

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Kota Bandung merupakan kota terpadat di Provinsi Jawa Barat, dengan jumlah penduduk sebanyak 2.470.802 jiwa (BPS Kota Bandung 2015), dengan laju pertumbuhan penduduk 1,26 % dan tingkat kepadatan penduduk mencapai 14.676 orang per km². Jumlah penduduk laki-laki dan perempuan di Kota Bandung hampir merata, dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 1.248.478 jiwa, dan penduduk perempuan sebanyak 1.222.324 jiwa. Adanya jumlah penduduk yang kian memadat, menjadikan lapangan kerja pula kian menyempit. Dari data Dinas Tenaga Kerja (disnaker) di tahun 2015 terdapat 25% penduduk Kota Bandung menjadi pekerja dalam sektor formal sedangkan sisanya sebesar 75% bekerja dalam sektor informal.

Pekerjaan dalam sektor formal dan informal dapat dibedakan dari bentuk usaha, cara kerja, serta sumber biaya atau modal. Pekerjaan dalam sektor formal adalah kegiatan yang usahanya terorganisasi, cara kerjanya teratur, resmi dan cenderung memiliki gaji yang menetap. Pekerjaan yang termasuk dalam sektor formal adalah guru, dokter, karyawan perusahaan dan lain-lain. Sedangkan pekerjaan dalam sektor informal lebih tidak terorganisir bentuknya, kebanyakan usaha dengan modal dan biaya sendiri, tidak resmi, pekerjaannya tidak dikenakan pajak, penghasilannya tidak menentu dan tidak berstruktur. Pekerjaan dalam sektor informal dapat dilihat seperti pedagang kaki lima (PKL), pengamen, penata parkir, buruh tani, dan tukang becak (Soedjatkomo, 2010).

Sebagian dari masyarakat di Kota Bandung memilih menjadi tukang becak sebagai cara untuk mendapatkan penghasilan. Selain itu tidak sedikit para pendatang dari luar Kota

Bandung memilih menjadi tukang becak dikarenakan melihat kebutuhan masyarakat Kota Bandung yang masih banyak menggunakan alat transportasi ini. Pekerjaan yang termasuk dalam sektor informal ini dipilih dengan alasan modal yang tidak terlalu tinggi, tidak membutuhkan pendidikan yang tinggi, dan tidak berstruktur menjadikan pergerakan mereka lebih bebas dibandingkan dengan pekerjaan sektor formal (Tasrum, 2013).

Becak sendiri berasal dari bahasa Hokkien : *be chia* yang artinya “kereta kuda”, adalah suatu model transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal muatan (penumpang) becak adalah dua orang dan seorang pengemudi. Tukang becak adalah orang yang bekerja mengemudikan becak untuk mengantarkan penumpang ke tujuannya dan mendapatkan imbalan atas upayanya mengantarkan penumpang tersebut (https://id.wikibooks.org/sejarah_perkembangan_becak).

Becak merupakan salah satu alat transportasi darat yang keberadaanya tidak sedikit membantu masyarakat dalam menunjang rutinitas kesehariannya. Meski keberadaan becak dari hari ke hari semakin tergilas dengan perkembangan transportasi darat lainnya seperti ojek, angkutan kota, transportasi pribadi dan taksi yang juga telah meramaikan Kota Bandung, namun demikian animo masyarakat untuk tetap menggunakan becak masih tetap tinggi terutama pada masyarakat menengah ke bawah. Ini dikarenakan banyak faktor, mulai dari kenyamanan, resiko akan kecelakaan yang terbilang rendah, ramah lingkungan, dan tarif yang terjangkau (Basuki, 2002).

Pada tahun 1960 becak mulai beroperasi di Kota Bandung dan merupakan sarana transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan becak dapat mampu melakukan kegiatan angkut dalam jarak yang dekat maupun jauh. Kebanyakan dari tukang becak berasal dari Kota Bandung, namun ada pula beberapa tukang becak yang berasal dari luar Kota Bandung seperti Garut, Tasikmalaya, Majalengka, Jakarta, maupun Klaten. Mereka yang melakukan imigrasi ke Kota Bandung memilih untuk menjadi tukang becak karena pada

saat tahun 1980 becak menjadi salah satu alat transportasi yang menjadi pilihan masyarakat sebelum berkembangnya alat transportasi yang lebih canggih.

Tukang becak di Kota Bandung menempati kawasan-kawasan yang biasanya ramai dikunjungi oleh para wisatawan atau berbagai pusat pembelanjaan. Tukang becak yang menempati satu titik kawasan tidak akan berpindah ke kawasan lain sehingga mereka cenderung menetap di tempat mereka menunggu muatan. Untuk penghasilan yang diperoleh tukang becak dari kawasan yang ramai oleh muatan seperti Jalan Asia Afrika dan Alun-Alun sebagai tempat wisata, tukang becak bisa meraih kocek hingga Rp.30.000-, sampai dengan Rp. 200.000-, per hari. Belum lagi penghasilan ini akan bertambah pada musim liburan sekolah atau hari raya. Sama halnya dengan kawasan pusat pembelanjaan seperti Jalan Otto Iskandar, Kepatihan, Dewi Sartika, Dalem Kaum dan Merdeka yang mana para tukang becak menunggu muatan di kawasan tersebut dan penghasilan mereka cukup mampu menutupi kebutuhan sehari-hari untuk keluarga.

