

## ANALISIS SISTEM JARINGAN KOMUNIKASI PADA PENERAPAN *AFFIRMATIVE ACTION* KRL *COMMUTER LINE* JABODETABEK

Aska Leonardi

Program Studi Ilmu Komunikasi, Fakultas Ilmu Komunikasi, Universitas Sahid Jakarta

\*[askaleonardi@yahoo.co.id](mailto:askaleonardi@yahoo.co.id)

### Abstrak

KRL Commuter Line telah memberi perhatian khusus pada perempuan pengguna KRL. Bentuknya adalah dioperasikannya gerbong khusus perempuan, pengadaan ruang untuk menyusui, pemberian gelang khusus bagi ibu hamil, serta bangku khusus di dalam gerbong ataupun di setiap stasiun yang diperuntukkan bagi ibu hamil, dan ibu-ibu yang membawa bayi. Namun demikian, perhatian khusus terhadap penumpang perempuan dirasa kurang maksimal. Sering terjadi keributan antar sesama perempuan di gerbong khusus perempuan. Kasus pelecehan seksual pun masih marak terjadi. Tujuan penelitian ini adalah mengkaji upaya PT. KCI Commuter Line dalam menerapkan Affirmative Action bagi perempuan pengguna KRL. Dimana masih terdapat permasalahan yang muncul walau telah diberikan perhatian khusus terhadap perempuan pengguna KRL. Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah kajian literatur. Pencarian literatur menggunakan google scholar, situs media berita nasional, dan buku. Pada pembahasan diketahui bahwa beberapa Output yang tidak dikehendaki adalah terjadinya keributan sesama perempuan, terjadinya pelecehan seksual, serta berkurangnya empati perempuan terhadap penumpang prioritas, seperti ibu hamil, lansia, ibu membawa bayi, hingga perempuan sakit. Dapat disimpulkan bahwa pelecehan seksual terhadap perempuan adalah output tak terkendali yang tidak dapat dikontrol oleh pihak KRL Commuter Line. Namun demikian, dapat dilakukan pula suatu upaya pencegahan dengan cara mengedukasi penumpang.

Kata Kunci: Affirmative Action, Sistem Jaringan Komunikasi, KRL Commuter, Black Box.

### PENDAHULUAN

Pembenahan layanan Kereta Rel Listrik atau yang biasa disebut dengan KRL Commuter Line Jabodetabek pertama kali dilakukan pada 2009 (Pratama, 2018). Pembinaan tidak hanya dilakukan terkait

gerbong kereta, namun juga fasilitas penunjang pun turut dibenahi. Selain pembinaan terhadap fasilitas yang ada, PT. KAI Commuter Indonesia atau KCI selaku pengelola juga memberi perhatian khusus terhadap perempuan pengguna

KRL. Wujud nyata yang diberikan adalah dalam bentuk dioperasikannya gerbong khusus perempuan, pengadaan ruang untuk menyusui, pemberian gelang khusus bagi ibu hamil, serta bangku khusus di dalam gerbong kereta atau pun di setiap stasiun yang diperuntukkan bagi ibu hamil, dan ibu-ibu yang membawa bayi. PT. KCI juga menempatkan petugas keamanan dalam rangkaian kereta, dengan tujuan untuk mencegah pihak-pihak tertentu yang berniat melakukan kejahatan terhadap para penumpang, terutama perempuan.

Pengoperasian gerbong khusus perempuan pertama kali diresmikan pada 19 Agustus 2010 di Depok, Jawa Barat (Kementerian Perhubungan, 2010). Pengoperasian gerbong khusus perempuan merupakan terobosan baru sebagai wujud pelayanan transportasi kereta commuter line terhadap publik pengguna khususnya perempuan. Gerbong khusus perempuan yang diberi nama Kereta Khusus Wanita (KKW) merupakan wujud kepedulian pemerintah dalam mencegah kasus pelecehan seksual yang marak terjadi di KRL commuter line, serta mengakomodasi permintaan perempuan yang merasa risih apabila berdesak-desakan dengan pria pada saat KRL mengalami lonjakan penumpang. Ciri khas gerbong khusus perempuan adalah ditandai dengan stiker berwarna pink. Ada dua gerbong yang dikhususkan untuk kaum hawa ini, yakni di depan, dan

di belakang rangkaian KRL Commuter Line.

Namun demikian, perhatian khusus terhadap penumpang perempuan yang dilakukan oleh PT. KCI dirasa masih kurang maksimal. Kedua gerbong khusus perempuan sering kali begitu sesak pada jam-jam sibuk, saat berangkat, dan pulang kerja. Sehingga sering terjadi keributan antar sesama perempuan di gerbong khusus perempuan. Mulai dari saling sikut, hingga adu mulut karena rebutan kursi untuk diduduki.

Kasus pelecehan seksual pun masih banyak terjadi. PT. KCI mencatat pelaporan sejumlah 20 kasus pada 2017, dan meningkat pada 2018 yakni sebanyak 34 kasus (Laia&Nurlaela, 2020:E233). Pada 2019, terdapat laporan sebanyak 34 kasus pelecehan seksual. Sedangkan pada 2020 terdapat 7 kasus, dan 2021 terdapat 1 kasus (Oktyandito, 2021:1).

