

**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM RIAU
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK**

**STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN TERHADAP PELECEHAN
SEKSUAL DI TRANSPORTASI UMUM
(STUDI KASUS KERETA REL LISTRIK DI JAKARTA)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Sastra 1 Bidang Ilmu Sosial P
rogram Studi Ilmu Kriminologi Pada
Fakultas Ilmu Sosial Dan Politik
Universitas Islam Riau



YOGA PRATAMA
NPM : 167510209

**PROGRAM STUDI KRIMINOLOGI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU**

2020

**UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING

Nama : Yoga Pratama
NPM : 167510209
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)

Format sistematika dan pembahasan materi masing-masing bab dan sub-sub bab dalam skripsi ini telah dipelajari dan dinilai relative telah memenuhi ketentuan-ketentuan normative dan criteria metode penelitian ilmiah, oleh karena itu dinilai layak serta dapat disetujui untuk disidangkan dengan tujuan ujian skripsi.

Pekanbaru, April 2020
Pembimbing

Dr. Kasmanto Rinaldi, SH., M.Si

Tidak Menyetujui
Kepala Program Studi Ilmu Kriminologi

Askarial, SH, MH



UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN TIM PENGUJI SKRIPSI

Nama : Yoga Pratama
NPM : 167510209
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di
Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai, relatif telah memenuhi ketentuan ketentuan normatif dan kriteria metode ilmiah oleh karena itu Tim Penguji Ujian Komprehensif Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana

Pekanbaru, juni 2020
Tim Penguji

Ketua Tim Penguji

Dr. Kasmanto Rinaldi, SH., M.Si

Sekretaris

Askarial, SH.,MH

Anggota

Fakhri Usmita, S.Sos.,M.krim

Mengetahui,
Wakil Dekan I

Indra Safri, S.Sos., M.Si

Notulen

Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 60/UIR-FS/KPTS/2020
TENTANG TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Menimbang : 1. Bahwa untuk mengevaluasi tingkat kebenaran penerapan kaidah dan metode penelitian ilmiah dalam naskah Skripsi Mahasiswa maka dipandang perlu untuk diuji dalam forum ujian komprehensif.
2. Bahwa Tim Penguji dimaksud perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.

Mengingat : 1. UU Nomor: 20 Tahun 2003 Tentang Pendidikan Nasional
2. PP Nomor: 60 Tahun 1999 Tentang Sistem Pendidikan Tinggi
3. SK. Mendiknas RI Nomor 045/U/2002 tentang Kurikulum Inti Pendidikan Tinggi.
4. SK Rektor UIR Nomor: 344/UIR/KPTS/2015 tentang Kurikulum Fisipol UIR
5. SK Rektor UIR Nomor: 258/UIR/KPTS/2020, tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan Fakultas dan Direktur Pascasarjana UIR masa bakti 2020-2024.

Memperhatikan : Rekomendasi Ka Prodi dan Wakil Dekan I Bidang Akademik (WD.I) tentang Usulan Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : 1. Dosen Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa atas nama yang tersebut dibawah ini :

Nama : **Yoga Pratama**
N P M : 167510209
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi : Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Stdi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta).

Struktur Tim :

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------------|
| 1. Dr. Kasmanto Rinaldi.,S.Sos.,M.Si | Sebagai Ketua merangkap Penguji |
| 2. Askarial.,SH.,MH | Sebagai Sekretaris merangkap Penguji |
| 3. Fakhri Usmita.,S.Sos.,M..Krim | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 4. Riky Novarizal.,S.Sos.,M.Krim | Sebagai Notulen |
2. Tim Penguji melaksanakan tugas dan mengisi serta menandatangani berkas ujian sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan Fakultas.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 10 Juni 2020
Dekan,

Dr. Syahrul Akmal Latif.,M.Si
NPK. 080102337

Tembusan Disampaikan Kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR
2. Yth. Sdr. Ka. Biro Keuangan UIR
3. Yth. Ketua Prodi Kriminologi
4. Arsip.....SK Penguji





UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

=====

BERITA ACARA UJIAN KONPREHENSIF SKRIPSI

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Nomor: 69/UIR-FS/KPTS/2020 tanggal 10 Juni 2020 maka dihadapan Tim Penguji pada ini, Kamis tanggal, 11 Juni 2020 jam 10.00 – 11.00 Wib, bertempat di ruang sidang Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Pekanbaru telah dilaksanakan ujian konprehensif skripsi atas mahasiswa:

Nama : Yoga Pratama
NPM : 167510209
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi : **Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik di Jakarta)**
Nilai Ujian : Angka : " 85.6 " ; Huruf : " A "
Keputusan Hasil Ujian : Lulus / Tidak Lulus / Ditunda
Tim Penguji :

No	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Dr. Kasmanto Rinaldi, SH., M.Si.	Ketua	1. 
2.	Askarial, SH., MH.	Sekretaris	2. 
3.	Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim.	Anggota	3. 
4.	Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim.	Notulen	4. 

Pekanbaru, 10 Juni 2020
An. Dekan,


Indra Syafri, S.Sos., M.Si.
Wakil Dekan I Bid. Akademik

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Yoga Pratama
NPM : 167510209
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)

Naskah skripsi ini benar telah dilakukan perbaikan dan penyempurnaan oleh mahasiswa yang bersangkutan sesuai dengan koreksi dan masukan Tim Penguji dan dinilai memenuhi persyaratan administratif, oleh karena itu dapat disahkan sebagai sebuah Karya Ilmiah.

Pekanbaru, April 2020

Tim Penguji
Ketua



Dr. Kasmanto Rinaldi, SH., M.Si

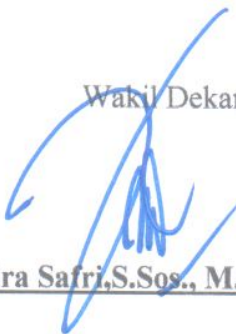
Sekretaris



Askarial, SH.,MH


Turut Menyetujui

Wakil Dekan I



Indra Safri, S.Sos., M.Si

K.a Program Studi Kriminologi



Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dimulai dengan alhamdulillahirabbil'alamin, peneliti berucap syukur yang begitu mendalam untuk Allah SWT, karena berkat karunia kesehatan dan petunjuk dari Dia lah yang menuntun Peneliti untuk dapat menyelesaikan naskah Skripsi yang berjudul **“STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN TERHADAP PELECEHAN SEKSUAL DITRANSPORTASI UMUM”**. Kemudian shalawat dan salam untuk junjungan alam Muhammad SAW atas semua usahanya terdahulu.

Naskah Skripsi ini merupakan salah satu syarat yang Peneliti harus selesaikan dalam mendapatkan gelar kesarjanaannya dalam program studi Kriminologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik di Universitas Islam Riau. Penulis sadari juga bahwa naskah Usulan Penelitian ini bukanlah hasil jerih payah sendiri, akan tetapi juga berkat bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak baik moral maupun materil. Oleh karna itu rasanya penulis dengan rendah hati dan ini mengucapkan banyakterima kasih yang sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi,SH.MCL selaku Rektor Universitas Islam Riau
2. Bapak Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau
3. Bapak Dr. Kasmanto Rinaldi, M.Si. selaku Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau
4. Bapak Fakhri Usmita, S.Sos.,M.Krim selaku Ketua Program Studi Kriminologi Universitas Islam Riau
5. Bapak Dr. Kasmanto Rinaldi, M.Si selaku Pembimbing I yang telah menyediakan waktu dan menularkan pengetahuan kepada penulis terutama selama proses bimbingan berlangsung

6. Bapak/Ibu Dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau yang telah berjasa dalam memberikan ilmunya kepada penulis. Terkhususnya Bapak/Ibu dosen Program Studi Kriminologi.
7. Bapak/Ibu tata usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau yang telah berjasa membantu melayani segala segala keperluan dan kelengkapan administrasi penulis.
8. Ayahanda yang bernama Randi dan ibunda yang bernama Enti Sutila serta Tiara Maharani sebagai Adik Kandung penulis, serta keluarga besar penulis yang selalu memberikan semangat kepada penulis.
9. Sahabat-sahabat yang membantu penulis dari Jakarta sampai Riau yaitu Risky Alfarizi, Ravesh Srajesh, Naldy TM, Zam Zami, Jiwanda Presgal, Alfin Mengal, Haldi Jawent, Arif Prayoga, Abdul kandis, Fatir oleng, Azim gapuak, Donni, Muhammad Hidayat, Zahabi Kerinci, Hasan Basi, Hansen Prabowo, M Hafizh Alhaadi, Mas Andi Ginting, Mas Arif Budiman, Mas Rio Turianto, Mas Brian Ramadhan, Mas Riki harianto, Mas Topan wicaksono, Mas Prinis, Ricky Syah Putra, Fajar Azhari, Amek, Chandra, Uda Amri, Febri Tetew, Ramdan Miang, Ade, Monjaw, Kidut, Botak, Army, Dodi Abed, Egi, Kebor, Japra, Umar, Udin Mbah, Said Mandala, Saiful Khalik, Fiqri Bokrik, Bocil, Risna BP, Rian Maulana, Nisriina Salmannida, Nafisa Augesty, Farah Luqyana, Helviana Nurul Kusumaningrum, Erina Salamah, Stecia Violin, Desya Ayu, Dana Rizki, Nadya Salma Yogaswara, Amalia Dyandra Putri, Lady Fortuna, Widia Ramadhani, Mamak Sasmita, Indah Suryani Putri, Umi Afifah, Risma Monika, BEM UIR Kabinet Nawaharja, Sapma IPK, BEM FISIPOL Kabinet Sas Bayanaka, HIMAKRI dan kantin Annisa Fisipol UIR yang telah memberikan semangat dan

motivasi agar penulis dapat menyelesaikan penyusunan usulan penelitian ini dengan tepat waktu.

10. Seluruh Teman-teman Seperjuangan Angkatan 2016 dan Adik-adik Kriminologi Angkatan 2017,2018,2019 Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik yang tidak dapat disebutkan namanya satu per satu yang selalu memberikan motivasi, kritik dan semangat kepada penulis.

Dengan segala kerendahan hati, penulis menyadari bahwa sebagai sebuah karya manusia, penulis naskah usulan penelitian ini masih sangat sederhana dan jauh dari kesempurnaan, baik dalam penyajiannya maupun pembahasannya. Oleh karena itu, penulis menerima dengan lapang dada segala kritik dan saran guna perbaikan dan kemajuan penulis di masa yang akan datang. Semoga penulisan naskah skripsi yang sederhana ini bermanfaat bagi penulis dan semua pembaca yang budiman.

Wassalammu'alaikum Warahmatullahi Wabarkatuh

Pekanbaru, 30 April 2020
Penulis,

Yoga Pratama

DAFTAR ISI

Halaman

PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING	i
PERSETUJUAN TIM PENGUJI SKRIPSI.....	ii
BERITA ACARA UJIAN KOMPREHENSIP.....	iii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiii
PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH.....	xiv
ABSTRAK	xv
ABSTRACT.....	xvi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	9
D. Kegunaan Penelitian	10

BAB II TINJAUAN KEPUSTAKAAN

A. Studi Kepustakaan	11
1. Konsep Kriminologi	11
2. Konsep Transportasi Umum	12
3. Konsep Keamanan	17
4. Konsep Kriminal.....	18
5. Konsep Penyimpangan	22
6. Konsep Pelecehan Seksual	24
7. Landasan Teori	24
B. Kerangka Pemikiran	27
C. Konsep Operasional	28

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

A. Tipe Penelitian	30
B. Metode Penelitian	31
C. Lokasi Penelitian	34

D. Informan dan Key informan Penelitian	34
E. Jenis dan Sumber Data	36
F. Teknik Pengumpulan Data	36
G. Teknik Pengolahan Data	37
H. Teknik Analisa Data	41
I. Jadwal Waktu Penelitian.....	41

BAB IV DESKRIPSI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Jakarta	43
B. Sejarah Singkat PT.KCI	47

BAB V HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Persiapan Dan Pelaksanaan Penelitian	51
B. Hasil Wawancara	52
C. Pembahasan	63
D. Hamabatan dalam Penelitian	66

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	67
B. Saran	69

DAFTAR PUSTAKA	71
-----------------------------	-----------

DAFTAR TABEL

1.1	Data kasus pelecehan seksual di KRL (kereta rel listrik) yang terlapor dan tidak terlapor	9
3.1	Jumlah Narasumber Yang Menjadi Key Informan dan Informan ...	35
3.2	Jadwal Dan Waktu Penelitian Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Dtudi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)	42
4.1	Data Penduduk di Kota Jakarta Tahun 2017.....	46



DAFTAR GAMBAR

Gambar II.1 Kerangka Pemikiran Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta	28
---	----



DAFTAR LAMPIRAN

1. Lampiran Wawancara
2. Lampiran Dokumentasi
3. Lampiran Persetujuan Narasumber
4. Lampiran surat Balasan Riset



Dokumen ini adalah Arsip Milik :
Perpustakaan Universitas Islam Riau

SURAT PERNYATAAN

Saya mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Islam Riau peserta ujian konfrehensif Skripsi yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Yoga Pratama
NPM : 167510209
Jurusan : Kriminologi
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)
Judul Skripsi : Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)

Atas naskah yang didaftarkan pada ujian konfrehensif ini beserta seluruh dokumen persyaratan yang melekat padanya dengan ini saya menyatakan:

1. Bahwa, naskah skripsi ini adalah benar hasil karya sendiri (tidak karya plagiat) yang saya tulis sesuai dan mengacu kepada kaidah-kaidah metode penelitian ilmiah dan penulisan karya ilmiah.
2. Bahwa, keseluruhan persyaratan administratif, akademik dan keuangan yang melekat padanya benar telah saya penuhi sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh Fakultas dan Universitas.
3. Bahwa, apabila dikemudian hari ditemukan dan terbukti secara syah bahwa saya ternyata melanggar dan atau belum memenuhi sebagian atau keseluruhan atas pernyataan butir 1 dan 2 tersebut diatas, maka saya menyatakan bahwa bersedia menerima saksi pembatalan hasil ujian konfrehensif yang telah saya ikuti serta sanksi lainnya sesuai dengan ketentuan Fakultas dan Universitas serta hukum Negara RI.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran tanpa ada tekanan dari pihak manapun juga.

