societal*, 6(2), 241–249.
- BPS Kota Bandung. (2024a). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Kabupaten/Kota dan Jenis Kendaraan di Provinsi Jawa Barat (Unit)*. Badan Pusat Statistik Kota Bandung.
- BPS Kota Bandung. (2024b). *Jumlah Penduduk Kota Bandung Menurut Kecamatan (Jiwa)*. Badan Pusat Statistik Kota Bandung.
- Cantika, S. P. (2025). *Transportasi Umum dan Permasalahan Kota Bandung yang Tak Ada Habisnya*. Ayo Bandung.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative Inquiry and Research Design: Choosing Among Five Approaches*. SAGE Publications.
- Edie, A. M. (2020). *PENERIMAAN DAN RESISTENSI TERHADAP KEBIJAKAN PENATAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM DI KOTA BANDUNG*. 2(2), 68–82.
- Furqan, & Nurlaili. (2020). Dampak Keberadaan Alat Transportasi Online Terhadap Becak Konvensional di Kota Banda Aceh. *Jurnal Al-Ijtima'iyyah: Media Kajian Pengembangan Masyarakat Islam*, 6(1), 91–106.
- Herdiana, D. (2018). Sosialisasi Kebijakan Publik : Pengertian dan Konsep Dasar. *Imiah Wawasan Insan Akademik*, 1(November), 13–26.
- https://www.researchgate.net/publication/337485273_Sosialisasi_Kebijakan_Publik_Pengertian_dan_Konsep_Dasar/link/5ddb51ad458515dc2f4b787e/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19

- Indari. (2016). KEBIJAKAN TRANSPORTASI BECAK DI SURABAYA TAHUN 1970-1980. *AVATARA*, 4(1).
- Iqbal, M. M. (2023). Kemiskinan Struktural dan Mekanisme Survival Tukang Becak di Terminal Bratang. *Jurnal Ilmu Sosial Dan Humaniora*, 12(2), 212–221.
- Margetts, H., & John, P. (2024). *How rediscovering nodality can improve democratic governance in a digital world*. January 2023, 969–983.
<https://doi.org/10.1111/padm.12960>
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2020). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook*. SAGE Publications.
- Rustam, A. I. (2026). *MAHASISWA BERSUARA: Pengakuan pada Becak di Bandung Berhenti Bersamaan dengan Matinya Pajak Kendaraan Mereka*. BANDUNGBERGERAK.
<https://bandungbergerak.id/article/detail/1546036553/mahasiswa-bersuara-pengakuan-pada-becak-di-bandung-berhenti-bersamaan-dengan-matinya-pajak-kendaraan-mereka>
- Scott, J. C. (1985). *Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance*. Yale University Press.
- Setiawan, F. (2021). Strategi Tukang Becak Dalam Mempertahankan Pekerjaan Pasca Munculnya Transportasi Ojek Online (Studi Kasus Kota Banda Aceh). *Jurnal Sosiologi Dialektika Sosial*, 7(1), 51–63.
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Alfabeta.