Di sisi lain, kehidupan tukang becak masih menyimpan berbagai masalah. Misalnya masalah ekonomi, yang tampak jelas dengan masih banyaknya yang hidup di bawah garis kemiskinan. Dengan hasil pencarian sehari-hari yang tidak seberapa, mereka harus mencukupi kebutuhan hidup. Diantaranya membayar uang kontrakan rumah, membiayai sekolah anak-anak mereka, serta kebutuhan sehari-hari di luar yang tidak terduga. Bahkan dengan pendapatan rata-rata Rp. 30.000,- perharinya mereka yang menyewa becak kepada unit tertentu harus membayar biaya sewa tersebut, sedangkan jika dilihat dari Upah Minimum Regional Kota Bandung sendiri adalah Rp. 2.310.000,- sangat jauh dengan pendapatan mereka sehari-hari untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Dari kesulitan-kesulitan yang mereka hadapi, timbullah percakapan dari para penarik becak yang sering berkumpul pada saat beristirahat di persimpangan jalan untuk membentuk suatu perkumpulan para penarik becak. Kebanyakan tukang becak di Kota Bandung

berkumpul didasari dengan perasaan senasib, tujuan mereka membentuk perkumpulan ini adalah untuk meringankan para penarik becak dalam mencari solusi untuk bertahan, dengan kata lain setiap masalah yang dihadapi para penarik becak, baik itu masalah ekonomi maupun sosial dapat dipecahkan secara bersama sehingga tak heran jika terjadi suatu masalah yang muncul diantara mereka, tukang becak dari wilayah satu dengan lainnya seringkali mengetahui hal tersebut. Keakraban yang dimiliki oleh sesama tukang becak ini dapat menjadi salah satu alasan mereka bertahan menjalani pekerjaan yang mereka pilih, sehingga para tukang becak merasa masalah yang dibebani kepada mereka tidak hanya dihadapi seorang diri (Daman & rekan-rekan tukang becak, komunikasi personal, 22 Agustus 2015).

Berdasarkan dari hasil pendataan Dinas Perhubungan Kota Bandung, jumlah tukang becak yang ada di Kota Bandung pada tahun 2015 sebanyak 750 orang. Jumlah ini di perkirakan terus mengalami penyusutan dikarenakan minat masyarakat Kota Bandung yang beralih ke alat transportasi yang lebih maju seperti adanya kehadiran Go-jeg, Uber Taxi, dan juga alat transportasi pribadi yang saat ini bisa diperoleh dengan mudah melalui proses cicilan. Masyarakat juga memilih alat transportasi yang lebih canggih dikarenakan mereka membutuhkan waktu yang singkat untuk sampai pada tempat yang dituju, sedangkan untuk mencapai ke tempat tujuan becak sendiri harus menghabiskan waktu yang cukup lama. Hal ini menjadikan kurangnya minat masyarakat terhadap penggunaan becak sehingga seiring dengan waktu tukang becak pun meninggalkan pekerjaan mereka dan menjadi pengangguran.

Pada hari Jumat tanggal 8 Mei 2015 Kepala Dinas Perhubungan mengadakan sebuah rapat besar yang dihadiri oleh beberapa perwakilan dari tukang becak, Satpol PP, dan juga beberapa unit kegiatan dari Dinas Perhubungan. Rapat ini dimaksud guna mensosialisasi kebijakan baru mengenai kawasan bebas becak atau yang disebut sebagai “7 titik kawasan penertiban”. 7 titik kawasan tersebut diantaranya adalah Jalan Asia Afrika, Alun-Alun, Dalem Kaum, Kepatihan, Otto Iskandar, Merdeka, dan Dewi Sartika. Pemerintah

mengeluarkan kebijakan perihal 7 titik kawasan penertiban ini ditujukan untuk penataan kota dan melihat masih banyak tukang becak yang melintas melawan arus dimana hal ini akan memicu kecelakaan lalu lintas dan masih banyak tukang becak yang enggan untuk menaati tata tertib lalu lintas sehingga dapat membahayakan pengguna jalan lain maupun tukang becak itu sendiri.

Pemerintah menghimbau agar tukang becak yang masih beroperasi di 7 titik kawasan penertiban merelokasi wilayah operasinya untuk menarik muatan ke perumahan-perumahan seperti Jalan Jati, Buah-Batu, Sunda, Sasak Gantung, dan Karapitan. Pemerintah mengharapkan relokasi wilayah ini akan menutupi kerugian pendapatan yang dialami oleh tukang becak dan melihat kebutuhan sebagian masyarakat Kota Bandung yang tinggal di perumahan-perumahan masih banyak menggunakan jasa becak sebagai alat transportasi.

Dari hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti bersama Intel Satpol PP Kota Bandung yang sedang berpatroli di salah satu 7 titik kawasan penertiban menjelaskan bahwa kebijakan pemerintah ini mulai berlaku sejak tahun 2015 sebagai kebijakan baru yang harus diikuti oleh seluruh tukang becak. Selama berpatroli di 7 titik kawasan tersebut, masih banyak tukang becak yang melanggar dan enggan direlokasikan wilayah operasinya. Tukang becak yang melanggar kebijakan ini akan ditindak lanjuti pada proses TIPIRING (Tindakan Pidana Ringan), selain itu tukang becak harus membayar denda dan jika tukang becak masih enggan melakukan TIPIRING dan membayar denda, petugas Satpol PP akan mengangkut becak secara paksa dan becak tersebut tidak boleh digunakan lagi. Sejauh ini sudah banyak tukang becak yang melakukan TIPIRING dan pengangkutan becak secara paksa dikarenakan mereka masih melintasi kawasan yang ditertibkan, tetapi di sisi lain terdapat tukang becak yang mau direlokasikan wilayah operasinya karena tidak mau becaknya diangkut secara paksa yang akan membuat mereka harus kehilangan pekerjaannya.