Pekanbaru, April 2020
Pernyataan



YOGA PRATAMA

**STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN TERHADAP PELECEHAN SEKSUAL
DI TRANSPORTASI UMUM
(STUDI KASUS KERETA REL LISTRIK DI JAKARTA)**

ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana strategi pencegahan kejahatan terhadap pelecehan seksual dalam transportasi umum. Tipe penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif, lokasi penelitian dilakukan dalam Kereta Rel Listrik Jakarta. Pada penelitian ini dilakukan menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara observasi, wawancara mendalam dan dokumentasi. Setelah data dan informasi sudah diperoleh oleh penulis, kemudian dianalisis melalui cara pengelompokan data, dari pengelompokan data ini penulis dapat menarik kesimpulan yang lebih khusus untuk mendapatkan kesimpulan akhir yang lebih akurat. Berdasarkan hasil penelitian, strategi pencegahan kejahatan pelecehan seksual dalam transportasi umum, pelecehan seksual sangat sering terjadi pada perempuan, namun juga sering terjadi pada masyarakat lainnya dalam transportasi KRL. Dan untuk mencegah kejahatan pelecehan seksual, pihak PT. KCI melakukan upaya-upaya untuk mencegah terjadinya pelecehan seksual dalam kereta rel listrik Jakarta. Ada tiga faktor yang mempengaruhi upaya pencegahan pelecehan seksual di KRL, yaitu mendesain keamanan, mengorganisasi prosedur yang lebih efektif dan mengembangkan produk yang aman dalam lingkungan. Hal ini dilakukan agar masyarakat lebih mengerti mengenai kejahatan pelecehan seksual dalam transportasi KRL, dan dapat memberikan perhatian khusus terhadap pelecehan seksual ini yang bertujuan agar para pelaku kejahatan pelecehan seksual tidak berdaya disaat berada dalam stasiun ataupun dalam gerbong KRL dengan ini dapat untuk mengurangi kejahatan pelecehan seksual yang terjadi.

Kata Kunci : Pelecehan Seksual, Perempuan, PT.KCI

ABSTRACT

The purpose of this study is to find out on how to prevent crime against sexual harassment in public transportations. This research uses qualitative method, the location of the study was conducted on Jakarta Electric Train (*Kereta Rel Listrik Jakarta / KRL*). This study uses data collection techniques by observing, in-depth interviews and documenting. After the data and information have been obtained, it is then analyzed through data grouping, from this data grouping the writer is able to draw more specific conclusions to get a more accurate conclusion. Based on the results of the research on prevention strategies for sexual harassment in public transportations, sexual harassment is commonly happen to women, though it can also happen to other communities in KRL transportation. To prevent sexual harassment crimes, Indonesian Commuter Train Companies are making efforts to prevent sexual harassment in KRL. This includes three factors of influencing the effort to reduce sexual harassment in the city. These three factors are designing security, organizing effective procedures and developing safe products. It is done so that people will understand sexual harassment crimes in KRL and would pay special attention to sexual harassment so that perpetrators of sexual harassment criminals are helpless while at the KRL stations or train.

Keywords: Sexual Harassment, Women, Indonesian Commuter Train Companies

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Angkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian, untuk menuju keberlanjutan angkutan umum memerlukan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum kota yang seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.

Angkutan umum perkotaan adalah salah satu tulang punggung ekonomi perkotaan dimana kota yang 'baik' dan 'sehat' dapat ditandai dengan melihat kondisi sistem angkutan umum perkotaannya. Hal ini disebabkan karena, transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan umat manusia selama hal itu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan, pergerakan aktifitas manusia maupun barang sebagai komponen mikro suatu perekonomian. Sektor transportasi harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala kegiatan di semua lokasi yang berbeda dan tersebar dengan karakter fisik yang berbeda pula.

Dengan adanya angkutan umum yang aman, cepat dan murah, selain mencerminkan keteraturan kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan

perekonomian kota. Menurut Rinaldi (18:2017) dalam panasila dan undang-undang 1945 setiap orang berhak atas kesejahteraan sosial yang meliputi rasa keselamatan, kesusilaan, dan ketentraman lahir batin yang sebaik-baiknya bagi dirinya dengan menjunjung tinggi hak-hak dan kewajiban manusia. prasarana transportasi mempunyai dua peran utama,yaitu: Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut dan, untuk mendukung pergerakan manusia dan barang.

Dengan melihat dua peran yang di sampaikan di atas, peran pertama sering digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana. Misalnya saja akan dikembangkan suatu wilayah baru dimana pada wilayah tersebut tidak akan pernah ada peminatnya bila wilayah tersebut tidak disediakan sistem prasarana transportasi. Sehingga pada kondisi tersebut,parsarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. (Tamin,1999:5).

Di Indonesia perkembangan transportasi mulai dirasakan setelah bangsa asing berdatangan ke Indonesia. Sebelumnya masyarakat di Indonesia hanya menggunakan sarana transportasi hewan seperti kuda, lembu, dan sapi untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ketempat yang lain. Setelah datangnya bangsa asing transport tasi di Indonesia mulai menggunakan alat gerobak yang

beroda. Kemudian perkembangan transportasi Indonesia semakin maju ketika Indonesia mulai dikuasai oleh pemerintah kolonial Belanda. Pada masa ini alat-alat transportasi sudah menggunakan mesin-mesin pengangkut. Kedatangan bangsa-bangsa Belanda membawa peralatan transportasi darat yang sudah modern.

Kemajuan transportasi di Indonesia berlanjut ketika pemerintah Inggris menjadi penguasa. Pada masa itu Indonesia dipimpin oleh Raffles yang kemudian mengembangkan sistem transportasi Indonesia dengan membangun jalan raya yang membentang dari Anyer sampai Panarukan. Disamping itu pemerintah Raffles juga membangun stasiun-stasiun kereta api di daerah-daerah. Kemajuan transportasi pada masa pemerintahan Inggris ini ditujukan untuk memperlancar distribusi hasil-hasil produksi industri Inggris ke Indonesia. Setelah berakhirnya pemerintahan Inggris di Indonesia sistem transportasi di Indonesia lama kelamaan mengalami kemajuan.

Perkembangan teknologi transportasi di Indonesia terus berlanjut sampai Indonesia merdeka. Pemerintah mengembangkan teknologi transportasi didorong oleh kebutuhan manusia akan transportasi. Dengan adanya transportasi dapat memberikan kemudahan bagi masyarakat Indonesia.

Secara umum pemerintah Indonesia pada masa itu meningkatkan teknologi transportasi karena dengan adanya fungsi transportasi yaitu, pertama memperlancar hubungan, pengangkutan dan interaksi antar desa, antar kota, antar wilayah, antar pulau, bahkan antar Negara. Hal ini dilakukan karena keadaan

wilayah Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan oleh perairan. (lugcool.blogspot.com, 10 April 2015)

Jakarta adalah ibu kota dari negara kita Indonesia. Setiap ibu kota di berbagai negara akan meningkatkan kualitas dalam segi apapun tak terkecuali masalah transportasi umum. Tahun 2019 MRT (Mass Rapid Transit) salah satu transportasi umum yang selangkah lebih maju dari berbagai negara sarana transportasi di Jakarta akan mulai beroperasi. Proses pembangunan MRT sendiri sudah dimulai sejak tahun 2013, transportasi baru yang akan dinikmati oleh warga ibu kota ini hadir karena menengok ke belakang alias membandingkan dengan transportasi yang sudah ada tetapi belum bisa mengurangi kemacetan yang terjadi di Jakarta.

Berikut perkembangan transportasi umum di Jakarta dari delman hingga MRT yang perlu kita ketahui:

1. Awal masa kolonial delman adalah alat transportasi umum yang digunakan oleh masyarakat Indonesia termasuk Batavia. moda ini belum digunakan mesin melainkan tenaga kuda.
2. Belanda mulai memperkenalkan trem transportasi umum yang lebih maju daripada delman yang mirip kereta listrik dan melintas di jalan umum.
3. Antara tahun 1930-1989, becak masuk Indonesia kendaraan beroda tiga dengan menggunakan sepeda ini dahulu hanya roda dua dan satu pengemudi.
4. Blue bird mulai memperkenalkan pelayanan transportasi umum berupa mobil dengan menggunakan argometer pada tahun 1972 yang kita kenal dengan nama taksi.

5. Antara tahun 1960-1970 oplet mulai beroperasi di Jakarta.
6. Bajaj kendaraan roda tiga yang berisik suaranya ini mulai populer pada tahun 1970. Kini bajaj mulai digantikan dengan bajaj berbahan bakar gas yang ramah lingkungan.
7. Angkutan kota/mikrolet diperkenalkan pada tahun 1970 sebagai pengganti bemo yang dapat menampung banyak penumpang.
8. Diperkenalkan pada tahun 1962 metromini awalnya hanyalah bis yang akan digunakan untuk transportasi peserta pesta olahraga nasional. Namun hingga saat ini metromini masih beroperasi dan menjadi transportasi alternatif karena banyak menjangkau banyak daerah di Jakarta.
9. Diperkenalkan pada tahun 2004 dan masih beroperasi hingga saat ini, bus transjakarta hadir untuk memberikan jasa angkutan yang lebih cepat, nyaman, dan terjangkau bagi warga Jakarta.
10. Sejak 2014-2015 Indonesia dihebohkan dengan transportasi baru berbasis sistem aplikasi online yang menawarkan jasa ojek dan taksi online. Sempat terjadi pro dan kontra hadirnya transportasi online ini menjadi pilihan banyak warga Jakarta dengan tarif murah dan menghemat waktu.
11. Tahun 2019 MRT(Mass Rapid Transit) hadir sebagai salah satu transportasi umum yang akan menjadi pilihan publik dan diperkirakan dapat mengurangi kemacetan di Jakarta. (IDN TIMES, 28 Maret 2018)

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tidak ada pasal yang secara tegas melarang beroperasinya angkutan umum beroda dua atau beroda tiga. Dalam pasal 138 ayat (3) UU No. 22/2009 hanya disebutkan

bahwa angkutan umum orang dan barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum.

Sebelum UU No. 22/2009 disahkan, UU No. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan PP No. 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan menyebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. UU No. 22/2009 menyatakan semua peraturan dalam PP No. 41/1993 tentang angkutan jalan yang dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru.

Untuk wilayah Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berhenti menerbitkan izin operasi bajaj sejak 1988. Pemprov DKI juga telah melarang bajaj dan bemo di Jakarta berdasarkan Perda DKI Jakarta No. 8/2007 tentang ketertiban umum. Pasal 2 ayat (6) Perda DKI No. 8/2007 menyatakan setiap orang atau badan dilarang membuat, merakit atau mengoperasikan angkutan umum kendaraan jenis empat yang bermesin dua tak. Yang dimaksud dengan kendaraan jenis empat bermesin 2 (dua) tak adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan umum seperti bajaj (dua tak), motor becak (mobec), dan sejenisnya (penjelasan pasal 2 ayat (6) perda DKI No. 8/2007).

Transportasi umum beberapa tahun belakangan ini terus digalakan pembangunannya. Mulai dari krl, busway dan yang terbaru adalah LRT dan MRT. Tentu dengan semakin membaiknya fasilitas layanan dan transportasi umum ini diharapkan mampu mengatasi kemacetan ibukota. Ini juga yang diharapkan

masyarakat dan kenyamanan dan harga yang terjangkau. Melihat perkembangan krl sekarang ini memang terasa sekali dampak dan perbedaannya dari krl yang kumuh dan kini sudah bertransformasi menjadi krl yang aman dan nyaman. Krl yang dulu seakan tidak punya masa depan dan kini menjadi kebanggaan masyarakat.

Perbedaan sangat kontras jika dibandingkan dengan transportasi bus saat ini. Kawasan blok m dulu merupakan salah satu terminal paling sibuk dan ramai di Jakarta. Berbagai jenis bus dengan berbagai jurusan yang menghubungkan dari satu kota ke kota lainnya, selalu menderu ditengah bisingnya kawasan terminal, lengkap dengan perilaku sopir yang ugal-ugalan. Namun seiring berkembangnyatransportasi umum yang lebih aman dan nyaman masyarakat banyak lebih memilih krl dan meninggalkan bus yang menggundang resiko kecelakaan lebih tinggi(Kompasiana, 20 Februari 2019) .

Lokasi stasiun krl yang banyak tersebar dijangkung kota Jakarta yang mudah dijangkau oleh penumpang, hal ini yang menjadi alasan mengapa para penumpang rela berdesak-desakan saat berada di atas krl, namun situasi ini sekaligus juga dimanfaatkan oleh para pelaku pelecehan seksual untuk melakukan aksinya kepada penumpang.

Banyak penumpang wanita terutama mahasiswi sering kali menjadi korban pelecehan seksual. Pelecehan seksual terjadi selama dalam perjalanan dan dilakukan penumpang laki-laki terhadap perempuan, biasanya pelaku melakukan

aksi pelecehan seksual di saat penumpang kereta berdesakan dan pada posisi berdiri.

Banyak perempuan di wilayah jabodetabek menjadikan kereta rel listrik(KRL) sebagai pilihan pertama moda transportasi sehari-hari. Tapi kurangnya keamanan yang ada dikrl membuat kaum wanita sering kali menjadi incaran kriminal terutama pelaku pelecehan seksual.

Menurut catatan internal PT KCI sebagai operator KRL selama 2017 ada 25 kasus pelecehan seksual yang terjadi di dalam KRL maupun stasiun. Dari keseluruhan kasus ini tidak ada satu pun korban yang melanjutkan laporan kepada aparat penegak hukum. Pada 2018 ada 34 kasus, 20 kasus di antaranya dilanjutkan kepada aparat penegak hukum. (Shafira, 2017)

Tabel I.1 Data kasus pelecehan seksual di KRL (kereta rel listrik) yang terlapor dan tidak terlapor

Tahun	Kasus	Yang tidak dilaporkan	Yang dilaporkan	Jumlah
2017	25	25	0	25
2018	34	14	20	34

Sumber: PT KCI (kereta commuter Indonesia)

Berikut bentuk-bentuk kejahatan yang terjadi di KRL:

1. Meraba paha
2. Menggesekan kemaluan
3. Meremas bagian belakang

Dari kasus tersebut maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengangkat judul “ **Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)**”.

B. Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang di ambil oleh penulis adalah “Apa upaya yang dilakukan oleh pemilik transportasi umum agar tidak terjadinya Pelecehan Seksual di Transportasi Umum?”

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana strategi pencegahan kejahatan terhadap pelecehan seksual di transportasi umum.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini adalah:

1. Manfaat teoritis

Peneliti dapat mengetahui lebih jauh lagi bagaimana strategi pencegahan kejahatan pelecehan seksual di transportasi umum.