Ketidakmaksimalan juga terlihat pada penyediaan ruang laktasi bagi ibu-ibu untuk menyusui bayinya. Pengadaan ruang untuk menyusui bagi ibu-ibu hanya tersedia di beberapa stasiun, dan belum tersedia di semua stasiun KRL Commuter Line (Hamdi, 2019:1). Penempatan petugas keamanan dalam gerbong kereta pada gerbong khusus perempuan juga dirasa kurang maksimal. Secara kuantitas, jumlah petugas pun kurang memadai.

Selain itu, posisi gerbong khusus perempuan yang terdapat di depan, dan belakang rangkaian KRL Commuter Line justru bukan merupakan posisi yang aman. Kecelakaan biasanya terjadi dari depan, atau dari belakang rangkaian kereta.

Rumusan Masalah : Bagaimana upaya PT. KCI Commuter Line dalam menerapkan *Affirmative Action* bagi perempuan pengguna KRL Commuter Line.

Tujuan Penelitian : Untuk mengetahui upaya PT. KCI Commuter Line dalam menerapkan *Affirmative Action* bagi perempuan pengguna KRL Commuter Line.

#### *Affirmative Action*

Landasan tentang *affirmative action* di Indonesia dimulai pada 2000, dengan diatur dalam Amandemen II UUD 1945, dalam Bab X A tentang Hak Asasi Manusia Pasal 28 H ayat (2) yang menyebutkan, “Setiap orang berhak mendapatkan kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan” (Sayuti, 2013).

*Affirmative action* adalah cara yang digunakan untuk menghadapi kondisi sosial yang diskriminatif, adanya ketidaksetaraan, dan marginalisasi di segala bidang kehidupan akibat struktur patriarki di level publik dan privat. Struktur sosial seperti itu jelas melahirkan kelompok sosial tertentu yang tidak memiliki akses dan mampu

berpartisipasi dalam kehidupan publik sebagaimana masyarakat pada umumnya. Untuk itu, diperlukan sebuah bentuk intervensi dari negara demi terwujudnya tatanan yang lebih adil dan terjaminnya setiap orang untuk berpartisipasi dalam kehidupan bersama (Sayuti, 2013).

Sesuai dengan prinsipnya yang memberikan hak istimewa kepada kelompok minoritas dan terdiskriminasi, maka *affirmative action* dapat diberlakukan pada perempuan, anak-anak, dan kelompok minoritas. Sebab, selama ini kurang mendapat perlindungan. Bahwa dengan menerapkan prinsip hukum secara merata dan kebijakan yang bersifat meritokrasi, telah membuat kelompok-kelompok yang sebelumnya kurang mampu untuk mengakses hak-hak dasarnya, akan semakin diperhatikan (Sayuti, 2013).

Dalam literatur, term *affirmative action* dipersamakan dengan frasa *positive discrimination*, *favorable discrimination*. Sementara dalam hukum hak asasi internasional, term ini sering disebut dengan *special measures*. Dengan demikian, *affirmative action* dapat diartikan sebagai ketentuan atau kebijakan yang dikenakan kepada kelompok tertentu berdasarkan pertimbangan ras, warna kulit, jenis kelamin, agama, dan budaya. Pemberian kompensasi dan keistimewaan dalam kasus-kasus tertentu guna mencapai

representasi yang lebih profesional dalam beragam institusi dan okupasi. Tindakan ini merupakan diskriminasi positif (*positive discrimination*) yang dilakukan untuk mempercepat tercapainya keadilan dan kesetaraan. Salah satu sarana terpenting untuk menerapkannya adalah hukum dan jaminan pelaksanaannya harus ada dalam konstitusi dan undang-undang (Sayuti 2013).

#### Gender

Perspektif gender adalah suatu konsep yang dipergunakan untuk membedakan segala sesuatu yang bersifat normatif dan biologis dan segala sesuatu yang merupakan produk sosio-budaya dalam bentuk kesepakatan dan fleksibilitas sosial yang dapat ditransformasikan. (Hubeis, 2010).

Gender dalam konteks komunikasi menggambarkan hubungan sosial dan personal antara laki-laki dan perempuan dan demikian pula dengan konsep feminin dan maskulin. Gender dalam hal ini, merupakan produk konstruksi social budaya yang berhubungan dengan peran, kedudukan, dan kebutuhan baik laki-laki maupun perempuan (Fakih, 1996).

Terbitnya Inpres No. 9 tahun 2000 tentang PUG (Pengarutamaan Gender) dan beragam perundang-undangan tentang perempuan serta komitmen terhadap kesepakatan internasional telah mendorong terjadinya perubahan paradigma

pemberdayaan perempuan, yaitu dari WID (Women in Development) ke GAD (Gender and Development). Perubahan ini merupakan reaksi terhadap WID yang melancarkan program dan kegiatan pembangunan hanya untuk perempuan, sedang, GAD berupaya memahami subordinasi perempuan melalui analisis relasi gender (Hubeis, 2010).

Relasi gender adalah cara-cara dimana suatu budaya atau masyarakat mendefinisikan hak-hak, tanggung jawab, dan identitas lelaki dan perempuan dalam relasi komunikasinya (Bravo-Bauman, 2000).

Sudah ada kesadaran tentang pentingnya keadilan dan kesetaraan gender sebagai bagian dari transformasi sosial ke masyarakat. Dalam situasi ini, isu gender akan muncul jika masyarakat menyadari bahwa ketidaksetaraan adalah ketidakadilan dan kesenjangan gender yang terjadi cukup besar pada perempuan akan mengganggu aktualisasi dari hak asasi manusia pada setiap warga negara (Hubeis, 2010).