Berdasarkan paparan di atas mengenai kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah dan mulai berlaku tahun 2015, justru tidak membuat tukang becak berhenti menarik muatan di 7 titik kawasan penertiban tersebut. Dari hasil observasi yang dilakukan peneliti di daerah 7 titik kawasan penertiban justru masih banyak tukang becak yang diam untuk menunggu muatan dan enggan berpindah. Padahal tampak petugas yang berwenang dalam penertiban ini berkeliling dan mengawasi gerak-gerik tukang becak yang melintasi 7 titik kawasan penertiban.

Dari uraian di atas menunjukkan bahwa masih banyak tukang becak yang menolak kebijakan mengenai 7 titik kawasan penertiban yang dikeluarkan oleh pemerintah. Penolakan merupakan hal yang sangat umum ketika seseorang menghadapi suatu perubahan. Menurut Burnes (2004), penolakan adalah sebuah reaksi alami yang dilakukan oleh suatu organisasi atau kelompok terhadap perubahan, karena perubahan yang ada dianggap mengganggu status quo yang mereka miliki sebelumnya sehingga memunculkan reaksi atas perubahan tersebut.

Perubahan sendiri berarti suatu proses penyadaran tentang perlunya atau adanya kebutuhan untuk berubah. Kebutuhan untuk berubah ini harus dilaksanakan dengan tindakan nyata. Dengan adanya kebijakan dari pemerintah perihal 7 titik kawasan penertiban, berarti menandakan adanya perubahan yang diadakan oleh pemerintah dengan tujuan penataan kota dan peningkatan keamanan lalu lintas yang nantinya diharapkan dapat meminimalisir kecelakaan lalu lintas.

Tantangan dari perubahan sendiri dapat menimbulkan masalah yang bisa terjadi ketika perubahan akan dilakukan. Masalah yang paling sering dan menonjol adalah “penolakan atas perubahan itu sendiri”. Penolakan tersebut termasuk salah satu hambatan utama untuk melakukan perubahan atau disebut dengan istilah *resistance to change*. Penolakan atas perubahan tidak selalu negatif justru karena adanya penolakan tersebut maka perubahan tidak bisa dilakukan secara sembarangan (Gravenhost, 2003).

Resistance to Change (RTC) merupakan *personality trait* yang menggambarkan pendekatan negatif terhadap perubahan dan kecenderungannya untuk menghindar atau menolak perubahan yang terjadi (Oreg, 2003). Perubahan yang dikeluarkan oleh pemerintah terhadap tukang becak sebagai bentuk kebijakan memaksa mereka merubah rutinitas yang dilakukan sebelumnya. Dari kebijakan perihal 7 titik kawasan penertiban terdapat tukang becak yang merasa tidak nyaman, cemas, bahkan menimbulkan stres ketika mengetahui kebijakan tersebut. Penghayatan yang terjadi dikarenakan mereka menghadapi kebijakan yang di keluarkan oleh pemerintah dirasa merugikan karena membuat mereka menjadi keluar dari zona nyaman yang mereka miliki sebelumnya. Hal ini yang akan menggambarkan *resistance to change* dalam melihat kebijakan tersebut sehingga tukang becak melihat kebijakan secara jangka pendek (*short term focus*) merasa perubahan dari kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah cenderung merepotkan mereka karena diperlukan penyesuaian kembali terhadap situasi dan kondisi yang akan dihadapi kedepannya. Fokus tukang becak tersebut terjadi walaupun mereka mengetahui bahwa dalam jangka panjang (*long term focus*) kebijakan ini akan memberikan manfaat baik bagi sisi pemerintah maupun tukang becak.

Berdasarkan dari hasil survei pada 10 tukang becak yang berada di 7 titik kawasan penertiban, 6 diantaranya mengatakan mengetahui adanya kebijakan baru yang berlaku. Beberapa tukang becak mengetahui kebijakan perihal 7 titik kawasan penertiban dari rapat gabungan, namun ada juga yang mengetahui kebijakan tersebut dari informasi yang tersebar di lingkungan tukang becak. Reaksi yang muncul terhadap kebijakan tersebut adalah tukang becak enggan mengganti pekerjaan mereka atau melakukan relokasi wilayah operasi dari 7 titik kawasan tersebut ke wilayah-wilayah yang sudah ditetapkan. 6 tukang becak ini merasa kebijakan tersebut sangat merugikan dan berpengaruh pada pendapatan mereka. Selain itu mereka merasa bahwa wilayah operasi 7 titik kawasan penertiban justru merupakan peluang bagi mereka untuk mendapatkan muatan yang banyak karena jumlah wisatawan baik dari

dalam negeri maupun luar negeri terus meningkat. Peralpnya salah satu dari 7 titik kawasan penertiban adalah tempat yang ramai di kunjungi wisatawan seperti Jalan Asia Afrika dan Alun-Alun yang sekarang menjadi tempat wisata favorit dan menjadi *icon* tersendiri bagi Kota Bandung. Resistensi yang digambarkan dari tukang becak ini dapat dilihat dengan adanya kekakuan pola pikir sehingga mereka cenderung sulit memandang secara positif akan adanya kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Selain itu dengan adanya kebijakan ini tukang becak disini merasa dirugikan sehingga kebijakan yang ada hanya terasa mengganggu rutinitas mereka. Gambaran tersebut merupakan tukang becak yang memiliki RTC tinggi.