2. Manfaat praktis

- a. Sebagai informasi bagi masyarakat tentang maraknya pelecehan seksual yang terjadi di transportasi umum.
- b. Sebagai informasi bagi instansi yang ada agar lebih aktif dalam menyikapi tentang maraknya pelecehan seksual yang terjadi di transportasi umum.

BAB II

STUDI KEPUSTAKAAN

A. Study kepustakaan

1. Konsep Kriminologi

Kriminologi ditemukan oleh P.Topinard (1890 – 1911) Seorang ahli antropologi Prancis. Kriminologi merupakan ilmu pengetahuan yang mempelajari sebab akibat kejahatan. Secara umum kata Kriminologi berasal dari kata “*crime*” yang artinya kejahatan atau biasa disebut dengan penjahat, dan “*logos*” yang artinya ilmu pengetahuan, maka Kriminologi dapat disimpulkan ilmu yang membahas tentang kejahatan dan penjahat (Santoso dkk, 2001:9). Dengan mempelajari ilmu Kriminologi kita dapat mengetahui faktor atau sebab seseorang melakukan perilaku menyimpang serta kejahatan, dan bagaimana menyelesaikan permasalahan.

Reaksi masyarakat terhadap perilaku menyimpang dan tindak kejahatan adalah sebagai salah satu aspek dalam kajian ilmu kriminologi yang dapat terwujud secara formal sebagai sistem peradilan pidana, namun juga dapat terwujud secara informal antara lain sebagai usaha pencegahan kejahatan secara swakarsa oleh masyarakat. Maka dari kedua bentuk reaksi tersebut, baik formal maupun informal merupakan dari usaha pengamanan masyarakat.

Ada beberapa para ahli beranggapan tentang ilmu kriminologi:

a) W. A. Bonger

Kriminologi adalah ilmu pengetahuan yang bertujuan menyelidiki kejahatan seluas-seluasnya, pengetahuan seluas-luasnya itu berarti kriminologi juga

mempelajari gejala-gejala lain dari patologi sosial seperti kemiskinan, anak haram, pelacuran, alkoholisme, dan bunuh diri.

b) M. P. Vrij

M. P.Vrij mendefinisikan kriminologi sebagai ilmu yang mempelajari kejahatan, mula-mula mempelajari kejahatan itu sendiri, kemudian sebab-sebab serta akibat dari kejahatan tersebut. (Indah sri Utari, 2012:3).

c) Van Bemelen

Van bemelen mendefinisikan kriminologi sebagai ilmu yang mempelajari kejahatan, yaitu perbuatan yang merugikan dan kelakuan yang tidak sopan yang menyebabkan adanya teguran atau tantangan.

d) Soedjono Dirjosisworo

Kriminologi adalah ilmu pengetahuan dari berbagai ilmu yang mempelajari kejahatan-kejahatan sebagai masalah manusia.(Abintoro Prakoso, 2013:14)

e) Edwin H. Sutherland

Edwin H. Sutherland mendefinisikan kriminologi merupakan keseluruhan pengetahuan yang membahas kejahatan sebagai suatu gejala sosial.(indah Sri Utari,2012:4)

2. Konsep Transportasi Umum

Transportasi adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan wahana digerakan manusia, hewan atau mesin (Zulfiar Sani,2010:2). Tujuan orang menggunakan alat transportasi adalah agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat

tujuannya. Fungsi transportasi ini tidak hanya dilihat secara perorangan tapi juga dilihat dari kepentingan masyarakat luas.

- a. Penggerakan pembangunan, sebuah daerah terpencil dengan hasil ekonomi dari sumber daya alam apabila tidak terdapat lalu lintas dan angkutan ke daerah tersebut maka akan terpicil daerah tersebut, karena itui apabila ada angkutan maka daerah tersebut dapat digerakan pembangunannya.
- b. Melayani keinginan nyata pada ekonomi yang sudah berjalan maka transportasi diperlukan untuk menunjang pergerakan barang atau orang dari satu tempat ke tempat yang lain (Sani,2010:2).

Dari pendapat di atas maka dapat disimpulkan jika transportasi merupakan sebuah pergerakan atau mobilitas manusia dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan angkutan. Fungsi dari transportasi ini sendiri dapat mengerakan roda ekonomi dari satu daerah yang telah ada transportasi karena kegiatan masyarakat di daerah tersebut sudah lebih berkembang dari daerah yang tidak atau belum ada sistem lalu lintas.

Dalam kegiatan transportasi tentu banyak faktor pendukung untuk melaksanakan sistem transportasi yang baik. Jika suatu transportasi tidak diatur dengan baik maka bisa jadi menimbulkan berbagai masalah seperti kemacetan dan kecelakaan lalulintas atau ruang publik yang tidak teratur karena terlakasananya transportasi yang baik. Faktor yang mendukung berjalannya transportasi yang baik antara lain :

- a. Rute (jaringan) yang terdiri dari asal, tujuan dan lintasanya.
 - b. Prasaran (infrastruktur) sesuai dengan transportasi yang digunakan.
 - c. Sarana alat untuk melakukan perpindahan.
 - d. Operasional proses pengaturan operasi kendaraan agar dapat efisien mungkin.
 - e. Peraturan pelaksanaan yang mengatur penggunaan prasarana karena banyak pemakaian pada saat yang bersamaan pada satu tempat atau ruang.
 - f. Pengawasan agar pemakaian prasarana berjalan lebih tertib sesuai dengan peraturan yang dikeluarkan.
 - g. Penumpang (konsumen) yang memerlukan alat angkut untuk memudahkan perpindahannya dan agar lebih cepat untuk mencapai tujuan yang diinginkan.
 - h. Pihak yang terkena dampak angkutan (lingkungan) pihak yang dapat mengganggu atau terganggu dalam proses pergerakan atau pengoperasian sarana. (Zulfiar sani,2010:12)
1. Kebijakan transportasi perkotaan.

Kebijakan transportasi digunakan sebagai pedoman pelaksanaan kegiatan transportasi, adapun kebijakan transportasi dibagi menjadi 6 kebijakan (dikutip dari Rahardjo Adisasmita dan Sakti Adjisasmita,2011:18) yaitu

- a. Kebijakan transportasi yang terkonsolidasi.

Terkonsolidasi diartikan sebagai upaya pemanfaatan kapasitas moda transportasi yang tersedia secara maksimum. Pemanfaatan kapasitas

sarana transportasi secara terkonsolidasi adalah mengupayakan faktor penumpang (*passenger factor* atau sering disebut pula *load factor*) mencapai angka (presentase) yang tinggi.

b. Kebijakan transportasi yang terkoordinasi

Terkoordinasi diartikan bahwa masing-masing jenis sarana angkutan perkotaan dalam melaksanakan kegiatan usahanya, yaitu dalam penyediaan jumlah dan kapasitasnya yang ditempatkan dalam rute atau trayek yang dilayani, penentuan tarif angkutan, pemberian izin usaha dan lainnya, harus dilakukan secara terkoordinasi dengan baik, tidak seharusnya mengikuti kepentingan masing-masing sarana angkutan perkotaan yang berbeda-beda itu, dalam penyelenggaraan pelayanan kegiatan transportasinya tidak dilakukan secara sendiri-sendiri, tetapi terkait satu sama lain.

c. Kebijakan transportasi yang terintegrasi

Terintegrasi atau terpadu dimaksudkan bahwa penyelenggaraan kegiatan pelayanan transportasi perkotaan yang mencakup prasarana transportasi dan sarana transportasi dikelola dan dilaksanakan secara kesisteman. Secara kesisteman berarti keseluruhan unsur transportasi, yang meliputi prasarana transportasi dan sarana transportasi baik darat, laut dan udara dikelola dan dilaksanakan dalam kegiatan pelayanan transportasi yang padu, yang utuh secara menyeluruh.

d. Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi

Tersinkronisasi berarti sesuai (kesesuaian) atau serasi (keserasian). Kebijakan transportasi yang tersinkronisasi dimaksudkan menyediakan berbagai sarana angkutan yang serasi dalam jenisnya, dalam jumlahnya dalam besaran kapasitas angkutannya. Jumlah sarana angkutan yang serasi dimaksudkan tersedia mencukupi, tidak perlu berlebihan atau tidak kekurangan kebijakan transportasi yang tersinkronisasi dimaksudkan untuk menyediakan jumlah dan kapasitas sarana angkutan yang serasi dengan besarnya kebutuhan jasa transportasi kebijakan transportasi

e. Kebijakan transportasi yang berkesinambungan

Berkesinambungan diartikan bahwa pelayanan transportasi diselenggarakan ke seluruh bagian wilayah daerah perkotaan, untuk memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi bagi penduduk yang bermukim tersebar di seluruh bagian daerah perkotaan. Terlaksananya pembangunan perkotaan yang berkelanjutan ditunjang oleh pelayanan transportasi yang berkesinambungan. Fungsi transportasi sangat penting dan strategis dalam melayani pembangunan dan pertumbuhan perkotaan yang cenderung semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk kota yang cukup tinggi.

f. Kebijakan transportasi yang harmonis

Kebijakan diartikan sebagai kegiatan yang dilakukan melalui berbagai unsur, satu sama lain tidak terjadi benturan untuk menciptakan keadaan

yang lebih harmonis dapat mewujudkan meliputi banyak faktor, diantaranya didukung oleh peraturan yang komperhensif, akomodatif dan implikatif pengelola dan perilaku kegiatan transportasi yang tinggi, serta keperdulian masyarakat luas

3. Konsep Keamanan

Keamanan (*security*) adalah keadaan bebas dari bahaya. Istilah ini bisa digunakan dengan hubungan keapada kejahatan, segala bentuk kecelakaan, dan lain-lain. Keamanan merupakan topik yang luas termasuk keamanan nasional terhadap teroris, keamanan rumah terhadap maling dan penyusup lainnya, keamanan finansial terhadap kehancuran ekonomi dan banyak situasi berhubungan lainnya.

Keamanan berasal dari kata pokok “aman” yang berarti: bebas, terlindung dari bahaya, selamat, tidak membahayakan, yakin, dapat dipercaya, dapat diandalkan. Sedangkan “keamanan memiliki arti” suasana aman “ketentraman, ketenangan (peter salim,2002).

Para penyedia jasa layanan transportasi darat diminta meningkatkan layanannya terhadap konsumen terutama dalam hal keamanan dan kenyamanan. Ketua komunitas konsumen indonesia (KKI) David M.L. Tobing mengatakan, jasa layanan transportasi darat di daerah urban telah mengalami perbaikan dari waktu ke waktu. Namun melihat sejumlah persoalan masih membayangi industri pelayanan transportasi darat tersebut, terutama dalam hal pemberian jaminan keamanan dan kenyamanan terhadap konsumen.

Dalam melakukan pencegahan seksual terhadap pelecehan seksual memang sedikit mengalami kendala, untuk melawan memang harus dibutuhkan keberanian dari korban dan juga kepedulian lingkungan sekitar terhadap perilaku bejat tersebut. Untuk korban yang merasa dilecehkan sebaiknya langsung melawan dan bila perlu teriak agar bisa menciutkan mental si pelaku dan juga bisa membuat lingkungan sekitar kita tahun dan peduli terhadap perlakuan keji tersebut. Selain itu juga dibutuhkan sosialisasi dari organisasi peduli perempuan agar masyarakat paham dan tau cara mencegah dan mengatasi permasalahan yang ada. Bahkan jika perlu melakukan penyuluhan dan kerja sama terhadap beberapa perusahaan penyedia jasa transportasi umum untuk mencegah terjadinya pelecehan seksual. (Kompasiana, 28 April 2019)

4. Konsep Kriminal

Kriminal adalah suatu konsep yang berhubungan dengan perilaku atau perbuatan jahat yang dilakukan oleh seseorang atau sekelompok. Hal ini seperti dikatakan Kartono (2007) bahwa crime adalah kejahatan dan criminal dapat diartikan sebagai perbuatan jahat, maka tindakan kriminal dapat diartikan sebagai perbuatan kriminal. Kemudian menurut Jhonson (dalam kartono (2007) kejahatan adalah suatu perbuatan yang dilakukan dengan sengaja dan kelalaian, telah melanggar hukum pidana dan karena itu diancam sebagai hukuman.

Menurut kartono (2007) pengertian tindak kriminal dapat dilihat dari berbagai aspek, yaitu aspek yuridis, sosial dan ekonomi. Adapun penjelasannya sebagai berikut:

- a. Kriminal ditinjau dari aspek yuridis ialah jika seseorang melanggar peraturan atau undang-undang pidana dan dinyatakan bersalah oleh pengadilan serta dijatuhi hukuman dalam hal ini berarti jika seseorang belum dijatuhi hukuman maka orang tersebut belum dianggap sebagai penjahat.
- b. Kriminal ditinjau dari aspek sosial ialah jika seseorang mengalami kegagalan dalam menyesuaikan dirinya atau berbuat menyimpang dengan sadar dari norma-norma yang berlaku dalam masyarakat sehingga perbuatannya tidak dapat dibenarkan oleh masyarakat yang bersangkutan.
- c. Kriminal ditinjau dari aspek ekonomi ialah jika seseorang dianggap merugikan orang lain dengan membebankan kepentingan ekonominya kepada masyarakat sekelilingnya sehingga dianggap sebagai penghambat atas kebahagiaan orang lain.

Hampir sejalan dengan pemikiran diatas, menurut kartono (2008) definisi kejahatan dapat dilihat dari 2 aspek;

- a. Yuridis formal

Tindakan kriminal adalah bentuk tingkah laku yang bertentangan dengan moral kemanusiaan (immoral), merugikan masyarakat, asosial, sifatnya juga melanggar hukum serta undang-undang pidana.

- b. Sosiologis

Tindakan kriminal adalah semua bentuk ucapan, perbuatan dan tingkah laku yang secara ekonomi, politik dan sosial psikologis yang

sangat merugikan masyarakat, melanggar norma-norma masyarakat (baik yang tercakup maupun yang belum dalam undang-undang pidana).

Salah satu pihak yang paling sering merasakan kurang aman adalah kaum perempuan, dimana kaum perempuan sering mendapatkan kejahatan seksual seperti pelecehan seksual sampai pemerkosaan. Secara umum definisi pelecehan seksual adalah setiap tindakan perilaku/gerak-gerik seksual yang tidak dikehendaki dalam bentuk verbal (kata-kata) atau tulisan, fisik, tidak verbal, dan visual untuk kepentingan seksual, memiliki muatan seksual sehingga menyebabkan kemarahan, perasaan terhina, malu, tidak nyaman dan tidak aman bagi orang lain.