Konsep gender seyogyanya dipahami dengan acuan pada peran-peran sosial, tanggung jawab, dan perilaku yang diyakini sebagai ciri lelaki dan perempuan yang terjadi bukan karena perbedaan jenis kelamin melainkan disebabkan oleh hasil pembelajaran sosial. Dengan demikian, sebagai proses pembelajaran sosial, peran gender dapat diperbaharui dan diubah untuk

mencapai relasi gender yang berkeadilan dan berkesetaraan (Hubeis, 2010).

Menurut Fakih (1996), ketidakadilan gender adalah suatu sistem dan struktur yang menempatkan laki-laki maupun perempuan sebagai korban dari sistem. Lebih lanjut, Fakih (1996) mengatakan bahwa ketidakadilan gender termanifestasikan dalam berbagai bentuk ketidakadilan, terutama pada perempuan; misalnya marginalisasi, subordinasi, stereotype/pelabelan negatif sekaligus perlakuan diskriminatif.

Sistem Jaringan Komunikasi

Littlejohn (1999) dalam Soemardjo (2013), mengartikan sistem sebagai :

- Seperangkat hal-hal yang saling mempengaruhi dalam suatu lingkungan dan
- Membentuk suatu keseluruhan (sebuah pola yang lebih besar yang berbeda dari setiap bagian-bagiannya).
- Sistem mempunyai beberapa sifat, yaitu :
- Keseluruhan dan interdependensi (*wholeness and interdependence*)

Selanjutnya, Soemardjo (2013) menjelaskan mengenai sifat sistem keseluruhan, dan interdependensi :

1. Hirarki (*hierarchy*)

- Sistem menjadi bagian dari suprasistem dan memiliki subsistem (elemen sistem)

2. Peraturan sendiri dan control (*self-regulation and control*)

- Sistem-sistem berorientasi dan dikendalikan oleh tujuan-tujuannya dan
- Sistem itu mengatur perilakunya untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut
- Bagian-bagian dari suatu sistem harus berperilaku berdasarkan garis-garis besar dan harus beradaptasi terhadap lingkungan pada basis umpan balik.

3. Pertukaran dengan lingkungan (*interchange with environment*)

- Sistem-sistem berinteraksi dengan lingkungannya. Sistem menerima *input* dari lingkungan dan memberikan *output* yang berpengaruh pada lingkungannya.

4. Keseimbangan (*balance*)

- Sistem merawat sendiri untuk tetap hidup dalam keseimbangan dinamis (*homeostasis*)
- Sistem harus mendeteksi bilamana kerusakan dan membuat penyesuaian untuk kembali di atas jalurnya,

- penyimpangan dan perubahan muncul dan dapat ditoleransi oleh sistem, sesuai kemampuan sistem beradaptasi (*morfogenesis/teknis perubahan sistem*).
5. Perubahan dan kemampuan beradaptasi (*change and adaptability*)
    - Sistem harus mampu beradaptasi dengan lingkungan yang dinamis (berubah, berkembang sesuai dengan dinamika perubahan lingkungannya)
  6. Sama akhirnya (*equifinality*)
    - Finalitas adalah tujuan yang harus dicapai oleh sistem
    - Equifinality adalah suatu keadaan akhir (final) yang dicapai dengan cara-cara yang mungkin bisa berbeda-beda dalam situasi lingkungan yang berbeda
    - Sistem dalam beradaptasi mampu memproses masukan-masukan dengan cara yang berbeda untuk menghasilkan keluarannya.

Lebih mendalam, Littlejohn (1999) dalam Soemardjo (2013), menjelaskan bahwa suatu sistem terdiri dari 4 hal, yaitu :

1. Obyek-obyek

- Obyek adalah bagian-bagian, elemen-elemen, atau variabel-variabel dari sistem.
- Mereka bisa jadi berbentuk fisik atau abstrak atau kedua-duanya dari sifat sistem.

2. Atribut

- Suatu sistem terdiri dari atribut-atribut, kualitas atau properti sistem itu dan obyek-obyeknya.

3. Hubungan internal, hubungan antara anggota sistem

4. Lingkungan

- Suatu sistem memiliki suatu lingkungan.
- Mereka tidak hadir dalam suatu kevakuman, tetapi dipengaruhi oleh keadaan sekitarnya.

### **Teori Black Box**

Eriyatno (1996) menyatakan bahwa cara untuk mengidentifikasi sistem adalah menggunakan teori black-box (kotak hitam). Dalam kotak hitam tidak diketahui apa yang terjadi, hanya diketahui *input* yang masuk dan *output* yang keluar. *Input* terdiri atas *input* lingkungan, yang berasal dari luar sistem (*exogenous*), dan *input* dari dalam sistem (*endogenous*). *Input* dari dalam sistem terbagi menjadi *input* terkendali dan *input* yang tidak terkendali. *Output* terdiri atas *output* yang dikehendaki (*desirable output*) dan *output* yang tidak dikehendaki. *Output* yang dikehendaki

biasanya dihasilkan dari pemenuhan kebutuhan yang ditentukan pada langkah analisis kebutuhan. Sedangkan *output* yang tidak dikehendaki umumnya berupa dampak yang ditimbulkan dan mungkin berbahaya. (Mulyandari, 2010:12).