Disisi lain, tukang becak yang memiliki resistensi rendah cenderung menerima dan menjalani kebijakan yang ada. 4 diantara 10 tukang becak tersebut justru merasa nyaman dengan adanya kebijakan yang dikeluarkan pemerintah karena mereka telah di relokasi ke daerah yang justru menurut 4 tukang becak ini merupakan wilayah yang dapat menghasilkan cukup banyak muatan. Mereka tidak begitu peduli sekalipun di awal saat kebijakan baru dikeluarkan mereka harus melakukan penyesuaian. Pola pikir yang dimiliki oleh tukang becak yang memiliki RTC rendah cenderung fleksibel sehingga membuat mereka lebih mudah menerima kebijakan dengan menemukan intisari dan manfaat dari kebijakan tersebut. Peneliti pun melakukan survei kepada tukang becak yang berada di Jalan Sasak Gantung, mereka adalah tukang becak yang ditertibkan oleh pemerintah dan wilayah operasinya direlokasi ke daerah perumahan. Mereka merasa bahwa kebijakan yang dikeluarkan pemerintah memiliki tujuan yang baik agar lalu lintas di daerah 7 titik kawasan tersebut tertib dan menghindari adanya kemacetan atau lawan arus yang sering dilakukan oleh tukang becak saat menarik muatan yang berdampak meningkatnya resiko kecelakaan lalu lintas. Selain itu 4 tukang becak ini merasa pendapatannya cukup memenuhi kebutuhan mereka sehari-hari. Meskipun mereka akui muatan di perumahan tidak dapat diprediksi dibandingkan dengan 7 titik kawasan penertiban yang merupakan kawasan pendapatan muatan yang banyak karena sudah

menjadi salah satu tempat wisata di Kota Bandung, namun mereka enggan memperpanjang masalah dengan pemerintah yang mengeluarkan kebijakan itu dan percaya bahwa kebijakan akan baik untuk mereka.

Resistensi yang muncul sebenarnya sudah berusaha diatasi sedari awal oleh beberapa unit kegiatan dari Dinas Perhubungan Kota Bandung dengan memberikan informasi melalui sosialisasi berupa rapat gabungan kepada hampir seluruh tukang becak pada Jumat, 8 Mei 2015. Rapat gabungan langsung diikuti oleh Ketua Dinas Perhubungan serta dari Satpol PP yang nantinya sebagai pengawas penertiban langsung di 7 titik kawasan yang ditertibkan dan juga beberapa jumlah tukang becak sebagai perwakilan dari setiap 7 titik kawasan. Nantinya, kebijakan ini akan dipersepsi bersama dan keberadaanya dirasakan tidak semua anggota memiliki sikap negatif.

Makna dari resistensi sendiri merupakan sebagian dari kepribadian yang menggambarkan pendekatan negatif terhadap perubahan dan kecenderungan untuk mengindar atau bahkan menolak perubahan. Perubahan sendiri dilakukan demi suatu tujuan positif sama seperti halnya yang dikeluarkan oleh Ketua Dinas Perhubungan bahwa kebijakan ditujukan untuk meminimalisir tingkat kecelakaan lalu lintas sehingga pengguna jalan merasa aman dan nyaman. Nyatanya, masih banyak tukang becak yang menolak untuk melakukan perubahan padahal kebijakan yang ada bersifat wajib untuk ditaati, namun disisi lain terdapat pula tukang becak yang mau mengikuti kebijakan yang ada. Oleh karena itu peneliti pun ingin mengetahui bagaimana reaksi dan penghayatan dari perubahan yang ada dengan melihat *resistance to change* terhadap kebijakan pemerintah perihal 7 titik kawasan penertiban pada tukang becak di Kota Bandung.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari penelitian ini ingin diketahui bagaimana *resistance to change* terhadap kebijakan pemerintah perihal 7 titik kawasan penertiban pada tukang becak di Kota Bandung.

1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian

1.3.1 Maksud Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah memperoleh gambaran mengenai *resistance to change* terhadap kebijakan pemerintah perihal 7 titik kawasan penertiban pada tukang becak di Kota Bandung.

1.3.2 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah memperoleh gambaran mengenai tinggi rendahnya *resistance to change* dengan menjabarkan faktor-faktor yang mempengaruhi penolakan terhadap kebijakan pemerintah perihal 7 titik kawasan penertiban pada tukang becak di Kota Bandung.

1.4 Kegunaan Penelitian

1.4.1 Kegunaan Teoritis

- Memberikan informasi mengenai *resistance to change* terhadap kebijakan pemerintah perihal 7 titik kawasan penertiban pada tukang becak di Kota Bandung bagi perkembangan ilmu psikologi khususnya dalam bidang Psikologi Sosial.
- Memberikan masukan berupa informasi bagi peneliti lain yang akan melakukan penelitian lanjutan berkaitan dengan *resistance to change* pada pekerjaan yang termasuk ke dalam sektor informal.

1.4.2 Kegunaan Praktis

- Memberikan informasi kepada Dinas Perhubungan Kota Bandung mengenai hasil tinggi rendahnya *resistance to change* terhadap kebijakan 7 titik kawasan penertiban yang

mana jika hasil resistensi tersebut tinggi, maka pemertintah dapat mempertimbangkan hasil penelitian ini sebagai bahan evaluasi untuk melakukan sosialisasi dengan cara yang lebih strategis seperti menggunakan *change agent* agar dapat meminimalisir penolakan terhadap kebijakan 7 titik kawasan penertiban yang dilakukan oleh tukang becak di Kota Bandung.

- Selain itu pemerintah dapat mempertimbangkan dari hasil RTC yang tinggi dengan memperluas lapangan kerja sebagai pengganti pekerjaan yang lebih layak sehingga hal ini diharapkan dapat meminimalisir penolakan yang dilakukan oleh tukang becak terhadap kebijakan tersebut dan tukang becak tidak menjadi pengangguran.

1.5 Kerangka Pemikiran

Tukang becak adalah salah satu usaha dalam suatu wujud pekerjaan sektor informal. Hal ini dapat dilihat dari ciri-ciri pekerjaan yang dimiliki oleh tukang becak seperti menggunakan modal usaha sendiri, memiliki pendapatan yang tidak dapat diprediksi setiap harinya, tidak mendapatkan izin resmi dari lembaga atau pemertintah, dan lebih tidak teroganisir.