Tindakan pelecehan seksual sudah tidak aneh lagi dan sudah banyak terjadi dimana-mana dikantor, supermarket, tempat wisata, mall, dan angkutan umum. Terjadinya pelecehan seksual bisa dipicu oleh cara berpakaian seseorang, apalagi sekarang ini pergaulan anak muda sudah semakin bebas dalam cara berpakaian dan bergaul maka dari itu tidak aneh sekarang ini banyak perempuan yang berpakaian senonoh. Ironisnya korban pelecehan seksual itu tidak hanya perempuan normalakan tetapi sering juga perempuan penyandang cacat mendapatkan perlakuan pelecehan itu.

Bentuk-bentuk kejahatan seksual :

a) **Pemerkosaan**

Perkosaan bisa dimaknai sebagai serangan dalam bentuk pemaksaan hubungan seksual, dalam serangan seksual itu ada upaya paksa, kekerasan, tekanan psikologis.

b) Pelecehan seksual

Pelecehan seksual ini adalah tindakan lewayt sentuhan fisik atau nonfisik, yang sengaja atau berulang-ulang atau hubungan fisik yang bersifat seksual bukan suka sama suka.

c) Eksploitasi seksual

Eksploitasi seksual tindakan penyalahgunaan kekuasaan yang timpang, atau penyalahgunaan kepercayaan untuk tujuan kepuasan seksual atau untuk memperoleh keuntungan.

d) Perdagangan perempuan untuk tujuan seksual

Perdagangan perempuan untuk tujuan seksual ini meliputi tindakan merekrut, mengangkut, menampung, mengirim, memindahkan atau menerima seseorang dengan paksaan atau rayuan untuk tujuan prostitusi atau eksploitasi seksual.

e) Perbudakan seksual

Perbudakan seksual adalah situasi dalam pelaku merasa menjadi 'pemilik' atah tubuh korban sehingga berhak untuk melakukan apapun termasuk memperoleh kepuasan seksual melalui pemerkosaan atau cara lain.

(Ramdhani Iqbal. 2017. Kasus Pelecehan Seksual Dalam Transportasi Umum Menurut Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat. Jakarta, Vol 4 No 1)

5. Konsep Penyimpangan

Tingkah laku menyimpang adalah tingkah laku tercela, yang dilakukan oleh individu yang timbul akibat adanya faktor-faktor internal dan eksternal. Tingkah laku menyimpang juga diartikan sebagai segala tindakan negatif yang dapat mempengaruhi individu dengan lingkungannya serta hubungan sosialnya.

Perilaku menyimpang dapat dikatakan sebagai *behavior disorder* yang diartikan perilaku menyimpang itu dapat dikatakan sebagai karena adanya stimulus negatif yang mempengaruhi individu sehingga menimbulkan suatu respon dalam dirinya untuk melakukan hal tersebut dan mewujudkannya dalam bentuk perilaku yang menyimpang (Boeree, 2009).

Adapun tingkah laku menyimpang lainnya yang dikemukakan menurut Hurlock (1998) menjelaskan bahwa tingkah laku menyimpang adalah tingkah laku yang dianggap tercela, tingkah laku yang melanggar aturan-aturan serta nilai-nilai sosial. Selain itu, terdapat beberapa pengertian tingkah laku menyimpang lainnya yang dijabarkan oleh para ahli yaitu:

Menurut Sparinah Saldi (Willis, 2008) yang mengemukakan bahwa: tingkah laku menyimpang adalah bentuk tindakan yang melanggar dari norma-norma sosial dan nilai-nilai kehidupan. Sedangkan menurut Dwikurnia (Zaden, 2004) yang menjelaskan bahwa penyimpangan perilaku itu adalah perilaku yang dilakukan oleh sejumlah besar orang dianggap sebagai hal yang tercela.

Jadi berdasarkan beberapa pengertian tersebut, dapat disimpulkan bahwa tingkah laku menyimpang adalah tingkah laku yang dianggap tercela, melanggar

norma-norma dan nilai sosial yang dihasilkan dari suatu stimulus negatif sehingga menyebabkan respon terhadap tingkah laku individu.

Perilaku penyimpangan seksual merupakan tingkah laku seksual yang tidak dapat diterima oleh masyarakat karena tidak sesuai dengan tata cara serta norma-norma agama. Peyimpangan seks dikuasai oleh kebutuhan-kebutuhan neorotis dengan doronga-dorongan non-seksualitas dari pada kebutuhan erotis yang pada akhirnya menuntun seseorang pada tingkah laku meyimpang. Peyimpangan seksual ini dapat merugikan orang lain dan orang banyak. Ketidakwajaran seksual “sexual perversion” itu mencangkup perilaku seksual atau fantasi-fantasi seksual yang diarahkan pada pencapaian orgasme lewat relasi diluar hubungan kelamin heteroseksual dengan jenis kelamin yang sama atau dengan partner yang belum dewasa dan bertentangan dengan norma-norma tingkah laku seksual dalam masyarakat yang bisa diterima secara umum. (kartono:1998:22).

Berikut penyimpangan seksual menurut Surturetna (2001) adalah sebagai berikut:

- a) Perzinaan
- b) Pemerkoasaan
- c) Pelacuran
- d) Laki-laki pecinta laki-laki (homoseksual)
- e) Perempuan pecinta perempuan (lesbianisme)

- f) Pecinta seks anak (pedofilia erotica). (Mahfiana layyin. 2017. *Keterlibatan perempuan dalam penyelesaian konflik harta bersama*. Surakarta, Vol 1(No.7)

6. Konsep Pelecehan Seksual

Adalah perilaku pendekatan-pendekatan yang terkait dengan seks yang tak diinginkan, termasuk permintaan untuk melakukan seks dan perilaku lainnya yang secara verbal ataupun fisik merujuk pada seks. Pelecehan seksual dapat terjadi dimana saja baik ditempat umum seperti transportasi umum, pasar, sekolah, kantor maupun di tempat pribadi seperti rumah. Dalam kejadian pelecehan seksual biasanya terdiri dari 10 persen kata-kata pelecehan, 10 persen intonasi yang menunjukkan pelecehan dan 80 persen non verbal.

7. Landasan Teori

Penelitian ini menggunakan teori pencegahan kejahatan, *Situational Crime Prevention* atau strategi pencegahan kejahatan pada waktu tertentu dan pada dasarnya lebih menekankan bagaimana caranya mengurangi kesempatan untuk pelaku yang akan melakukan kejahatan, terutama pada situasi, tempat dan waktu tertentu. Strategi pencegahan kejahatan situasional merupakan pengembangan dari strategi pencegahan kejahatan yang hanya terfokus pada faktor pelaku kejahatan. Pendekatan baru ini lebih melihat faktor-faktor baru yang juga berpengaruh, seperti konteks dimana kejahatan itu terjadi. Kemudian, dikembangkanlah suatu pemahaman yang lebih mendalam terhadap lingkungan fisik dan organisasi sosial yang memungkinkan terjadinya kejahatan tersebut.

Pendekatan pada pencegahan kejahatan situasional lebih melihat pada konteks dimana kejahatan itu terjadi. Fokus utama dari pendekatan situasional adalah mengurangi kesempatan seseorang atau kelompok orang untuk melakukan kejahatan. Pendekatan ini menjelaskan perbuatan jahat oleh orang-orang yang biasanya bertingkah laku rasional, tetapi berada dalam tekanan-tekanan khusus dan cenderung untuk mempergunakan kesempatan.

Pendekatan ini memiliki tiga indikator untuk menentukan definisinya, yaitu:

- a. Diarahkan pada bentuk-bentuk kejahatan yang spesifik.
- b. Melibatkan manajemen, desain atau manipulasi lingkungan sekitar dengan cara sistematis.
- c. Menjadikan kejahatan sebagai suatu hal yang sulit untuk menjadi, mengkondisikan bahwa kejahatan yang dilakukan akan kurang menguntungkan bagi pelaku (Clarke dalam Sanusi,2007:98).

Situasional Crime Prevention pada dasarnya mencari yang sederhana untuk mengurangi adanya kejahatan melalui tiga langkah umum, sebagai berikut:

1. Membuat desain keamanan
2. Mengorganisasi prosedur yang efektif, yaitu melalui serangkaian upaya perencanaan dan penggunaan prinsip-prinsip manajemen.
3. Mengembangkan produk yang aman, yaitu menciptakan produk yang sulit dicari atau disalah gunakan.(Clarke dalam Sanusi, 2007:89)

Dari identifikasi karakter kejahatan dan situasi yang mendukung, upaya pencegahan kejahatan secara situasional bertujuan untuk menciptakan suatu desain kondisi yang dapat menangkal kejahatan. Desain penangkalan kejahatan terkadang hanya berkaitan dengan pemikiran sederhana, namun lebih luas lagi mencakup beberapa teknik yang dapat mereduksi faktor-faktor pendukung penyebab terjadinya kejahatan.

Pencegahan kejahatan adanya upaya antisipasi dengan pengenalan dan penilaian sebuah resiko kejahatan beserta tindak antisipasinya agar dapat menghilangkan atau mengurangi tindak kejahatan. Untuk mencegah tindak kejahatan berbagai upaya control langsung dalam menghadapi resiko. Secara operasional pencegahan kejahatan dapat dijelaskan sebagai praktik pengelola resiko kejahatan. Dalam pendekatan kelola resiko kejahatan melibatkan:

- a. Menghapus keseluruhan beberapa resiko.
- b. Mengurangi beberapa resiko dengan mengurangi sejauh mana cedera atau kehilangan dapat terjadi.
- c. Menyebarkan beberapa resiko melalui keamanan fisik, elektronik, menghalangi, menolak, menunda, atau mendeteksi tindak kejahatan.
- d. Memindahkan beberapa resiko melalui pembelian asuran dan keterlibatan potensial lainnya.
- e. Menerima beberapa resiko.

B. Kerangka Pemikiran

Uma sekarang dalam bukunya *business research* 1992 dalam (sugiyono, 2010) mengemukakan bahwa, kerangka berfikir merupakan model keseptual tentang bagaimana teori berhubungan dengan berbagai faktor yang telah di identifikasikan sebagai masalah yang penting.

Kerangka pemikiran atau paradigma adalah pandangan dunia dari peneliti untuk memahami asumsi-asumsi metodologis sebuah studi secara ontologis, epistemologis, dan aksiologis (Wiriaatmadja, 2014:85). Kerangka berfikir yang baik akan menjelaskan secara teoritis pertautan variable yang akan diteliti. Berdasarkan variable penelitian yaitu “Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Trasportasi Umum”, kemudian diukur dengan teori yang dijadikan sebagai indicator yang terjadi maka peneliti mencoba menjelaskan hubungan antar unsur diatas agar tidak terjadi kesalahan dan penafsiran.

Gambar II.1 Kerangka Pemikiran Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Studi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)



Sumber :Modifikasi Penulis 2019

C. Konsep Operasional

Untuk mempermudah penganalisaan dan menghindari kesalahan dalam pengertian dan pemahaman, maka penulis perlu mengoperasionalkan variable yang akan digunakan sebagai ladsan dalam penelitian ini. Untuk lebih jelasnya peneliti menguraikan konsep operasioanl pada penelitian sebagai berikut ini:

1. Kriminologi adalah keseluruhan ilmu pengetahuan yang berkaitan dengan perbuatan kejahatan sebagai gejala sosial dan mencakup

proses-perbuatan hukum, pelanggaran hukum dan reaksi atas pelanggaran hukum.

2. Transportasi Umum adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanannya.
3. Keamanan adalah keadaan bebas dari bahaya.
4. Kriminal adalah segala tindakan atau sesuatu yang dilakukan individu, kelompok, ataupun komunitas yang melanggar hukum atau tindakan kejahatan sehingga mengganggu keseimbangan atau stabilitas sosial dalam masyarakat.
5. Penyimpangan adalah perilaku yang melanggar standar perilaku atau harapan dari sebuah kelompok atau masyarakat.
6. Pelecehan Seksual adalah perilaku pendekatan-pendekatan yang terkait dengan seks yang tak diinginkan, termasuk permintaan untuk melakukan seks, dan perilaku lainnya yang secara verbal ataupun fisik merujuk pada seks.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tipe Penelitian

Metode penelitian diartikan sebagai cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu dalam penelitian. Secara umum dikenali ada dua metode penelitian yang identik dengan ilmu sosial yaitu, penelitian kualitatif dan kuantitatif (Suryana,2010;2.3).

Secara umum terdapat dua metode yang digunakan dalam penelitian ilmu sosial, yaitu metode penelitian kualitatif dan metode penelitian kuantitatif. Penelitian kuantitatif adalah penelitian tentang riset yang bersifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis.

Dalam metode proses dan makna (perspektif subyek) lebih ditonjolkan dalam penelitian kualitatif. Sedangkan penelitian kuantitatif adalah penelitian ilmiah yang sistematis terhadap bagian-bagian dan fenomena serta hubungan-hubungannya. Proses pengukuran adalah bagian yang sentral dalam penelitian kuantitatif karena hal ini memberikan hubungan yang fundamental antara pengamatan empiris dan ekspresi matematis dari hubungan-hubungan kuantitatif.

Pada penelitian ini, penelitian menggunakan metode penelitian kualitatif karena data hasil penelitian lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang di temukan di lapangan sehingga penelitian ini dapat diarahkan untuk menghimpun data, mengambil makna, dan meperoleh pemahaman dari kasus tersebut.

B. Metode Penelitian Kualitatif

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang bertujuan menggambarkan keadaan yang sebenarnya tentang apa yang terjadi dilokasi penelitian melalui pengumpulan, pengidentifikasian serta menganalisa data sehingga diperoleh suatu jawaban atas permasalahan yang dirumuskan.

Kualitatif adalah sebagai metode yang tergolong baaru dibandingkan kuantitatif karena popularitasnya belum lama, dinamakan metode postpositivistik karena berlandaskan pada filsafat postpositivisme. Metode ini disebut juga sebagai metode artistic, karena proses penelitian lebih bersifat seni dan disebut sebagai metode interpretive karena data hasil penelitian lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan dilapangan (Suryana,2010;6).