#### KRL Commuter Line

PT Kereta Commuter Indonesia adalah salah satu anak perusahaan di lingkungan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang mengelola KA Commuter Jabodetabek dan sekitarnya.

Tugas pokok PT. KCI adalah menyelenggarakan perusahaan pelayanan jasa angkutan kereta api komuter dengan menggunakan sarana Kereta Rel Listrik di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek) dan sekitarnya (krl.co.id, 2021:1).

PT. KCI memulai modernisasi angkutan KRL pada 2011 dengan menyederhanakan rute yang ada menjadi lima rute utama, penghapusan KRL ekspres, penerapan kereta khusus wanita, dan mengubah nama KRL ekonomi-AC menjadi kereta Commuter Line. Proyek ini dilanjutkan dengan renovasi, penataan ulang, dan sterilisasi sarana dan prasarana termasuk jalur kereta dan stasiun kereta yang dilakukan bersama PT KAI (persero) dan Pemerintah (krl.co.id, 2021:1).

Pada 1 Juli 2013, KCI mulai menerapkan sistem tiket elektronik (E-Ticketing), dan sistem tarif progresif. Penerapan dua kebijakan ini menjadi tahap selanjutnya dalam modernisasi KRL Jabodetabek (krl.co.id, 2021:1).

Sepanjang 2020, KCI melayani 154.592.886 pengguna. Hingga Maret 2021, KCI mempunyai 1.196 unit KRL yang beroperasi melayani 80 stasiun di wilayah Jabodetabek dengan jangkauan rute mencapai 418,5 km (krl.co.id, 2021:1).

Inovasi kereta khusus wanita hadir untuk memenuhi kebutuhan pengguna KRL, khususnya wanita yang ingin menggunakan Commuter Line tanpa berbagi ruang dengan laki-laki. KKW mulai berlaku sejak 19 Agustus 2010 dengan kereta pertama dan terakhir dalam setiap rangkaian kereta khusus untuk penumpang wanita. Dengan hadirnya kereta khusus wanita ini diharapkan dapat memberikan keamanan dan kenyamanan bagi para wanita yang menggunakan Commuter Line (krl.co.id, 2021:1).

Demi menjaga kenyamanan penumpang, KRL menyediakan tempat duduk prioritas yang diperuntukkan bagi lansia, ibu membawa balita, wanita hamil, dan pengguna dengan disabilitas. Tempat duduk prioritas ini disediakan di ujung setiap kereta, dan mulai tahun 2016 tersedia pula di peron stasiun. Diharapkan dengan

adanya tempat duduk prioritas ini, penumpang dengan kebutuhan khusus dapat lebih nyaman menggunakan Commuter Line. (krl.co.id, 2021:1).

#### METODE

Metode yang dipakai dalam penelitian ini adalah kajian literatur. Menurut Creswell (2014) dalam Bakhrudin (2017:92-93), kajian literatur adalah ringkasan tertulis mengenai artikel dari jurnal, buku, dan dokumen lain yang mendeskripsikan teori serta informasi baik masa lalu maupun saat ini, mengorganisasikan pustaka ke dalam topik dan dokumen yang dibutuhkan.

Pencarian literatur dalam penelitian ini menggunakan google scholar, dan situs media berita nasional. Dipadukan dengan buku serta materi kuliah komunikasi pembangunan.

#### HASIL DAN PEMBAHASAN

Menurut Richard Jr (1976) dalam Hapsari (2016), sistem diartikan sebagai hal-hal yang saling mempengaruhi dalam suatu lingkungan dan membentuk suatu keseluruhan (sebuah pola yang lebih besar yang berbeda dari setiap bagian-bagiannya). Melihat dari perspektif siberetik, yang memandang tingkah laku manusia dari perspektif sistem-sistem yaitu suatu acara atau usaha untuk melihat dan memahami hubungan-hubungan secara keseluruhan.

Sifat sistem itu sendiri dijelaskan dalam Soemardjo (2019), bahwa sistem-sistem berinteraksi dengan lingkungannya. Sistem menerima *input* dari lingkungan dan memberikan *output* yang berpengaruh pada lingkungannya. Mengacu pada sifat sistem yang berinteraksi dengan lingkungannya, dapat dijelaskan bahwa sebagai wujud kepedulian Kereta Commuter Line dalam mencegah pelecehan seksual terhadap perempuan pengguna KRL, maka mulailah dilakukan pengoperasian Kereta Khusus Wanita (KKW) pada 19 Agustus 2010 di Depok, Jawa Barat. Pemilihan Depok sebagai titik awal pengoperasian KKW disebabkan karena dari semua rute, jumlah kasus pelecehan seksual tertinggi terhadap perempuan berada di Kereta Commuter rute Jakarta – Bogor (Hendro, 2012:7). Pengoperasian KKW juga ditujukan untuk mengakomodasi permintaan penumpang perempuan yang merasa risih apabila berdesak-desakan dengan pria di dalam gerbong kereta.

Namun demikian, bentuk *affirmative action* yang dilakukan oleh pihak KRL Commuter Line dengan dioperasikannya gerbong khusus perempuan rupanya belum dapat dikatakan maksimal. Pengoperasian gerbong khusus perempuan ternyata tidak sepenuhnya menghilangkan masalah pelecehan seksual. Hal ini dikarenakan perbandingan jumlah gerbong khusus perempuan yang disediakan tidak sesuai

dengan jumlah perempuan penumpang KRL Commuter Line. Menurut data PT. KAI Commuter Line, sebanyak 1.050.000 penumpang menggunakan jasa commuter line setiap harinya (Hanifah, 2021:8).