Tukang becak pada umumnya adalah *self-employed*, artinya mayoritas tukang becak hanya terdiri dari satu tenaga kerja. Modal yang harus diperoleh relatif tidak terlalu besar dan berasal dari tabungan sendiri dengan jumlah yang sangat sedikit. Ini berarti hanya beberapa dari mereka yang dapat menyisihkan hasil usahanya dikarenakan tingkat keuntungan yang tidak banyak sehingga sulit bagi mereka untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Tingkat pendidikan yang rendah, keinginan untuk maju yang rendah dan tidak adanya keahlian tertentu menyebabkan mereka sulit menembus sektor formal. Bidang informal berupa tukang becak menjadi satu-satunya untuk tetap mempertahankan hidup. Mereka yang memilih pekerjaan sebagai tukang becak biasanya masuk ke dalam usia kerja utama (*prime-age*) rata-

rata berusia 30 hingga 65 tahun dan bertahan cukup lama dengan pekerjaan ini. Lokasi tukang becak sangat berpengaruh terhadap perkembangan dan kelangsungan usaha para tukang becak yang pada gilirannya akan mempengaruhi upah dan keuntungan mereka. Secara garis besar kesulitan yang dihadapi oleh tukang becak berkisar antara peraturan pemerintah mengenai penataan kota dan ketertiban lalu lintas dan minim-nya upah yang didapat (Hidayat dalam Peranan Sektor Informal dalam Perekonomian Indonesia; 1978).

Tukang becak di Kota Bandung menempati kawasan-kawasan yang biasanya ramai dikunjungi oleh para wisatawan seperti Jalan Alun-Alun dan Asia Afrika atau berbagai pusat pembelanjaan seperti Merdeka, Kepatihan, Dewi Sartika, Otto Iskandar, dan Dalem Kaum. Di kawasan tersebut tukang becak dapat memperoleh penghasilan mulai dari Rp. 30.000-, sampai dengan Rp. 200.000-, per hari. Namun pada hari Jumat 8 Mei 2015, justru kawasan yang dianggap strategis ini dilarang untuk dilewati tukang becak sebagai kebijakan baru dan ditetapkan sebagai kebijakan perihal 7 titik kawasan penertiban.

Dengan adanya kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai 7 titik kawasan yaitu Otto Iskandar, Asia Afrika, Merdeka, Alun-alun, Dewi Sartika, Kepatihan, dan Dalem Kaum membuat mereka harus mengubah wilayah operasi mereka dan melakukan penyesuaian kembali dengan wilayah yang baru. Kondisi ini mengundang respon tertentu dari individu yaitu bisa berupa dukungan bisa juga berupa penolakan terhadap perubahan. Penolakan terhadap perubahan ini disebut sebagai RTC (*resistance to change*), yang mana RTC merupakan suatu *personality trait* yang menggambarkan pendekatan negatif terhadap perubahan dan kecenderungan untuk mengindar atau menolak perubahan (Oreg, 2003).

Trait merupakan elemen dasar dari kepribadian yang berperan vital dalam usaha meramalkan tingkah laku. *Trait* menjadi suatu ciri khas bagi individu saat berpikir, berperasaan, dan berperilaku. *Trait* cenderung konsisten pada berbagai situasi sehingga akan melekat dan membentuk kepribadian. *Trait* ini kemudian akan membuat suatu sikap individu

berupa penilaian positif yang nantinya akan menerima ataupun penilaian negatif yang nantinya individu akan menolak terhadap objek yang dihadapinya. Penilaian ini merupakan reaksi individu ketika berhadapan dengan suatu objek atau kondisi tertentu. Tukang becak yang memiliki *trait* terbuka terhadap perubahan yang terjadi di dalam hidupnya akan melakukan tindakan spesifik sebagai respon dari objek atau kondisi tersebut yang mana mereka akan menunjukkan sikap berupa pandangan dan penilaian positif terhadap perubahan sehingga mereka akan menerima. Sedangkan jika tukang becak yang memiliki *trait* tidak terbuka terhadap perubahan yang terjadi di dalam hidupnya melakukan tindakan yang spesifik sebagai respon dari objek atau kondisi tersebut yang mana mereka akan menunjukkan sikap berupa pandangan dan penilaian negatif terhadap perubahan sehingga individu akan menolak.

Resistance to Change (RTC) berfokus untuk melihat sejauh mana individu memiliki *trait* tersebut sehingga membentuk sikap negatif terhadap suatu objek atau kondisi tertentu yang mana kondisi tersebut berupa adanya perubahan. *Resistance to Change* terbangun atas 4 dimensi yaitu *routine seeking*, *emotional reaction*, *short-term focus*, dan *cognitive rigidity*. Ke-empat dimensi tersebut mengandung komponen *cognitive*, *affective*, dan *behavioral*.

Pada dimensi pertama yaitu *routine seeking* dimana seseorang merasa nyaman dan menikmati rutinitas dalam kesehariannya. Tukang becak yang memiliki *routine seeking* tinggi pada dimensi ini menggambarkan bahwa mereka tidak bisa menikmati kebijakan karena harus melakukan rutinitas yang baru. Namun tukang becak yang memiliki *routine seeking* rendah, akan lebih menerima dan menikmati kebijakan yang ada karena senang melakukan hal baru atau aktivitas baru.

Dimensi lainnya yang kedua adalah *emotional reaction*. *Emotional reaction* adalah bagaimana penghayatan individu terhadap perubahan situasi, yang mana situasi sebelum adanya kebijakan dan setelah kebijakan tersebut berlaku. Beberapa tukang becak merasa

cemas dan stres saat menghadapi perubahan dan kebijakan yang berlaku bagi kehidupan sehari-hari mereka. Berbanding terbalik dengan individu yang memiliki *emotional reaction* yang rendah, mereka cenderung akan menghayati perubahan sebagai hal yang menyenangkan dan merasa bahwa perubahan lebih baik dilakukan daripada tidak sama sekali.