Metode penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat postpositivisme, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah, (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrument kunci, pengambilan sampel sumber data dilakukan secara purposive dan snowbaal, teknik pengumpulan dengan triangulasi (Gabungan), analisis data bersifat induktif/kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi.

Ada beberapa jenis penelitian kualitatif. Berikut ini adalah penjelasan dari jenis-jenis penelitian tersebut

a. Metode Etnografi

Menurut Le Clompte dan Schensuletnografi adalah metode penelitian yang berguna untuk menemukan pengetahuan yang terdapat atau terkandung dalam suatu budaya atau komunitas tertentu.

b. Metode fenomenologi

Istilah fenomenologis berasal dari bahasa Yunani, yaitu phainomenon (penampakan diri) dan logos (akal). Ilmu tentang penampakan berarti ilmu tentang apa yang menampakan diri pada pengalaman subjek.

c. Metode Studi Kasus

Bogdan dan Biklen (1982;73) studi kasus merupakan pengujian secara rinci terhadap satu latar atau satu orang subjek atau satu tempat penyimpanan dokumen atau satu peristiwa tertentu. Surachmad (1982;92) membatasi pendekatan studi kasus sebagai suatu pendekatan dengan memusatkan perhatian pada suatu kasus secara intensif dan rinci.

d. Metode Teori Dasar

Jujun S. Suriasumantri (1985;76) menyatakan bahwa penelitian dasar atau murni adalah penelitian yang bertujuan menemukan pengetahuan baru yang sebelumnya belum pernah diketahui.

e. Metode Studi Kritis

Metode studi kritis adalah metode yang digunakan dalam penelitian yang berkembang dari teori kritis, feminis, ras dan pascamodern yang bertolak dari asumsi bahwa pengetahuan bersifat subjektif. Peneliti feminis biasanya memusatkan perhatiannya pada masalah jender, ras sedangkan penelitian pascamodern memusatkan pada institusi sosial dan kemasyarakatan.

f. Metode Analisis Konsep

Menurut Peter Salim dalam kamus besar Bahasa Indonesia (1990:61) analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (perbuatan, karangan dan sebagainya) untuk mendapatkan fakta yang tepat (asal-usul, sebab, penyebab, sebenarnya, dan sebagainya). Penelitian yang memfokuskan kepada suatu konsep yang telah ada sebelumnya, agar dapat difahami, digambarkan, dijelaskan dan implementasinya di lapangan.

g. Metode Analisis Sejarah

Metode analisis sejarah atau penelitian historis menurut Jack. R. Fraenkel & Norma E. Wallen, 1990:411 dalam Yatim Riyanto, 1996:22 adalah penelitian yang secara eksklusif memfokuskan kepada masa lalu.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan studi kasus dalam metodologi penelitian kualitatif. Metode studi kasus menurut Bogdan dan Bikien (1982:73) studi kasus merupakan pengujian secara rinci terhadap satu atau satu orang subjek atau satu tempat penyimpanan dokumen atau satu peristiwa tertentu. Surachnad (1982:92) membatasi pendekatan studi kasus sebagai suatu

pendekatan dengan memusatkan perhatian pada suatu kasus secara intensif dan rinci.

C. Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian ini dikota Jakarta, alasan penulis tertarik melakukan penelitian di krl ialah masih banyaknya pelecehan seksual yang terjadi transportasi umum khususnya krl (kereta rel listrik).

D. Informan dan Key informan

Penelitian kualitatif tidak dimaksudkan untuk generalisasi dari hasil penelitiannya. Oleh karena, pada penelitian kualitatif tidak dikena; adanya populasi dan sampel (Bagong, 2005:171). Subjek penelitian yang telah tercermin dalam focus penelitian ditentukan secara tidak sengaja. Subjek penelitian ini menjadikan informen yang akan memberikan berbagai informasi yang diperlukan selama proses penelitian. Informen adalah seseorang yang benar-benar mengetahui suatu persoalan atau permasalahan tertentu yang darinya dapat diperoleh informasi yang jelas, akurat dan terpercaya baik berupa pernyataan, keterangan atau data-data yang dapat membantu Dallah memahami persoalan atau permasalahan tersebut.

Bagong, (2005:172) informan penelitian meliputi beberapa macam, yaitu:

1. Informan kunci (key informan) merupakan mereka yang mengetahui dan memiliki berbagai informasi pokok yang diperlukan dalam penelitian.
2. Informan utama merupakan meraka yang terlibat langsung dalam interaksi sosial yang diteliti.

3. Informan tambahan merupakan mereka yang dapat memberikan informasi walaupun tidak langsung terlibat dalam interaksi sosial yang diteliti.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan informan kunci dan informan utama yaitu sebagai berikut:

Tabel III.I Jumlah Narasumber Yang Menjadi Key Informan dan Informan

NO	Narasumber	Key Informan	Informan	Jumlah
1	Korban	2		2
2	PT.KAI	2		2
3	Aktivis Perempuan		1	1
4	Satpam Kereta	1		1
5	Pengguna KRL	4		4
Jumlah				10

Sumber Data: Yoga pratama

E. Jenis dan Sumber Data

1. Data Primer

Yaitu pengumpulan data penelitian berdasarkan hasil wawancara dengan para key informan. Dalam penelitian ini penulis memilih

2. Data sekunder

Data yang diperoleh dari berbagai sumber sehingga tidak bersifat otentik lagi, data sekunder dalam penelitian ini dan data-data pendukung lainnya yang berkenaan dengan

F. Teknik Pengumpulan Data

Mustofa, dalam penelitian kriminologi (2005:69), teknik pengumpulan data yang biasanya dilakukan untuk survey pengakuan diri terdiri dari dua cara diantaranya:

1. Observasi yaitu merupakan upaya pengumpulan data dengan penulis terjun langsung kelapangan atau lokasi penelitian.
2. Wawancara adalah tanya jawab lisan antara dua orang atau lebih secara langsung, penulis melakukan tanya jawab langsung dengan para informan dan menggunakan pedoman wawancara tak terstruktur.
3. Dokumentasi yaitu terhadap dokumen-dokumen resmi yang terkait dengan
4. Salah satu teknik pengumpulan data yang dilakukan penulis yaitu dengan wawancara langsung secara tidak terstruktur terhadap

informan dan wawancara ditujukan kepada key informan yang dimaksud sehingga didaot data primer berupa hasil wawancara. Data primer adalah data yang diperoleh dari lapangan, data tersebut secara langsung dikumpulkan sendiri oleh penulis dan biasanya diperoleh dengan cara survey atau wawancara langsung.

5. Hal inii dilakukan agar peneliti mendapat data yang benar-benar akurat dan terpercaya.

G. Teknik pengolahan data

Pengolahan data merupakan bagian yang amat penting dalam metode ilmiah, karena dengan pengolahan data, data tersebut dapat diberi arti dan makna yang berguna dalam memecahkan masalah penelitian. Data mentah yang telah dikumpulkan perlu dipecah-pecahkan dalam kelompok-kelompok, diadakan kategorisasi, dilakukan manipulasi serta diperas sedemikian rupa sehingga data tersebut mempunyai makna untuk menjawab masalah dan bermanfaat untuk menguji hipotesa atau pertanyaan penelitian.

Mengadakan manipulasi terhadap data mentah berarti mengubah data mentah tersebut dari bentuk awalnya menjadi suatu bentuk yang dapat dengan mudah memperlihatkan hubungan-hubungan antara fenomena. Beberapa tingkatan kegiatan perlu dilakukan, antara lain memeriksakan dta mentah, sekali lagi, membuatnya dalam bentuk tabel yang berguna, baik secara manual ataupun dengan menggunakan komputer.

Setelah data disusun dalam kelompok-kelompok serta hubungan-hubungan yang terjadi dianalisa, perlu pula dibuat penafsiran-penafsiran terhadap hubungan antara fenomena yang terjadi dan membandingkannya dengan fenomena-fenomena lain di luar penelitian tersebut. Berdasarkan pengolahan data tersebut, perlu dianalisis dan dilakukan penarikan kesimpulan hasil penelitian.

Pengolahan data secara sederhana diartikan sebagai proses mengartikan data-data lapangan sesuai dengan tujuan, rancangan, dan sifat penelitian. Misalnya dalam rancangan penelitian kuantitatif, maka angka-angka yang diperoleh melalui alat pengumpul data tersebut harus diolah secara kuantitati, baik melalui pengolahan statistik inferensial maupun statistik deskriptif. Lain halnya dalam rancangan penelitian kualitatif, maka pengolahan data menggunakan teknik non statistik, mengingat data-data lapangan diperoleh dalam bentuk narasi atau kata-kata, bukan angka-angka. Mengingat data lapangan disajikan dalam bentuk narasi kata-kata, maka pengolahan datanya tidak bisa dikuantifikasikan. Perbedaan ini harus dipahami oleh peneliti atau siapapun yang melakukan penelitian, sehingga penyajian data dan analisis kesimpulan penelitian relevan dengan sifat atau jenis data dan prosedur pengolahan data yang akan digunakan. Di atas dikatakan bahwa pengolahan data diartikan sebagai proses mengartikan data lapangan, yang berarti supaya data lapangan yang diperoleh melalui alat pengumpul data dapat dimaknai, baik secara kuantitatif maupun kualitatif, sehingga proses penarikan kesimpulan penelitian dapat dilaksanakan. Dengan demikian, pengolahan data tersebut dalam

kaitannya dengan praktek pendidikan adalah sebagai upaya untuk memaknai data atau fakta menjadi makna.

Makna penelitian yang diperoleh dalam pengolahan data, tidak sampai menjawab analisis "kemengapaan" tentang makna-makna yang diperoleh. Misalnya dalam rancangan penelitian kuantitatif, maka angka-angka yang diperoleh melalui alat pengumpul data tersebut harus diolah secara kuantitatif, baik melalui pengolahan statistik inferensial maupun statistik deskriptif.

Teknik pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut :

1) Penyusunan data

Data yang sudah ada perlu dikumpulkan semua agar mudah untuk mengecek apakah semua data yang dibutuhkan sudah terekap semua. Kegiatan ini dimaksudkan untuk menguji hipotesis penelitian. Penyusunan data harus dipilih data yang ada hubungannya dengan penelitian, dan benar-benar autentik. Adapun data yang diambil melalui wawancara harus dipisahkan antara pendapat responden dan pendapat interviwer.

2) Klasifikasi data

Klasifikasi data merupakan usaha menggolongkan, mengelompokkan, dan memilih data berdasarkan pada klasifikasi tertentu yang telah dibuat dan ditentukan oleh peneliti. Keuntungan klasifikasi data ini adalah untuk memudahkan pengujian hipotesis.

3) Pengolahan data

Pengolahan data dilakukan untuk menguji hipotesis yang telah dirumuskan. Hipotesis yang akan diuji harus berkaitan dan berhubungan dengan permasalahan yang akan diajukan. Semua jenis penelitian tidak harus dihipotesis akan tetapi semua jenis penelitian wajib merumuskan masalahnya, sedangkan penelitian yang menggunakan hipotesis adalah metode eksperimen. Jenis data akan menentukan apakah peneliti akan menggunakan teknik kualitatif atau kuantitatif. Data kualitatif diolah dengan menggunakan teknik statistik baik statistika non parametrik maupun statistika parametrik. Statistika non parametrik tidak menguji parameter populasi akan tetapi yang diuji adalah distribusi yang menggunakan asumsi bahwa data yang akan dianalisis tidak terikat dengan adanya distribusi normal atau tidak harus berdistribusi normal dan data yang banyak digunakan untuk statistika non parametrik adalah data nominal atau data ordinal.

4) Interpretasi hasil pengolahan data

Tahap ini menerangkan setelah peneliti menyelesaikan analisis datanya dengan cermat. Kemudian langkah selanjutnya peneliti menginterpretasikan hasil analisis akhirnya peneliti menarik suatu kesimpulan yang berisikan intisari dari seluruh rangkaian kegiatan penelitian dan membuat rekomendasinya. Menginterpretasikan hasil analisis perlu diperhatikan hal-hal antara lain: interpretasi tidak melenceng dari hasil analisis, interpretasi harus masih dalam batas kerangka penelitian, dan secara etis peneliti rela mengemukakan kesulitan dan hambatan-hambatan sewaktu dalam penelitian.

H. Teknik analisa data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain, sehingga mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain (Sugiono, 2010; 334)



I. Rencana Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian.

Untuk mengetahui jadwal waktu kegiatan dalam penelitian adalah dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel. III.2. Jadwal Dan Waktu Penelitian Strategi Pencegahan Kejahatan Terhadap Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum (Dtudi Kasus Kereta Rel Listrik Di Jakarta)

No	Jenis Kegiatan	Bulan Dan Minggu Tahun 2019/2020																			
		Desember				Jaanuari				Februari				Maret				April			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Persiapan Dan Penyusunan UP																				
2	Seminar UP																				
3	Revisi UP																				
4	Usulan penelitian																				
5	Analisa Data																				
6	Penyusunan Laporan Penelitian (skripsi)																				
7	Konsultasi Revisi Skripsi																				
8	Ujian Skripsi																				
9	Revisi Skripsi																				
10	Penggandaan Serta Penyerahan Skripsi																				

BAB IV

DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Jakarta

a. Sejarah Singkat Kota Jakarta

Menurut sejarah Jakarta mengawali sejarahnya sebagai kota pelabuhan yang bernama “sunda kelapa” pada masa kerajaan Hindu Pajajaran. Pada tahun 1552 bangsa portugis tiba di sunda kelapa atas utusan Gubernur malaka dan merupakan bangsa barat yang pertama kali datang ke sunda kelapa. Dengan tujuan meminta ijin untuk mendirikan benteng pertahanan di dekat muara sungai ciliwung. Setelah berhasil mengadakan perjanjian dengan penguasa Sunda Kelapa Bangsa Portugis kembalikan ke malaka.

Pada 1527 bangsa Portugis kembali ke sunda kelapa namun tanpa diketahui Sunda Kelapa telah jatuh ke tangan Fatahillah dan bangsa Portugis berusaha merebut kembali Sunda Kelapa. Maka terjadilah pertempuran antara bangsa Portugis dan Fatahillah di sekitar teluk Jakarta. Atas pertemuan ini Fatahillah menang dan mengubah nama Sunda Kelapa menjadi Jayakarta.