Pada kenyataannya, masih banyak penumpang perempuan yang terpaksa harus menaiki gerbong umum, karena tidak dapat memasuki gerbong khusus perempuan. Kapasitas jumlah gerbong khusus perempuan hanya disediakan dua gerbong saja untuk satu rangkaian, sehingga tidak cukup untuk menampung keseluruhan perempuan dalam setiap rangkaian KRL Commuter Line (Hendro, 2012:9).

Adapun bentuk-bentuk pelecehan seksual yang terjadi di dalam KRL Commuter Line adalah meraba paha, kemaluan, dada, dan pinggang. Serta ada pula pelaku pelecehan seksual yang menggesekkan kemaluan pada korbannya. Sebanyak 40 persen pelecehan seksual yang terjadi dalam kereta Commuter Line terjadi di perlintasan Bogor-Jakarta, hal ini dikarenakan oleh faktor kepadatan penumpang (Trilaksono, 2019:5).

Sayangnya, ada keengganan dari korban pelecehan seksual di KRL Commuter Line untuk melaporkan kasusnya kepada aparat penegak hukum. Alasannya dikarenakan sistem hukum di Indonesia yang belum memihak korban yang disebabkan belum adanya undang-

undang pelecehan seksual yang spesifik mengatur kekerasan seksual. Persoalan lainnya adalah sulitnya menghadirkan saksi serta bukti-bukti yang akurat (Hanifah, 2021:5-6).

Upaya menekan angka kasus pelecehan seksual pun dilakukan oleh pihak PT. KCI dengan terus melakukan pengedukasian kepada penumpang KRL Commuter Line untuk melindungi diri (Trilaksono, 2019:5), hingga upaya membantu diri sendiri maupun orang lain yang menjadi korban pelecehan (krl.co.id, 2019:1). Organisasi swadaya di Indonesia saat ini pun sudah mulai semakin sadar dengan pentingnya dukungan para saksi mata pelecehan seksual (Trilaksono, 2019:5). Pencegahan melalui pemasangan CCTV juga dilakukan oleh PT. KCI dengan tetap mengampanyekan pencegahan pelecehan seksual bersama dengan sejumlah komunitas pengguna KRL (Laila&Nurlaela, 2020:E238).

Sangat disayangkan, gerbong khusus perempuan ternyata masih kurang ramah terhadap perempuan itu sendiri. Banyak permasalahan yang terjadi di dalamnya. Adanya perselisihan antar sesama perempuan dikarenakan rebutan tempat duduk (Toriq, 2017:1), ketiadaan empati terhadap perempuan hamil (Liauw, 2014:1), hingga buang air besar di dalam gerbong (Kami, 2018:1). Gerbong wanita belum bisa

memberikan kenyamanan bagi perempuan dibandingkan gerbong campuran. Beberapa pengguna KRL perempuan juga lebih memilih untuk naik ke gerbong campuran daripada gerbong khusus wanita, (Laila&Nurlaela, 2020:E238). Ditambahkan dalam penelitian Laila&Nurlaela (2020), keberadaan CCTV kereta, ruang kereta, akses kereta, dan petugas perempuan dinilai berkinerja rendah oleh responden, sehingga perlu ditingkatkan (Laila&Nurlaela, 2020:E238).

Munculnya perselisihan dalam gerbong khusus perempuan disebabkan adanya perasaan setara antar sesama perempuan, sehingga tidak ada yang saling mengalah. Masing-masing individu merasa mempunyai hak yang sama untuk bisa duduk nyaman di gerbong khusus perempuan tanpa memedulikan perempuan lain yang berkebutuhan khusus semisal hamil, membawa anak, lanjut usia, atau sakit. Mulai dari lelah, stres, sampai berhimpitan di gerbong KRL yang padat setiap hari pun menjadi pemicunya (Ratnasari, 2017).

Perlu adanya evaluasi terhadap gerbong khusus perempuan, sebab tidak menjamin terpenuhinya kebutuhan. Sikap toleransi antar perempuan malah sulit terbangun. Penyediaan gerbong tak hanya diperlukan sebatas berdasarkan jenis kelamin, namun perlu lebih spesifik sesuai kebutuhan. Yakni kebutuhan penumpang

perempuan hamil, penumpang penyandang disabilitas, hingga kaum lansia. Semua perlu mendapat gerbong khusus. Simpati dan toleransi yang bisa didapat di gerbong umum bercampur kaum pria justru sulit ditemukan di gerbong perempuan (Damarjati, 2017:1).

Selain itu terdapat juga masalah lain yang rentan memicu terjadinya pelecehan seksual berkaitan dengan ketidakmasimalan sistem keamanan di dalam rangkaian KRL Commuter Line. Diketahui bahwa petugas keamanan bertanggung jawab terhadap keseluruhan rangkaian gerbong KRL Commuter Line, sehingga membutuhkan banyak petugas terutama pada jam padat penumpang. Secara kuantitas kurang memadai, di mana pengawasan keamanan hanya terdapat di stasiun tertentu, dan jam-jam tertentu saja (Hendro, 2012:9). Selain itu, petugas keamanan yang ditempatkan adalah pria, bukanlah perempuan. Sehingga menjadi ironi, dimana dalam gerbong khusus perempuan, ibu-ibu justru merasa risih untuk menyusui anaknya, dikarenakan adanya petugas keamanan pria.