Dimensi selanjutnya yang membentuk *resistance to change* pada individu adalah *short term focus*, yang menjelaskan tentang fokus individu terhadap perubahan yang terjadi. Tukang becak yang tidak dapat merasakan manfaat dari kebijakan yang ada dan merasa dirugikan hanya dapat melihat kebijakan ini hanya sampai jangka pendek (*short-term focus*) karena mereka menganggap bahwa perubahan hanya menyusahkan dan merugikan sehingga mereka harus melakukan penyesuaian dengan kebijakan baru dari pemerintah. Namun ada pula tukang becak yang dapat melihat manfaat dari kebijakan ini secara jangka panjang dan mau melakukan perubahan yang mana tukang becak ini mampu fokus secara jangka panjang (*long-term focus*) karena mereka mengetahui bahwa kebijakan ini akan membuahkan hasil dan manfaat yang dapat dirasakan oleh berbagai pihak.

Dimensi yang terakhir adalah *cognitive rigidity* yaitu adanya kekakuan berpikir dan sulitnya menerima perspektif yang berbeda. Dimensi ini menggambarkan bahwa tukang becak yang memiliki *cognitive rigidity* yang tinggi akan membuat mereka memiliki pola berpikir yang sulit berubah karena mereka telah memiliki pemikiran yang negatif terhadap kebijakan. Namun hal lain akan berbeda jika individu memiliki *cognitive rigidity* yang rendah, mereka cenderung akan membuka pandangan baru mengenai perubahan yang ada dan mau mempertimbangkan kebijakan tersebut sehingga pemikiran tukang becak ini cenderung fleksibel.

Berdasarkan gambaran dimensi-dimensi RTC yang telah dijelaskan sebelumnya didapatkan gambaran dinamika terhadap individu dengan RTC yang tinggi dan rendah. Pertama yang akan dibahas adalah individu yang memiliki *resistance to change* tinggi.

Individu dengan RTC tinggi memiliki kecenderungan lebih memilih dan menikmati saat tidak terikat dengan aturan sebagaimana yang biasa tukang becak lakukan adalah melawan arus lalu lintas dan juga memiliki kewenangan bebas dalam wilayah operasi menarik muatan, sehingga saat adanya kebijakan baru yang dikeluarkan oleh pemerintah mereka akan cenderung resisten. Individu juga merasa gelisah dan stres saat mengetahui adanya kebijakan perihal 7 titik kawasan penertiban yang justru menjadi sumber muatan karena banyaknya jumlah wisatawan yang sering berada di kawasan tersebut. Wilayah relokasi yang dilakukan oleh pemerintah memindahkan tukang becak dari 7 titik kawasan penertiban ke perumahan pun membuat mereka harus menyesuaikan diri. Hal ini sangat berdampak pada pendapatan dan kemampuan penyesuaian tukang becak sehingga dapat menimbulkan frustrasi. Fokus yang mereka lihat pun hanya pada jangka pendek (*short term focus*) membuat proses penyesuaian mereka dalam kebijakan yang baru dirasa sulit dan mengganggu. Pola pikir yang mereka miliki juga cenderung kaku dan tidak mudah berubah, sehingga ketika dihadapkan pada kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mereka akan memiliki penilaian negatif dan cenderung sulit berpikir positif terhadap perubahan yang ada.

Lain halnya dengan tukang becak yang memiliki resistensi rendah. Tukang becak yang memiliki RTC yang rendah dapat menikmati perubahan dan menaati kebijakan dengan santai. Hal tersebut membuat mereka memiliki pengalaman dan lingkungan baru juga tidak mempengaruhi penyusutan pendapatan mereka. Penghayatan yang mereka rasakan atas kebijakan yang dikeluarkan tidak membuat mereka gelisah, mengeluh, dan frustrasi. Mereka cenderung menikmati akan kebijakan yang ada sekalipun situasi dan wilayah operasi yang mereka hadapi tidak seramai di 7 titik kawasan sebelumnya. Fokus yang mereka miliki juga dilihat hingga jangka panjang yang akan mereka dapati kelak (*long term focus*) sehingga mereka yakin bahwa kebijakan yang di keluarkan oleh pemerintah tersebut bermanfaat untuk berbagai macam pihak. Mereka percaya bahwa ada sisi positif atas kebijakan tersebut

sehingga manfaat itu juga mereka yakini berdampak baik. Pola pikir yang dimiliki oleh tukang becak yang memiliki RTC rendah ini juga cenderung fleksibel, hal ini dapat dilihat ketika mereka menemukan pendapat yang tidak sesuai dengan pemikiran mereka, mereka dapat menerima, mempertimbangkan, dan mencerna dari pendapat yang berbeda tersebut sehingga nantinya mereka akan menghargai kebijakan dari pemerintah yang berlaku di 7 titik kawasan penertiban.

Setelah melihat paparan di atas, terdapat pula faktor yang memperkuat dan membentuk resistensi (Oreg, 2006). Faktor yang melatarbelakangi sikap negatif (resistensi) yang pertama adalah *trust in management*. *Trust in management* merupakan kepercayaan yang dimiliki oleh tukang becak terhadap manajemen. Manajemen disini merupakan pemerintah sebagai orang yang mengadakan perubahan. Semakin adanya kepercayaan tukang becak terhadap pemerintah bahwa kebijakan dilakukan akan berdampak baik bagi mereka, semakin adanya kecenderungan mereka terlibat dalam perubahan, sebaliknya jika kepercayaan yang dimiliki tukang becak terhadap pemerintah rendah, maka tukang becak akan cenderung tidak melibatkan diri dalam perubahan. *Trust in management* disini penting untuk mendukung perubahan yang berlangsung, semakin adanya kepercayaan yang kuat antara tukang becak dan pemerintah dengan munculnya kebijakan maka perubahan akan berjalan tanpa adanya penolakan, hal ini berangsur dikarenakan tukang becak percaya bahwa kebijakan tersebut berdampak baik untuk berbagai pihak. Jika kepercayaan itu tidak ada maka tukang becak yakin bahwa kebijakan tersebut hanya berdampak buruk bagi mereka dan mereka cenderung akan menolak.

Faktor selanjutnya yaitu *information*. Biasanya informasi yang terjadi akan menyebabkan kurangnya pemahaman terhadap tujuan dan manfaat dari kebijakan yang ada. Informasi yang bermakna dan jelas akan mempengaruhi tinggi atau rendahnya penolakan terhadap kebijakan. Secara khusus, semakin banyak dan jelas informasi mengenai kebijakan

yang dilakukan maka kemungkinan semakin rendah penolakan yang dilakukan tukang becak terhadap kebijakan karena mereka telah memahami tujuan dan manfaat dari kebijakan yang dikeluarkan. Namun informasi yang diberikan dengan bobot yang lebih banyak juga dapat membuat individu menolak dengan alasan yang jelas. Tukang becak yang menolak perubahan menganggap bahwa mereka sudah mengetahui informasi secara jelas namun karena individu memiliki kekakuan pada kognitif-nya, membuat mereka tidak mau mengubah prinsip/ide yang mereka miliki. Hal lain juga dapat terjadi saat individu mengetahui informasi dari pihak tukang becak yang lain tentang kebijakan dan bukan berasal dari sumbernya secara langsung sehingga akan membuat bias informasi yang terkandung dalam kebijakan tersebut dan tukang becak disini akan memiliki kecenderungan menolak pada kebijakan yang ada.

Faktor yang mempengaruhi resisten selanjutnya adalah *social influence*. Tukang becak yang berada dalam lingkungan yang kebanyakan menolak perubahan cenderung akan mengekspresikan emosi yang lebih negatif terhadap perubahan. *Social influence* disini merefleksasikan suatu pandangan orang lain terhadap perubahan yang mana mampu mempengaruhi pandangan seseorang terhadap perubahan tersebut. Sehingga jika lingkungan tukang becak kebanyakan menolak kebijakan, maka setiap individu akan memiliki pandangan yang sama terhadap kebijakan tersebut dan yang muncul merupakan bentuk penolakan.

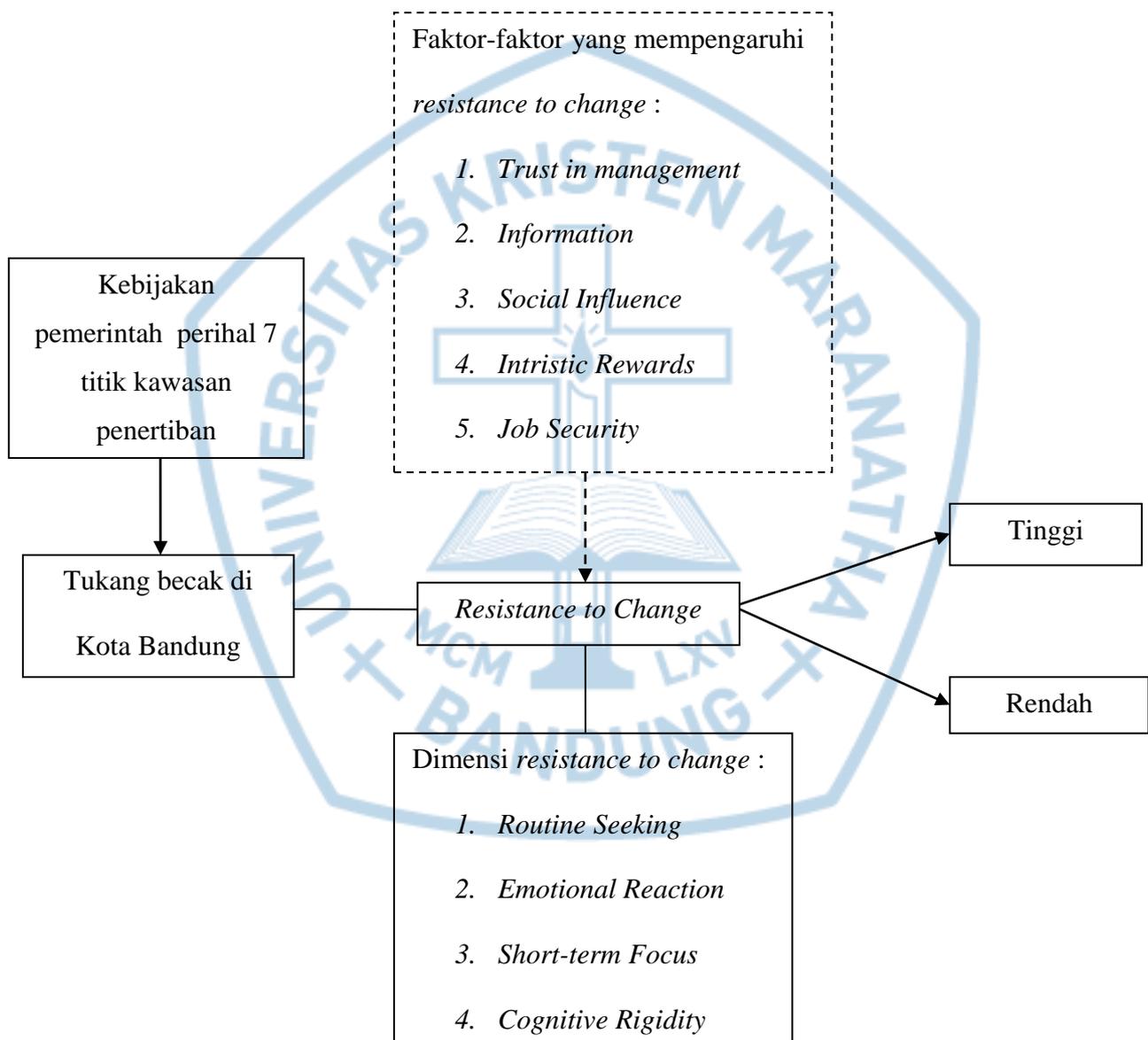
Intrinsic rewards merupakan faktor selanjutnya yang mempengaruhi resistensi yang dimiliki oleh tukang becak. Kepuasan batin yang dimiliki karena iklim lingkungan kerja, memaknai suatu hal yang membuat kinerja semakin meningkat, merasa cukup dengan penghasilan yang didapatkan dan merasa puas dengan pekerjaan yang dimiliki merupakan bentuk *intrinsic rewards* yang dimiliki oleh tukang becak dalam pekerjaannya. Tukang becak merupakan pekerjaan yang menggunakan tenaga kerja berupa jasa. Hal tersebut dapat mempengaruhi kepuasan kerja dan rasa berharga ketika tukang becak menarik muatan tanpa alat bantuan teknologi dan hanya mengandalkan tenaga yang mereka miliki. Selain itu