Cornelis De Houtman datang (1596) dan mendirikan VOC (1619). Nama Jayakarta diganti menjadi Batavia dibawah pimpinan belanda ± 350 tahun kekuasaannya di Indonesia Belanda takluk kepada Jepang (1942), kemudian Batavia diganti menjadi “Jakarta”.

b. Geografi

Kota Jakarta merupakan dataran rendah dengan ketinggian rata-rata 7 meter diatas permukaan laut, terletak pada posisi 6012' lintang selatan dan 106048' bujur timur. Luas wilayah provinsi DKI Jakarta adalah berupa daratan seluas 661,52 km² dan lautan seluas 6,977,5 km². Jakarta terbagi ke dalam 5 wilayah kota administrasi dan 1 kabupaten administrasi. Secara umum kota Jakarta berbatasan dengan daerah-daerah berikut:

1. Sebelah Selatan :Kota Depok
2. Sebelah Timur :Kota Bekasi
3. Sebelah Barat :Kota Tangerang
4. Sebelah Utara :Laut Jawa

Seluruh dataran terdiri dari endapan Pleistocene yang terdapat pada ± 50 m dibawah permukaan tanah. Bagian selatan terdiri atas lapisan alluvial, sedang dataran rendah pantai merentang ke bagian pedalaman sekitar 10 km. di bawahnya terdapat lapisan endapan yang lebih tua yang tidak tampak pada permukaan tanah karena tertimbun seluruhnya oleh endapan alluvium. Di wilayah bagian utara baru terdapat pada kedalaman 10-25 m, makin ke selatan permukaan keras semakin dangkal 8-15 m. pada bagian tertentu juga terdapat lapisan permukaan tanah yang keras dengan kedalaman 40 m.

Keeadaan kota Jakarta umumnya beriklim panas dengan suhu udara maksimum berkisar 32,7°C - 34,°C pada siang hari, dan suhu udara minimum berkisar 23,8°C – 25,4°C pada malam hari. Rata-rata curah hujan sepanjang

tahun 237,96 mm, selama periode 2002-2006 curah hujan terendah sebesar 122,0 mm terjadi pada tahun 2002 dan tertinggi sebesar 267,4 mm terjadi pada tahun 2005. Dengan tingkat kelembaban udara mencapai 73,0 – 78,0 persen dan kecepatan angin rata-rata mencapai 2,2 m/detik – 2,5 m/detik.

c. Visi dan Misi Kota Jakarta

Dikutip dari website resmi pemerintah kota Jakarta (ppid.jakarta.go.id), visi dan misi kota Jakarta sebagai berikut:

1. Visi Kota Jakarta

Jakarta kota maju, lestari dan berbudayan yang warganya terlibat dalam mewujudkan keberadaban, keadilan dan kesejahteraan bagi semua.

2. Misi Kota Jakarta

- a. Menjadikan Jakarta kota yang aman, sehat, cerdas, berbudaya, dengan memperkuat nilai-nilai keluarga dan memberikan ruang kreativitas melalui kepemimpinan yang melibatkan, menggerakkan dan memanusiakan.
- b. Menjadikan Jakarta kota yang memajukan kesejahteraan umum melalui terciptanya lapangan kerja, kestabilan dan keterjangkauan kebutuhan pokok, meningkatnya keadilan sosial, percepatan pembangunan infrastruktur, kemudahan investasi dan berbisnis, serta perbaikan pengelolaan tata ruang.

- c. Menjadikan Jakarta tempat wahan aparatur negara yang berkarya, mengabdikan, melayani, serta menyelesaikan berbagai permasalahan kota dan warga, secara efektif, meritokratis dan berintegritas.
- d. Menjadikan Jakarta kota yang lestari, dengan pembangunan dan tata kehidupan yang memperkuat daya dukung lingkungan dan sosial.
- e. Menjadikan Jakarta ibukota yang dinamis sebagai simpul kemajuan inonesia yang bercirikan keadilan, kebangsaan dan kebhinekaan.

Tabel. IV.I. Data Penduduk di Kota Jakarta Tahun 2017

NO	KODE KEMENDAGRI	KABUPATEN/KOTA	LUAS WILAYAH(KM ²)	PENDUDUK(JIWA)	KEPADATAN(JIWA/KM ²)	2017		
						KECAMATAN	KELURAHAN	DESA
1	31.01	kab.kepulauan seribu	10,18	27,123	2.664,34	2	6	0
2	31.73	kota.jakarta barat	124,44	1.234.121	18.676,64	8	56	0
3	31.71	kota.jakarta pusat	52,38	1.138.346	21.732,46	8	44	0
4	31.74	kota.jakarta selatan	154,32	2.188.457	14.181,29	10	65	0
5	31.75	kota.jakarta timur	182,7	2.944.493	16.116,55	10	65	0
6	31.72	kota.jakarta utara	139,99	1.711.386	12.225,06	6	31	0
		TOTAL	664,01	10.333.926	15.562,91	44	267	0

B. Sejarah singkat PT.KCI

- a. *PT. Kereta Commuter Indonesia* adalah salah satu anak perusahaan di lingkungan *PT. Kereta Api Indonesia* (Persero) yang dibentuk dengan nama awal yaitu *PT.KAI Commuter* jabodetabek sesuai dengan inpres No. 5 tahun 2008 dan Surat Menneq BUMN No. S-653/MBU/2008 tanggal 12 Agustus 2008.

Pembentukan anak perusahaan ini berawal dari keinginan para stakeholdernya untuk lebih focus dalam memberikan pelayanan yang berkualitas dan menjadi bagian dari solusi permasalahan transportasi perkotaan yang semakin kompleks.

PT. KAI Commuter Jabodetabek ini akhirnya resmi menjadi anak perusahaan PT.KERETA API (Persero) sejak tanggal 15 september 2008 yaitu sesuai dengan akte pendirian No.415 Notaris Tn. Ilmiawan Dekrit, S.H.

Seiring dengan perjalanan, memasuki usia ke-9, prospek untuk mengembangkan usaha hingga ke luar jabodetabek terbentang luas. Untuk itulah sesuai Surat Keputusan Menteri Hukum dan Ham Republik Indonesia nomor AHU-0019228.AH.01.02 tanggal 19 september 2017, nama KCJ resmi berubah menjadi Kereta Comuter Indoesia. Perubahan nama ini kemudian juga diluncurkan kepada public pada 20 september 2017 oleh direktur keuangan PT.KAI bersama seluruh Direksi PT.KCI.

Kehadiran *PT.KERETA COMMUTER INDONESIA* dalam industri jasa angkutan KA Commuter bukanlah kehadiran yang tiba-tiba, tetapi juga merupakan proses pemikiran dan persiapan yang cukup panjang. Di mulai dengan pembentukan *Divisi Angkutan jabodetabek* oleh induknya PT.Kereta Api (Persero), yang memisahkan dirinya dari saudara tuanya PT.Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta.setelah pemisahan ini pelayanan KRL di wilayah Jabodetabek berada dibawah PT.Kereta Api (Persero) Divisi Angkutan Perkotaan Jabodetabek dan pelayanan KA jarak jauh yang beroperasi di wilayah Jabodetabek berada dibawah PT. Kereta Api (Persero) Daop 1 Jakarta.

b. Visi dan misi PT.KCI

Dikutip dari website resmi PT.KCI (krl.co.id) visi dan misi PT.KCI sebagai berikut:

1. Visi PT.KCI

Mewujudkan jasa angkuta kereta commuter sebagai pilihan utama dan terbaik

2. Misi PT.KCI

Menyelenggarakan jasa angkutan kereta commuter yang mengutamakan, Keselamatan, Pelayanan, Kenyamanan dan ketepatan waktu serta berwawasan lingkungan.

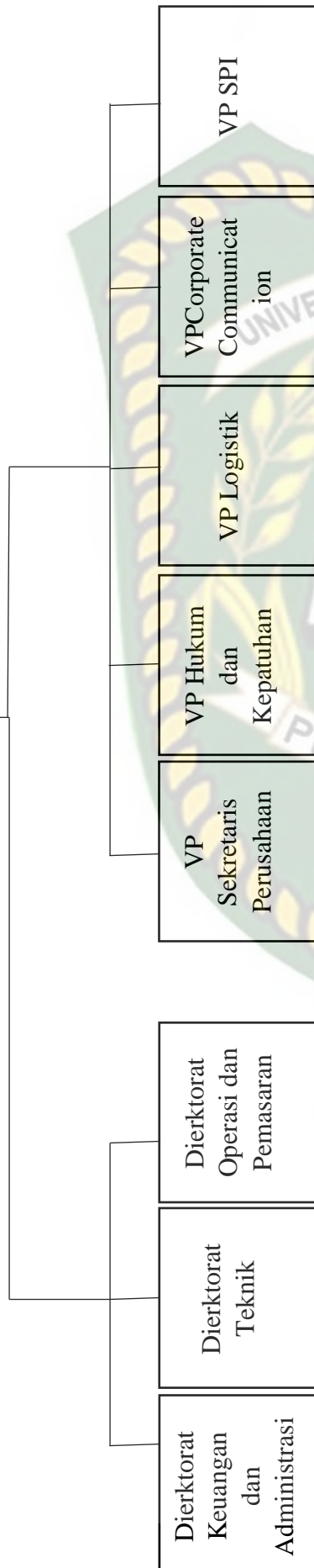
c. Maksud dan tujuan perusahaan

Yaitu untuk melakukan usaha di bidang transportasi pada umumnya, khususnya dibidang perkeretaapian dengan menyediakan barang dan atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat yang meliputi usaha pengangkutan orang dengan kereta api dan usaha non angkutan penumpang dengan menerapkan prinsip-prinsip perseroan terbatas.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

d. Struktur organisasi

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Persiapan dan Pelaksanaan Penelitian.

1. Persiapan Penelitian.

Sebelum penelitian berlangsung, peneliti melakukan beberapa tahap persiapan sebagai berikut :

a. Studi Pendahuluan.

Studi pendahuluan dilakukan yaitu dengan wawancara tidak terstruktur terhadap informan yang berhubungan dengan fenomena terjadi. Wawancara tidak terstruktur juga dilakukan terhadap informan dari pihak PT. KCI (Kereta Commuter Indonesia), korban, penumpang kereta biasa, aktivis perempuan sebagai data awal penulis untuk melakukan penelitian. Selanjutnya yaitu dengan penggunaan sumber data tertulis baik dari buku yang dibaca oleh penulis maupun dari dokumen-dokumen yang penulis dapat dari PT. KCI, serta penulis memperoleh informasi untuk menulis penelitian yang akan diteliti.

b. Penyusunan Pedoman Wawancara.

Sebelum melakukan wawancara, peneliti membuat pedoman wawancara. Pedoman wawancara dibuat berdasarkan tujuan penelitian, pertanyaan penelitian, tinjauan pustaka serta hasil studi pendahuluan. Pedoman wawancara yang disusun adalah wawancara semi struktur. Bentuk wawancara ini memungkinkan peneliti untuk mengembangkan pertanyaan sesuai dengan situasi dan kasus pelecehan seksual di KRL (Kereta Rel Listrik). Wawancara mulai dengan menanyakan pertanyaan umum, seperti menanyakan identitas, usia, kesibukan sehari-hari.

Pertanyaan ini dilakukan sebagai sebuah cara untuk membangun sebuah rasa nyaman ketika diwawancarai dan kedekatan antara informan dan peneliti.

Setelah itu wawancara dilakukan dengan menanyakan kasus apa, bagaimana bisa terjadi dan dimana lokasi terjadinya. Wawancara akan dilakukan satu kali pertemuan, namun apabila diperlukan dapat dilakukan wawancara berikutnya. Untuk membantu proses pengambilan data, peneliti mempersiapkan pulpen, buku catatan dan perekam suara serta kamera sebagai dokumentasi pengambilan gambar (foto).

2. Pelaksanaan Penelitian.

Penelitian diawali dengan memilih subjek yang tepat. Pemilihan subjek diawali dengan penelitian menuju PT. KCI, dan dihadapkan kepada Manager External Relations & Corporate Image Care dengan harapan mendapat data awal sebagai jalan izin untuk melaukan penelitan selanjutnya. Setelah itu penulis menuju ke KRL untuk mewawancarai petugas keamanan yang berada didalam KRL.

B. Hasil Penelitian.

Hasil penelitian ini berfokus terhadap apa upaya yang dilakukan oleh pemilik transportasi umum agar tidak terjadinya pelecehan seksual ditransportasi umum. Beberapa pertanyaan yang akan peneliti ajukan kepada subjek peneliti adalah sebagai berikut:

- a. Pertanyaan kepada Manager External Relations & Corporate Image Care PT. KCI :

- Bagaimana PT. KCI menangani kejahatan pelecehan seksual yang terjadi?
Bagaimana sikap dan tindakan yang dilakukan terkait permasalahan ini?

- Apa saja Langkah-langkah apa yang diberikan pada pelaku kejahatan di KRL?

- Bagaimana strategi PT. KCI untuk menekan tingkat kejahatan yang terjadi pada KRL?

b. Pertanyaan kepada Staff PT. KCI :

- Bagaimana tindakan PT. KCI untuk mengurangi beberapa resiko yang dapat terjadi di KRL?

- Bagaimana dengan pengembangan yang dilakukan PT. KCI sendiri pak terhadap pelecehan seksual ini?

- Apa langkah-langkah PT. KCI untuk kedepannya agar tidak terjadi pelecehan seksual di KRL?

- Apa saja bentuk-bentuk penyebaran keamanan untuk pengguna KRL agar mengurangi resiko dari kejahatan?

- Apakah PT. KCI tidak ingin menambah gerbong khusus wanita untuk mengurangi terjadinya pelecehan seksual?

c. Pertanyaan kepada Security KRL :

- Apakah bapak mengetahui pelecehan seksual di KRL?

- Apa tindakan tegas yang bapak berikan kepada pelaku pelecehan seksual?

d. Pertanyaan kepada Aktifis Perempuan :

- Bagaimana Ibu menyikapi pelecehan seksual yang terjadi di KRL?

- Apakah ibu pernah melihat sendiri kejadian ini?

e. Pertanyaan kepada Korban Pelecehan :

- Apakah mbak pernah mengalami pelecehan di KRL?
- Bagaimana kronologi kejadian saat itu?
- Bagaimana tanggung jawab yang diberikan pihak PT. KCI terhadap mbak?

f. Pertanyaan kepada Penumpang KRL :

- Apakah anda sudah mengetahui tentang pelecehan seksual yang terjadi di krl?
- Bagaimana pendapat anda tentang fasilitas sekarang yang ada di krl apakah sudah cukup baik untuk mengurangi pelecehan seksual tersebut?