Dilihat dari segi keselamatan penumpang, posisi gerbong khusus perempuan yang terdapat di depan, dan belakang rangkaian KRL Commuter Line justru bukan posisi paling aman. Posisi tempat duduk yang aman untuk meminimalisir dampak buruk saat terjadi kecelakaan kereta adalah gerbong tengah.

Kecelakaan biasanya terjadi dari depan, atau dari belakang rangkaian. Menyebabkan kereta keluar dari lintasan, hingga membuat bagian depan, atau belakang rusak (Setyani, 2015:1).

Masalah lainnya adalah peran masyarakat yang masih sulit ikut bekerja sama karena terdapat beberapa penumpang perempuan yang tidak bersedia untuk duduk di gerbong khusus perempuan karena tidak mau dipisahkan dari keluarga dan anak-anaknya (Hendro, 2012:9).

Berkaitan dengan sistem *affirmative action* KRL Commuter Line, *input* terkendali diantaranya adalah pengoperasian gerbong khusus perempuan, pemberian gelang khusus ibu hamil, pemberlakuan tempat duduk prioritas bagi ibu hamil, ibu membawa balita, lansia, juga pengguna disabilitas yang tersedia di gerbong KRL Commuter Line serta peron stasiun, penyediaan ruang laktasi untuk ibu menyusui, dan adanya petugas keamanan.

Sedangkan *input* tidak terkendali di antaranya adalah tidak semua penumpang perempuan naik di gerbong khusus perempuan, perilaku perempuan penumpang KRL Commuter Line yang tidak dapat dikendalikan, serta penumpang perempuan yang naik KRL dengan rekan atau kerabat pria.

*Input* lingkungan yang dapat memberikan pengaruh pada kotak hitam di

antaranya adalah berupa kebijakan serta peraturan perundang-undangan, dimana tercantum dalam amandemen II UUD 1945 pasal 28H ayat (2) yang memuat tentang prinsip *affirmative action*, yaitu menyatakan bahwa “setiap orang berhak mendapatkan kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan” (Republik Indonesia, 2000). Kemudian UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, pada pasal 131 ayat 1 yang menyatakan bahwa penyelenggara sarana perkeretaapian wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, Wanita hamil, anak di bawah lima tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia (Republik Indonesia, 2007). Selanjutnya Peraturan presiden Nomor 122 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (Republik Indonesia, 2016). Berikutnya adalah Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api Pasal 3 Ayat (1) yang menjelaskan bahwa standar pelayanan minimum penumpang di stasiun paling sedikit mencakup keselamatan, keamanan,

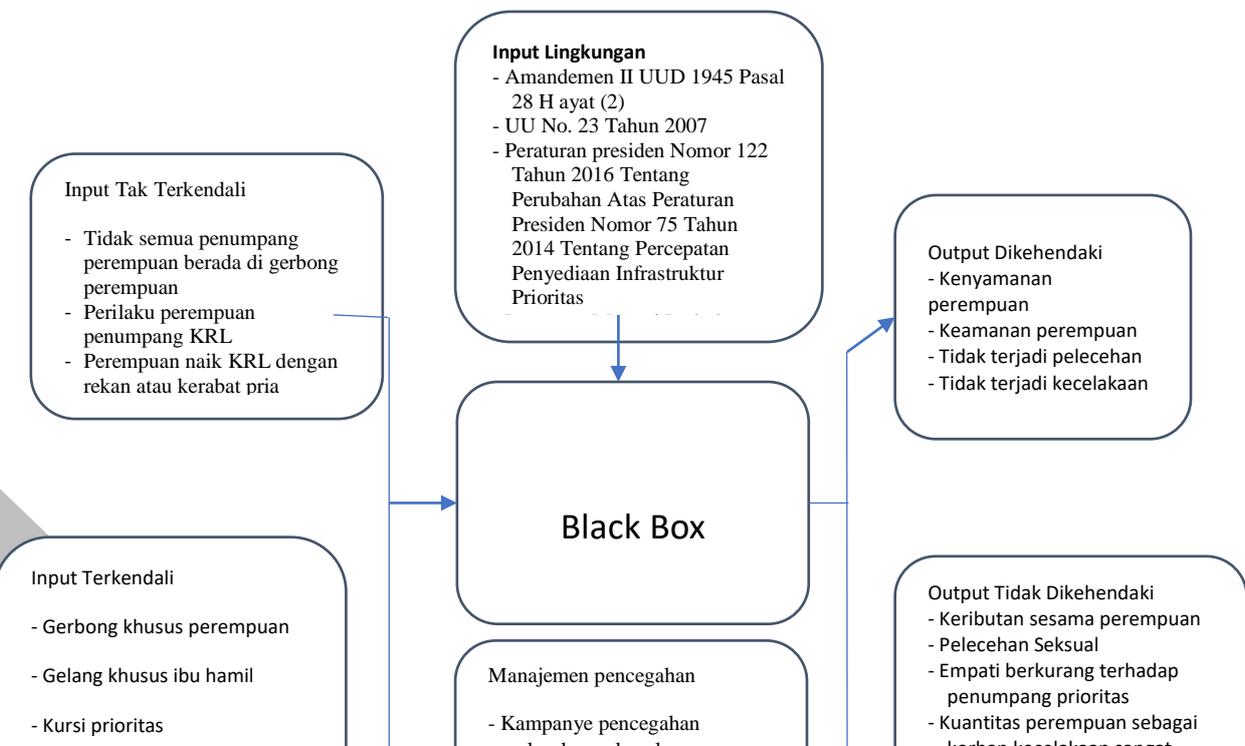
kehandalan, kenyamanan, kemudahan, dan kesetaraan (Republik Indonesia, 2015).

*Output* terdiri atas dua kategori, yaitu *output* yang dikehendaki, dan *output* yang tidak dikehendaki. *Output* yang dikehendaki dihasilkan melalui kegiatan tertentu serta target *output* yang telah ditetapkan atau direncanakan (Mulyandari, 2010:14). *Output* yang dikehendaki adalah kenyamanan dan keamanan perempuan pengguna KRL Commuter Line, tidak terjadinya pelecehan seksual, serta tidak terjadinya kecelakaan yang dapat menyebabkan jatuhnya perempuan sebagai korban akibat posisi gerbong khusus perempuan yang berada di paling depan dan paling belakang rangkaian KRL Commuter Line.

*Output* yang tidak dikehendaki adalah hasil negatif atau dampak yang tidak diharapkan terjadi yang muncul bersamaan dengan *output* yang dikehendaki (Mulyandari, 2010:14). Beberapa *Output*

yang tidak dikehendaki adalah terjadinya keributan sesama perempuan, terjadinya pelecehan seksual, serta berkurangnya empati perempuan terhadap penumpang prioritas, seperti ibu hamil, lansia, ibu membawa bayi, hingga perempuan sakit, kemudian terjadinya kecelakaan yang menyebabkan banyak perempuan menjadi korban akibat gerbong khusus perempuan berada di posisi yang rawan.

Umpan balik dari adanya *output* yang tidak diharapkan adalah dilakukannya kampanye pencegahan pelecehan seksual, pengoperasian media sosialisasi pencegahan pelecehan seksual, pemberian edukasi oleh petugas, serta memasang cctv di stasiun (Pramita, 2019:1) (Laila&Nurlaela, 2020:E238), dan cctv di rangkaian KRL Commuter Line (Hardiansah, 2021:1).



Tabel 1. Analisis Sistem Kereta Commuter Indonesia

#### KESIMPULAN DAN SARAN

Dapat disimpulkan bahwa pelecehan seksual yang kerap terjadi terhadap perempuan di gerbong kereta commuter adalah output tak terkendali yang tidak dapat dikontrol oleh pihak KRL Commuter Line. Namun demikian, dapat dilakukan suatu upaya pencegahan dengan cara mengedukasi penumpang. Pengoperasian media sosialisasi sudah tepat. Ditambah pihak PT. Kereta Commuter Indonesia dapat melakukan kerjasama dengan Komisi Nasional Anti Kekerasan Terhadap Perempuan untuk menggelar kampanye anti pelecehan seksual di transportasi publik,

sebagai upaya preventif guna mencegah semakin maraknya kasus pelecehan seksual terhadap perempuan di gerbong kereta. Perlu dilakukan peningkatan kuantitas CCTV, baik di dalam KRL juga di stasiun. Perlu pula dipekerjakan petugas keamanan perempuan guna ditempatkan di gerbong khusus perempuan. Posisi gerbong khusus perempuan sebaiknya dipindah menjadi di tengah rangkaian KRL Commuter Line, guna meminimalisir jumlah perempuan yang menjadi korban apabila terjadi kecelakaan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Bravo-Baumann, H. 2000. Capitalisation of experiences on the contribution of livestock projects to gender issues. Working Document. Bern, Swiss Agency for Development and Cooperation.
- Damarjati, Danu. 2017. Komnas Perempuan: Gerbong Khusus Wanita Perlu Dievaluasi. <https://news.detik.com/berita/d-3504272/komnas-perempuan-gerbong-khusus-wanita-perlu-dievaluasi>. Diakses pada 25 September 2021.
- Fakih, Mansour. 1996. Analisis Gender dan Transformasi Sosial. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