dengan pendapatan rata-rata Rp. 30.000-, per hari tidak membuat tukang becak ini mengeluh akan tetapi mereka merasa cukup walaupun penghasilan yang didapatkan terbilang sedikit. Hal lain mengenai *intrinsic rewards* pada tukang becak adalah kebersamaan yang dimiliki oleh mereka saat berada dalam satu wilayah yang sama hampir setiap hari menjadikan kekeluargaan mereka lebih erat, sehingga rekan becak yang lain dirasa sangat berharga dan berarti. Jika perubahan dapat mengganggu *intrinsic rewards* yang mereka miliki seperti halnya di atas, maka mereka cenderung akan menolak terhadap perubahan, selain itu kurangnya ketertarikan dengan perubahan, kurang otonom dan memiliki keengganan untuk masuk dalam hal yang lebih menantang akan membuat pandangan negatif dari perubahan. Berbeda dengan tukang becak yang kurang menghayati kepuasan pekerjaannya pada suatu hal yang membuat mereka bertahan dan merasa bermakna. Tukang becak disini cenderung akan menerima perubahan karena merasa memiliki otonomi yang tinggi, merasa mampu mendapatkan penghasilan yang lebih dan senang melakukan hal-hal yang baru.

Rasa aman akan keberlangsungan pada saat bekerja, tidak merasa takut sewaktu-waktu pekerjaannya akan direlokasi atau dihilangkan oleh pihak lain, merasa aman dengan penghasilan yang ada merupakan faktor terakhir yang mencakup *job security*. Tukang becak yang memiliki *job security* yang tinggi akan mengurangi kekhawatirannya mengenai pengaruh luar yang akan mengganggu lingkungan pekerjaan mereka dan menjalani pekerjaannya dengan rasa aman. Namun, ada pula tukang becak yang memiliki rasa kekhawatiran yang tinggi sehingga ia merasa pekerjaan yang dimilikinya terancam hilang sewaktu-waktu oleh pihak tertentu seperti pemerintah dan pihak yang memiliki kewenangan besar. Jika tukang becak merasa aman dan nyaman dengan pekerjaan yang mereka miliki menjadikan mereka tidak merasa takut sewaktu-waktu pekerjaannya akan hilang, hal ini akan menjadikan tukang becak enggan mengikuti kebijakan dan cenderung akan menolak. Berbeda dengan tukang becak yang memiliki *job security* yang rendah, tukang becak akan merasa

insecure (tidak aman) dengan pekerjaan yang mereka jalani karena takut sewaktu-waktu pekerjaannya akan hilang, hal ini akan menjadikan tukang becak lebih mengikuti kebijakan seperti menerima jika wilayah operasinya harus direlokasi daripada harus melakukan TIPIRING dan membuat mereka kehilangan pekerjaannya atau menjadi pengangguran.

Dari paparan di atas, bagan kerangka pikir peneliti pun dapat dilihat sebagai berikut :



Bagan 1.1 Kerangka Pikir

1.6 Asumsi Dasar

1. Perubahan dari kebijakan pemerintah di Kota Bandung akan memicu munculnya *resistance to change* pada tukang becak.
2. Tinggi rendahnya *resistance to change* yang dimiliki oleh tukang becak dapat dilihat dari 4 dimensi yaitu *routine seeking*, *emotional reaction*, *short term-focus*, dan *cognitive rigidity*.
3. Tukang becak yang memiliki *resistance to change* yang tinggi memiliki kecenderungan merasa tidak nyaman dengan adanya kebijakan, merasa stres dan gelisah, melihat perubahan melalui fokus jangka pendek, dan memiliki pemikiran yang cenderung kaku dan sulit berubah.
4. Tukang becak yang memiliki *resistance to change* yang rendah cenderung merasa nyaman akan kebijakan, melihat fokus perubahan tersebut dalam jangka panjang, merasa tidak dirugikan dan dapat menerima juga menghargai kebijakan tersebut.
5. Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi *resistance to change* terhadap kebijakan pemerintah dapat dilihat dari faktor *trust in management*, *information*, *social influence*, *intrinsic rewards* dan *job security*.