Berdasarkan hasil wawancara antara peneliti dengan para subjek penelitian, terdapat beberapa jawaban penting yang berhubungan dengan kasus yang peneliti angkat. Berikut adalah rangkuman jawaban dari hasil wawancara tersebut:

1. Bapak Adli Hakim Nasution (selaku Manager External Relations & Corporate Image Care) Penulis mengharapkan izin dari beliau sebagai penguat bagi penulis bahwa penelitian ini benar murni adanya. dan dapat memberikan gambaran bagi penulis tentang standar aturan yang ada di PT. KCI. Terkait permasalahan ini, beliau selaku Manager External Relations & Corporate Image Care memberi penjelasan bahwa bila terjadi pelecehan seksual di KRL dan tertangkap oleh petugas keamanan, pihak keamanan KRL langsung mengamankan pelaku dan mendata pelaku sebagai proses awal pemeriksaan. Setelah itu pihak PT. KCI akan menyerahkan pelaku ke pihak Berwajib atau Polisi, karena pihak PT. KCI tidak punya kewenangan hanya bisa mendata

pelaku. dan dari keterangan beliau langkah-langkah yang dilakukan oleh pihak PT. KCI hanya sebatas mengamankan, mengintrogasi, mendata, dan menyerahkan pelaku ke pihak berwajib. Dalam menyikapi maraknya pelecehan seksual di KRL, ada beberapa strategi yang dilakukan oleh pihak PT. KCI yaitu dengan menambahkan pihak personil pengamanan di dalam KRL. Berdasarkan standar pelayanan minimum Kementerian Perhubungan itu hanya berjumlah 2 orang petugas keamanan dalam satu rangkaian kereta, namun dalam menyikapi hal itu pihak PT. KCI menambah pihak personil 2 orang lagi dan dalam satu rangkaian kereta terdapat 4 personil keamanan yang bertugas jadi sudah double dari standar pelayanan. Beliau juga menjelaskan, penambahan personil keamanan di KRL dilakukan agar keamanan di setiap batasan gerbong wanita bisa lebih efektif..

2. Bapak Rio (selaku Staff PT. KCI).

Bapak Rio merupakan Staff PT. KCI yang dimana bila terjadi pelecehan seksual di KRL beliau lah yang bertugas mendata dan memberi laporan ke atasan PT. KCI. Dalam permasalahan ini beliau memberi penjelasan mengenai tindakan yang dilakukan oleh pihak PT. KCI, pihak PT. KCI melakukan kerja sama dengan aparat wilayah setempat Polisi dan TNI. Kerja sama ini dilakukan untuk mengurangi pelecehan seksual yang terjadi, bila ada kasus pelecehan seksual pihak PT. KCI akan langsung menghubungi Polisi wilayah setempat. Beliau mengatakan kerja sama dengan Polisi setempat dilakukan agar komunikasi antara pihak berwajib dengan pihak keamanan KRL lebih cepat diproses. Dan untuk pihak TNI, kami di KAI Group mempunyai MOU

antara pihak KAI dengan mabes TNI. Jadi ada penugasan personil di KAI Group dan yang biasanya terlihat di stasiun-stasiun KRL. Dengan begitu penumpang akan merasa lebih nyaman karena personil dari TNI memakai seragam lengkap dan dari penjelasan beliau, yang mau melakukan kejahatan pasti akan berfikir dua sampai tiga kali untuk melakukan kejahatan. Terkait permasalahan pihak PT. KCI melakukan pengembangan keamanan bila pelaku masih menggunakan jasa transportasi KRL pihak keamanan akan memberikan pantauan lebih terhadap pelaku. Beliau juga menjelaskan, PT. KCI tidak mempunyai kewenangan untuk melarang pelaku menggunakan transportasi umum khususnya KRL. Dalam hal ini juga beliau menjelaskan juga mengenai langkah-langkah kedepannya yang dilakukan pihak PT. KCI, agar pelecehan seksual ini tidak terjadi lagi pihak PT. KCI memasang cctv disetiap rangkaian kereta dan teknologi *face record*. Pihak PT. KCI juga sudah melakukan bentuk-bentuk penyebaran keamanan untuk pengguna KRL agar dapat mengurangi resiko kejahatan, Hal ini berupa kampanye di delapan puluh stasiun KRL. dan dari penjelasan beliau, sampai sekarang masih terpajang banner disetiap sudut stasiun KRL. dan dalam internal PT. KCI, pihak PT. KCI dalam satu tahun belakang ini merapikan database mengenai pelaku pelecehan seksual, hal ini dilakukan agar pihak keamanan bisa lebih sensitif melakukan pemantauan terhadap pelaku pelecehan seksual tersebut. Dalam penambahan gerbong khusus wanita dari penjelasan beliau sudah dirapatkan, namun ada beberapa point yang membuat gerbong khusus wanita tidak ditambah. Karena pihak PT. KCI tidak melihat dari kasus pelecehan

seksual saja dan masih banyak kasus kejahatan yang lain dan mengambil keputusan kalau gerbong khusus wanita untuk saat ini sudah cukup.

3. Bapak M. Irfan (selaku Security Kerta Rel Listrik).

Bapak M. Irfan merupakan Security KRL. Terkait permasalahan ini, beliau mengatakan bahwasanya pelecehan seksual ini sering terjadi dan ada beberapa kasus pelecehan seksual yang beliau sendiri melakukan penanganan terhadap pelaku. Beliau juga menjelaskan mengenai tindakan apa saja yang diberikan terhadap pelaku, dalam penjelasan beliau pelaku yang tertangkap tangan langsung diamankan bersama korbannya ke pos keamanan security yang ada distasiun berikutnya untuk dilakukan proses pendataan untuk pihak PT. KCI. Dan setelah itu kita akan menanyakan kepada korban apakah kasus ini akan ditindak lanjutin kepihak yang berwajib. Dan dari penjelasan beliau, biasanya dari beberapa kasus yang saya tangani, permasalahan pelecehan seksual ini tidak pernah kasusnya diangkat ke kantor Polisi. Beliau mengatakan, pihak korban tidak mau ribet apa lagi berurusan dengan pihak ke Polisian karena memerlukan waktu yang lama untuk di Proses.

4. Ibu Dewi Nova (selaku Aktifis Perempuan)

Ibu Dewi Nova merupakan aktifis perempuan, beliau juga aktif dalam melakukan kampanye terhadap diskriminasi perempuan. Dalam masalah pelecehan seksual ini, beliau menyikapinya bahwasanya masih sering terjadinya pelecehan yang diterima oleh perempuan khususnya di KRL. Beliau juga menjelaskan, hal ini sebenarnya sudah lama terjadi bahkan disaat beliau masih dibangku kuliah beliau pernah mengalami pelecehan ini. Dalam

permasalahan ini beliau mengatakan seharusnya ada perhatian khusus yang diberikan pemerintah untuk perempuan. Menurut beliau, perempuan selalu menjadi korban kejahatan terutama pelecehan ditransportasi umum. Ibu dewi uga hanya sering mendengar kasus pelecehan ini dari berita ataupun media sosial. Menurut beliau, banyak perempuan yang mendapatkan perilaku tidak enak saat sedang berada didalam KRL dan banyak diantara perempuan tidak punya keberanian untuk melapor permasalahan ini kepihak keamanan KRL. Perempuan masih takut, apakah dengan mereka melapor permasalahan ini mereka akan mendapatkan perlakuan khusus dari pihak KRL. Hal ini lah yang membuat kami sebagai aktifis perempuan, bergerak untuk mengkampanyekan ini kepada masyarakat, pemerintah dan terutama pihak PT. KCI untuk lebih memberi perhatian khusus terhadap perempuan yang menggunakan transportasi umum.

5. Ibu Nadya Salma (Penumpang Biasa)

Ibu Nadya Salma merupakan penumpang pengguna jasa transportasi umum khusus KRL. Beliau belum pernah melihat secara langsung kejadian tersebut. Beliau hanya membaca berita dimedia sosial tentang pelecehan yang terjadi di KRL. Menurut beliau pelecehan seksual ini juga masalah yang besar tetapi wanita sendiri pun harus bisa lebih waspada kalo sedang menggunakan KRL dan kalau bisa kalau menggunakan KRL masuk kedalam kegerbong khusus wanita. Dan masalah fasilitas yang ada menurut beliau sudah cukup baik dan satpam juga sangat peka terhadap tindakan-tindakan yang mencurigakan jadi beliau merasa sudah cukup aman.

6. Ibu Amalia Dyandra (Penumpang Biasa)

Ibu Amalia Dyandra merupakan penumpang pengguna jasa transportasi umum khusus KRL. Dalam menyikapi kasus pelecehan seksual di KRL. Beliau juga pernah hampir jadi korban saat menggunakan transportasi KRL pada saat itu tetapi beliau ditolong oleh seorang bapak-bapak. Menurut beliau fasilitas yang ada di KRL sekarang ini sudah cukup baik karena adanya security di gerbong rangkaian KRL. Menurut beliau itu bisa membuat para pelaku kejahatan akan berfikir lagi untuk melakukan pelecehan tersebut dan beliau juga menyebutkan alangkah baiknya ditambah lagi seperti cctv disetiap rangkaian KRL untuk bisa lebih memperhatikan penumpang dan bisa memberikan rasa aman kepada setiap pengguna KRL

7. Ibu Tasya Kumalasari (selaku Penumpang Biasa)

Ibu Tasya Kumalasari merupakan penumpang pengguna jasa transportasi umum khusus KRL. Dalam menyikapi kasus pelecehan seksual di KRL, beliau belum pernah melihat secara langsung kejadian tersebut. Beliau hanya membaca di media sosial tentang pelecehan yang terjadi di KRL. Dalam menyikapi pelecehan seksual yang terjadi, beliau sangat prihatin karena sebagai pengguna KRL beliau merasa takut dan merasa tidak aman juga bila naik transportasi KRL. Sebagai antisipasi beliau agar pelecehan ini tidak terjadi kepada beliau, beliau hanya menggunakan gerbong KRL khusus wanita agar tindakan pelecehan ini tidak terjadi kepada beliau dan beliau biasanya lebih memilih disaat stasiun lagi ramai atau padat karena menurut beliau akan lebih merasa aman jika di jam ramai atau padat. Beliau juga menjelaskan

mengenai fasilitas yang ada di KRL, menurut beliau fasilitas yang ada sudah cukup baik tetapi beliau mengatakan alangkah baiknya PT. KCI menambah gerbong khusus perempuan untuk mengurangi pelecehan seksual yang sering terjadi.

8. Ibu Ayik Purbosari (Penumpang Biasa)

Ibu Ayik merupakan pengguna transportasi KRL yang dimana sehari-harinya beliau sering menggunakan KRL untuk berangkat maupun pulang kerja. Dalam hal pelecehan ini, beliau pernah melihat secara langsung pelecehan yang dilakukan oleh seorang laki-laki terhadap perempuan. Beliau menjelaskan kronologi yang terjadi saat itu. Beliau bingung dan takut untuk menegur laki-laki tersebut karena beliau tidak mau disalahkan baik karena posisinya pada saat itu sedang ramai-ramainya penumpang digerbong biasa. Dan dalam hal fasilitas yang ada, beliau mengatakan seharusnya keamanan lebih diperketat terutama dalam jam padat/sibuk. Tindak pelecehan ini, sering terjadi disaat jam-jam padat. Sebagai pengguna KRL dalam sehari-harinya, seharusnya disetiap gerbong ada satu atau dua pihak keamanan, hal ini menurut beliau agar para pelaku pelecehan merasa takut melakukan pelecehan tersebut.

9. Ibu Erina (Korban Pelecehan di KRL)

Ibu Erina merupakan korban pelecehan seksual yang terjadi di KRL. Pada saat kejadian beliau berada di gerbong biasa. Saat itu dari penjelasan beliau gerbong wanita sudah penuh, jadi mau tidak mau beliau harus naik gerbong biasa karena beliau juga sedang terburu-buru dan tidak ada waktu lagi untuk

menunggu kereta selanjutnya. Dari penjelasan beliau, beliau mendapatkan perlakuan pelecehan itu disaat jam padat orang pulang kerja, kebetulan beliau tidak dapat tempat duduk karena padatnya penumpang. Beliau menjelaskan kejadian saat itu begitu tidak kondusif, dan ada seorang pria yang sengaja meletakkan tangannya dibagian belakang tubuh beliau dan itu terjadi cukup lama. Beliau sebenarnya takut ingin menegur pria tersebut, tapi untung saja ada ibu-ibu yang melihat kejadian itu dan langsung menegur dengan keras pria tersebut dan membuat satu gerbong tau apa yang dilakukan pria tersebut. Dengan secara langsung beliau menampar pria tersebut dan akhirnya pihak keamanan datang setelah mendengar keributan. Dari penjelasan beliau, beliau beserta pelaku diturunkan oleh pihak keamanan distasiun selanjutnya untuk dimintai keterangan dan pendataan terhadap beliau dan pelaku. Disaat itu, beliau ditanya oleh pihak keamanan mengenai kasus ini mau dilanjutkan kepihak berwajib atau tidak. Beliau mengatakan kepada pihak keamanan agar pihak keamanan saja yang menyelesaikan masalah ini dengan pihak yang berwajib karena beliau sedang terburu-buru. Namun pihak KRL tidak bisa membawa pelaku kepihak berwajib tanpa adanya beliau sebagai korban. Dikarenakan hal itu membuat beliau selaku korban, meminta kepihak keamana KRL untuk menyelesaikan masalah ini secara damai. Beliau tidak mau melanjutkan karena menurut erina itu akan membutuhkan waktu yang cukup lama. Dari penjelasan beliau, sebenarnya tanggung jawab yang diberikan oleh PT. KCI sudah sangat baik, yang dimana saat beliau mendapatkan perlakuan pelecehan pihak keamana langsung sigap menangani

pelaku, hanya saja beliau sebagai korban tidak mau melanjutkan kasus ini ke pihak yang berwajib.