- Hamdi, Imam. 2019. Sambut Libur Lebaran, Stasiun KRL Dilengkapi Ruang Laktasi. <https://metro.tempo.co/read/1211952/sambut-libur-lebaran-stasiun-krl-dilengkapi-ruang-laktasi/full&view=ok>. Diakses pada 20 Oktober 2021.
- Hanifah, Hani. 2021. Pengalaman korban pelecehan seksual di KRL *Commuter Line*. Skripsi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta.
- Hapsari, D. R. 2016. Peran Jaringan Komunikasi Dalam Gerakan Sosial Untuk Pelestarian Lingkungan Hidup. *Jurnal Komunikasi Ikatan Sarjana Komunikasi Indonesia*.
- Hendro, Adi Purnomo. 2012. Skripsi. Kualitas Pelayanan Gerbong Khusus Wanita Kereta Api Rute Jakarta-Bogor. Universitas Indonesia. <http://lib.ui.ac.id/file?file=digital/20308435-Spdf-Adi%20Purnomo%20Hendro.pdf>. Diakses pada 20 Agustus 2021.
- Hubeis, Aida Vitayala S. 2010. Pemberdayaan Perempuan dari Masa ke Masa (edisi kedua). IPB Press, Bogor.
- Kami, Indah Mutiara. 2018. Jorok! Ada Penumpang BAB di KRL, Baunya ke Mana-mana. Diakses pada 21 Oktober 2021, dari <https://news.detik.com/berita/d-4232667/jorok-ada-penumpang-bab-di-krl-baunya-ke-mana-mana>.
- Kementerian Perhubungan, Biro komunikasi dan informasi publik. 2010. Menhub Resmikan Kereta Khusus Wanita (KKW). <http://dephub.go.id/post/read/menhub-resmikan-kereta-khusus-wanita-2599>. Diakses pada 27 Agustus 2021.
- Krl.co.id. 2017. Sekilas PT. Kereta Commuter Indonesia. <https://www.krl.co.id/>. Diakses pada 1 Agustus 2021.
- Krl.co.id. 2019. PT. KCI dan Komunitas Ajak Pengguna KRL Bersama Mewujudkan Transportasi Yang Aman Untuk Semua. <https://www.krl.co.id/pt-kci-dan-komunitas-ajak-pengguna-krl-bersama-mewujudkan-transportasi-yang-aman-untuk-semua/>. Diakses pada 2 Agustus 2021.
- Laia, Thresya Chrisdiana. Nurlaela, Siti. 2020. Evaluasi Kualitas Pelayanan Commuter Line Berdasarkan Perspektif Gender. *JURNAL TEKNIK ITS* Vol. 9, No. 2, (2020) ISSN: 2337-3539 (2301-9271 Print). ITS. Surabaya.
- Liauw, Hindra. 2014. Tak Simpatik dengan Ibu Hamil di KRL, Perempuan di Path Dikecam. <https://megapolitan.kompas.com/read/2014/04/16/1623529/Tak.Simpatik.dengan.Ibu.Hami.l.di.KRL.Perempuan.di.Path.Dikecam?page=all>. Diakses pada 20 Oktober 2021.
- Mulyandari, R.S.H. Sumardjo. D.P. Lubis. N.K. Pandjaitan. 2010. Analisis Sistem Kerja Cyber Extension Mendukung Peningkatan Keberdayaan Petani Sayuran. *Jurnal Komunikasi Pembangunan*, Vol. 08, No. 2 Juli 2010. IPB University. Bogor.

- Oktyandito, Yogama Wisnu. 2021. Waspada! 42 Kasus Pelecehan Seksual di KRL Terjadi Selama 2019-2021. <https://www.idntimes.com/news/indonesia/yogama-wisnu/waspada-42-kasus-pelecehan-seksual-di-krl-terjadi-selama-2019/3>. Diakses pada 27 Oktober 2021.
- Pratama, Aswab Nanda. 2018. KRL Jakarta, dari Era Belanda hingga Hilangkan Tradisi Penumpang di Atap. <https://megapolitan.kompas.com/read/2018/09/28/13482861/krl-jakarta-dari-era-belanda-hingga-hilangkan-tradisi-penumpang-di-atap?page=all>. Diakses pada 15 Oktober 2021.
- Purnamasari, Niken. 2017. Sejarah Gerbong KRL Khusus Wanita di Indonesia dan Negara Lain. <https://news.detik.com/berita/d-3504057/sejarah-gerbong-krl-khusus-wanita-di-indonesia-dan-negara-lain>. Diakses pada 7 Juli 2021.
- Ratnasari, Yuliana. 2017. Ahli Ungkapkan Alasan Ketatnya Persaingan di Gerbong Wanita. <https://tirto.id/ahli-ungkap-alasan-ketatnya-persaingan-di-gerbong-wanita-co4n>. Diakses pada 4 Oktober 2021.
- Republik Indonesia. 2000. Amandemen II Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.
- Republik Indonesia. 2007. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Republik Indonesia. 2016. Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.
- Republik Indonesia. 2015. Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api.
- Sayuti, Hendri. 2013. Hakikat *Affirmative Action* dalam Hukum Indonesia (Ikhtiar Pemberdayaan Yang Terpinggirkan). Menara Jurnal Kewirausahaan. <http://ejournal.uin-suska.ac.id/index.php/Menara/article/view/409>. Diakses pada 16 Oktober 2021.
- Setyanti, Christina Andhika. 2015. Di Mana Posisi Teraman Untuk Duduk di Kereta Secara Ilmiah? <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20150518170250-269-53977/di-mana-posisi-teraman-untuk-duduk-di-kereta-secara-ilmiah>. Diakses pada 20 Agustus 2021.
- Soemardjo. 2013. Modul Teori Sistem, dan Analisis Sistem Komunikasi Pembangunan. IPB University. Bogor.
- Soemardjo. 2019. Materi Perkuliahan Sistem dan Jaringan Komunikasi. IPB University. Bogor.

- Toriq, Ahmad. 2017. Penumpang Commuter Line Wanita: Mending di Gerbong Umum!. <https://news.detik.com/berita/d-3503790/penumpang-commuter-line-wanita-mending-di-gerbong-umum>. Diakses pada 23 September 2021.
- Trilaksono, Ivanriadi. 2019. PENGARUH IKLAN LAYANAN MASYARAKAT “DATA PELECEHAN SEKSUAL DI KRL” TERHADAP SIKAP PENUMPANG (Survei Pada Penumpang Kereta Commuter Line). Skripsi. Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta.
- Umasugi, Ryana Aryadita. 2019. 2018, Kasus Pelecehan Seksual di KRL Meningkat. <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/03/13/16103781/2018-kasus-pelecehan-seksual-di-krl-meningkat>. Diakses pada 1 November 2021.