10. Winda (Korban Pelecehan di KRL)

Winda merupakan korban pelecehan non verbal yang terjadi di KRL. Winda merupakan mahasiswa Hukum disalah satu Universitas yang ada di Jakarta. Pada saat itu beliau baru saja selesai nonton konser bersama temannya. Kebetulan beliau pulang dengan menggunakan KRL terakhir untuk tujuan kerumah beliau. Dari penjelasan beliau, saat itu gerbong sangat sepi hanya ada beberapa penumpang dan pihak keamanan. Saat perjalanan beliau menuju gerbong khusus wanita, beliau mendapatkan pelecehan non verbal dari seorang laki-laki yang dimana laki-laki tersebut mengeluarkan kata yang tidak enak untuk seorang yang belum dikenal sama sekali oleh beliau. Dengan begitu kesalannya beliau datang menghampiri pihak keamanan untuk melapor atas pelecehan non verbal yang diterima beliau dari laki-laki tersebut. Dengan sigap pihak keamanan langsung membawa turun laki-laki tersebut dari gerbong KRL yang kebetulan baru mau berangkat. Disaat laki-laki itu diturunkan oleh pihak keamanan, laki-laki tersebut sempat marah dan menanyakan apa kesalahannya sampai harus diturunkan. Disaat berada didalam ruangan pihak keamanan, pihak keamanan menanyakan kepada saya pelecehan apa yang dilakukan laki-laki tersebut apakah ada laki-laki ini menyentuh tubuh beliau saat itu. Beliau mencoba menjelaskan ke pihak keamanan, bahwasanya pelecehan yang diterima beliau berupa pelecehan non verbal. Disaat itu beliau hanya ingin memberikan efek jera ke laki-laki

tersebut bahwasannya perbuatan yang dilakukannya itu adalah pelecehan non verbal. Setelah diproses dan laki-laki itu sudah didata, laki-laki tersebut langsung minta maaf ke beliau dan damai ditempat saja tanpa harus diperpanjang. Namun pihak keamanan menanyakan kepada saya apakah kasus ini mau dilanjutkan atau tidak, beliau bilang tidak. Menurut beliau dengan efek jera ini saja sudah cukup untuk laki-laki tersebut. Mengenai tanggung PT. KCI terhadap korban sudah sangat baik menurut beliau. Karena pihak keamanan begitu cepat tanggap mengenai segala bentuk kejahatan terutama pelecehan yang terjadi di KRL.

C. Pembahasan

Dalam permasalahan ini, penulis mencoba untuk menganalisis permasalahan tersebut dengan menggunakan *Situational Crime Prevention* atau strategi pencegahan kejahatan pada waktu tertentu dan pada dasarnya lebih menekankan bagaimana caranya mengurangi kesempatan untuk pelaku yang akan melakukan kejahatan, terutama pada situasi, tempat dan waktu tertentu. Strategi pencegahan kejahatan situational merupakan pengembangan dari strategi pencegahan kejahatan yang hanya terfokus pada faktor pelaku kejahatan. Pendekatan baru ini lebih melihat faktor-faktor baru yang juga berpengaruh, seperti konteks dimana kejahatan itu terjadi. Kemudian, dikembangkanlah suatu pemahaman yang lebih mendalam terhadap lingkungan fisik dan organisasi sosial yang memungkinkan terjadinya kejahatan tersebut.

Dapat diasumsikan bahwa Pendekatan pada pencegahan kejahatan situasional lebih melihat pada konteks dimana kejahatan itu terjadi. Fokus utama

dari pendekatan situasional adalah mengurangi kesempatan seseorang atau kelompok orang untuk melakukan kejahatan. Pendekatan ini menjelaskan perbuatan jahat oleh orang-orang yang biasanya bertingkah laku rasional, tetapi berada dalam tekanan-tekanan khusus dan cenderung untuk mempergunakan kesempatan. Teori ini memiliki 4 faktor yang mempengaruhi keputusan individu untuk terlibat dalam aktivitas kriminal, yaitu:

a. Membuat Desain Keamanan

Berdasarkan hasil penelitian, pihak PT. KCI telah membuat desain keamanan disetiap stasiun ataupun KRL untuk mengurangi terjadinya kejahatan pelecehan seksual oleh pelaku. Yang dimana terdapat beberapa cctv yang terpasang untuk memantau setiap pergerakan kejahatan yang dilakukan oleh pelaku. Pihak PT. KCI juga telah menambah beberapa personil keamanan disetiap gerbong KRL termasuk juga gerbong KRL khusus wanita. dan Pihak PT. KCI mempunyai arsip data pelaku, hal ini dilakukan agar memudahkan pihak PT. KCI untuk mendesain pemantauan dari setiap pergerakan pelaku menggunakan cctv yang ada dan mempersempit peluang pelaku dalam melakukan tindak kejahatan pelecehan seksual dari pantauan pihak keamanan di stasiun maupun di dalam gerbong KRL. Hal ini dilakukan, yang dimana bila pelaku masih menggunakan transportasi KRL.

b. Mengorganisasi prosedur yang efektif

Berdasarkan hasil penelitian, dalam mengorganisasi prosedur yang efektif pihak PT. KCI telah melakukan beberapa kerja sama antara pihak PT. KCI dengan Polisi dan TNI. Dimana kerja sama yang dilakukan ini dapat membantu pihak PT. KCI dalam upaya pencegahan kejahatan pelecehan seksual.

Dalam hal ini, kerja sama antara Polisi dan PT. KCI dilakukan dalam menindak lanjutin proses kejahatan pelecehan seksual tersebut. Agar kejahatan ini tidak terjadi, pihak PT. KCI bisa melakukan komunikasi cepat dengan pihak Polisi setempat. Tidak sampai disitu, dalam mengorganisasi prosedur yang efektif pihak PT. KCI melakukan kerja sama dengan pihak MABES TNI untuk penempatan beberapa personil TNI disetiap stasiun maupun gerbong KRL dengan seragam yang lengkap. Hal ini dilakukan guna untuk mengurangi kasus tindak kejahatan itu sendiri.

c. Menggunakan Produk Yang Aman

Berdasarkan hasil penelitian, dalam mengsosialisasikan tindak kejahatan pelecehan soisal. Pihak PT. KCI telah berupaya melakukan kampanye-kampanye didelapan puluh stasiun hal ini dilakukan agar masyarakat memberi perhatian lebih dalam setiap kejahatan yang terjadi KRL. Pihak PT. KCI juga telah memasang banner maupun spanduk dalam mengkampanyekan pelecehan seksual yang terjadi di KRL. Tidak sampai disitu juga, pihak PT. KCI juga melakukan perapian database dalam satu kali setahun, agar pelaku yang pernah melakukan pelecehan dan tertangkap oleh pihak petugas keamanan tidak bisa melakukan itu untuk kedua kalinya di KRL.

D. Hambatan Dalam Penelitian

Terdapat beberapa kelemahan atau hambatan dalam penelitian ini:

1. Keterbatasan waktu dan jarak yang ditempuh, serta sulitnya mendapatkan data dari pihak-pihak tertentu. Mengingat dalam penelitian kualitatif dibutuhkan waktu yang relatif lama untuk melakukan pengumpulan data serta analisis data.
2. Peneliti ini merupakan peneliti pemula, dimana kemampuan dalam mengolah data dan menganalisa data kualitatif belum sempurna atau masih jauh dari harapan yang sebagaimana mestinya di karenakan masih dalam tahapan belajar.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan.

Kesimpulan penelitian ini adalah jawaban dari pertanyaan penelitian yaitu, apa upaya yang dilakukan oleh pihak PT. KCI dalam menangani kejahatan pelecehan seksual.

Adapun tahap-tahap penelitian yang dilakukan peneliti bermula dari tahap persiapan yaitu berupa studi pendahuluan dan penyusunan pedoman wawancara. Setelah itu dilaksanakan penelitian dengan Metode Kualitatif Tipe Deskriptif dengan mengumpulkan data dari wawancara dan observasi lapangan dari 6 orang Responden, yang terdiri dari pihak PT. KCI, Staf PT. KCI dan Security KRL, Aktifis Perempuan, Penumpang KRL, Korban.

Hasil penelitian menjelaskan bahwa upaya yang dilakukan oleh pihak PT. KCI agar tidak terjadinya pelecehan seksual yang terjadi di KRL dilatar belakangi oleh beberapa faktor yang didasarkan pada Teori *Situational Crime prevention*

memiliki 3 (tiga) elemen utama yaitu :

1. Membuat Desain Keamanan
2. Mengorganisasi Prosedur Yang Efektif
3. Mengembangkan Produk Yang Aman

Berdasarkan hasil dari penelitian penulis mendapatkan 3 (tiga) faktor upaya yang dilakukan untuk mencegah terjadinya pelecehan seksual yang terjadi di KRL, namun penulis menilai bahwa faktor yang paling mempengaruhi dalam

upaya pencegahan pelecehan seksual dari 3 (tiga) faktor menurut Situational Crime Prevention adalah faktor membuat desain keamanan.

Penulis menilai membuat desain keamanan adalah faktor yang paling besar mempengaruhi upaya pihak PT. KCI dalam mencegah terjadinya pelecehan seksual di KRL. Karena dari hasil penelitian penulis mendapatkan bahwa sebenarnya, upaya yang dilakukan oleh pihak PT. KCI sudah pada SOP yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Hal itu dapat dilihat dari adanya penambahan anggota keamanan (Security KRL) yang dimana pihak PT. KCI menambahkan keamanan menjadi empat orang yang dimana standar pelayanan minum dari Kementerian Perhubungan hanya dua orang petugas keamanan.

Dan pihak PT. KCI juga telah melakukan kampanye secara langsung ataupun tidak langsung. Hal ini dapat dilihat disetiap stasiun KRL telah dipasang banner mengenai kejahatan pelecehan seksual, dan kampanye melalui media sosial PT. KCI. Hal ini dilakukan agar masyarakat mengerti mengenai kejahatan pelecehan seksual di KRL, dan dapat memberikan perhatian khusus terhadap pelecehan seksual ini.

Dalam hal Membuat Desain Keamanan yang dilakukan oleh pihak PT. KCI, sangat mempengaruhi agar para pelaku kejahatan pelecehan seksual tidak berdaya disaat berada distasiun ataupun digerbong KRL.

B. SARAN

Peneliti memberikan saran untuk pihak-pihak terkait dengan harapan menjadi salah satu masukan dalam melakukan kontrol terhadap upaya pencegahan kejahatan pelecehan seksual. Adapun saran yang dapat penulis berikan dari hasil penelitian ini, yaitu sebagai berikut :

1. Saran diberikan kepada Korban.

- a. Seharusnya korban lebih berani dan terbuka dalam melakukan laporan atau pengaduan kepihak keamanan yang ada di KRL terkait pelecehan seksual yang dilakukan oleh pelaku agar para pelaku yang melakukan pelecehan seksual ini bisa diproses secara hukum.

2. Saran diberikan kepada PT. KCI

- a. Mengambil sikap dan tindakan yang lebih tegas lagi kepada pelaku, dan memberikan kepastian rasa aman dan nyaman kepada pengguna KRL.
- b. Melakukan penambahan gerbong khusus perempuan, agar setiap penumpang perempuan tidak masuk kedalam gerbong biasa.

3. Saran diberikan kepada Masyarakat.

- a. Untuk segenap lapisan penumpang KRL untuk melakukan pengawasan terhadap setiap penyimpangan pelecehan seksual yang terjadi distasiun maupun gerbong KRL baik yang bersifat verbal dan non verbal.

Karena dengan adanya pengawasan dari penumpang KRL kita berharap nantinya dapat berkuranglah kejahatan pelecehan seksual di KRL.

4. Saran tambahan.

- a. Sebagai pedoman untuk penelitian selanjutnya mengenai strategi pencegahan kejahatan di Transportasi Umum.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

DAFTAR PUSTAKA

Buku-buku :

- Abdul syahni.2017. Sosiologi Kriminalitas, Bandung: Remaja karya
- Adhi Wibowo, 2013,perlindungan hukum korban, yogyakarta:thafa media.
- Buku Pedoman Akademika Universitas Islma Riau, 2013. Pekanbaru, Badan Penerbit FISIP UIR.
- Bragdon, Cliffoard. (2008). *Transportation Security*. Elsevier Inc
- Bogdan, Robert dan Taylor, 1991, Pengantar Metode Penelitian Kualitatif, Arif Rurehan, Surabaya : Usaha Nasional
- Boeree, C. G. (2009). *Metode Pembelajaran dan Pengajaran*. Arr-ruzz Media Grup. Bandung.
- Clifford R. Bragdon. (2008) *.Transportation Security*.UK: Butterworth-Heinemann.
- Constan J. 2010.Pengertian Kriminologi. PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta
- Dermawan, Moh, Kemal, 2000, Teori Kriminologi, Jakarta : Pusat Penerbitan Universitas Terbuka
- H Sutherland Edwin.2010. Prinsip-prinsip Dasar Kriminologi.Prenada Media: Surabaya
- Lexy,J Moeleong, 2005, Metode Penelitian Kualitatif,Bandung: Rosda Karya
- Mahfiana layyin, 2017, keterlibatan perempuan dalam penyelesaian konflik, surakarta, Vol1(No.7)
- Mustofa, Muhammad. (2005). *Metodologi Penelitian Kriminologi*. Depok: FISIP UI Press

Muhammad Mustofa, 2010, Kriminologi, Jakarta: Sri Ilmu Pratama

Mulya Kusuma, 1984, Kriminologi Suryanan, 2010, Jakarta, Universitas Indonesia.

Rinaldi, Kasmanto, 2017, Dinamika Kerawanan Sosial Menuju Kesejahteraan Sosial di Kota Pekanbaru. Vol. 1, No. 1. Akrab juara.

Sani, Zulfiar. 2010. Transportasi Suatu Pengantar. Jakarta: Universitas Indonesia Press

Susanto, 2011, Kriminologi, Genta *Publishing*. Yogyakarta.

Topo Santoso, 2009, Kriminologi: Kejahatan dan Penjahat, Jakarta :Raja Grafindo Persada

Weda, Made Darma.1996. Kriminologi.Raja Grafindo Persada: Jakarta.

Mahfiana layyin. 2017. Keterlibatan perempuan dalam penyelesaian konflik harta bersama. Surakarta, Vol 1(No.7)

Peraturan perundang-undang :

Undang-undang dasar 1945

Undang-undang No.14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

PP No.41 tahun 1993 tentang angkutan jalan

Perda DKI Jakarta No.8 tahun 2007 tentang ketertiban umum.

Kamus :

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembina Dan Pengembangan Bahasa 2005. Kamus Besar Bahasa Indonesia, Balai Pustaka: Jakarta

Web :

Magdalena, 2019. Hadapi pelecehan seksual di transportasi umum.

Viva news, 2019. Pencabulan di KRL transportasi umum bukti tidak ramah perempuan.

Compasiana.com, perilaku penumpang transportasi umum



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau