

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sejak memasuki abad 20an, modernisasi mendorong pesat perihal penggunaan lahan menjadi ruang publik di kota-kota, salah satunya untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang lebih “maju” (Ilham, 2019). Ruang publik merupakan elemen utama perkotaan dan sebagai wadah fisik yang penting untuk aktivitas manusia sebagai makhluk sosial dan sebagai sarana yang menunjang mobilitas manusia (Hartoyo, 2018).

Ruang publik menurut *Project for Public Spaces in New York* tahun 1984 adalah area ruang terbuka yang digunakan manusia secara bersama-sama yang dapat menampung aktivitas bersama. Area terbuka ini dapat berbentuk plaza, taman, jalan, alun-alun, dll Project (1984) dalam (Ramadhani, 2015) dan area publik tertutup adalah ruang publik yang terdapat di dalam suatu bangunan seperti halte, stasiun, mall, dll Rustam Hakim (1987) dalam (Irfan Hasim, 2016).

Didalam wadah ini manusia melakukan kegiatan interaksi antar individu, bersosialisasi, berelaksasi, ataupun melakukan kegiatan yang berkaitan dengan ekonomi (ruang tempat berjualan) dan budaya. Menurut (Carr, 1992) ruang publik merupakan suatu fasilitas/wadah tempat berlangsungnya kehidupan komunal sebuah kawasan (Carr, 1992). Ruang ini bersifat dinamis dan esensial bagi pertumbuhan sebuah kawasan karena bertindak sebagai penyedia aksesibilitas yang baik, pembentuk ruang komunikasi antar penduduk dan tempat umum yang dapat menyokong aktivitas bermain dan berelaksasi.

Menurut Carr et al. dalam Carmona dkk (2003), ruang publik mengemban fungsi, makna sosial dan kultural yang sangat tinggi. Ruang publik akan berperan baik bila sudah memiliki unsur diantaranya yakni; *Comfort, Relaxation, Active Engagement, Pasive Engagement, Discovery* yang merupakan salah satu syarat mutlak keberhasilan ruang publik. Peneliti membatasi kajian unsur tersebut menjadi dua yang terpenting dalam topik penelitian ini, yakni unsur *Comfort* dan unsur *Active Engagement*. *Comfort*, kenyamanan ruang publik antara lain dipengaruhi oleh *Environmental Comfort* yang berupa perlindungan dari

pengaruh alam seperti sinar matahari, angin dan *Physical Comfort* yang berupa ketersediannya fasilitas penunjang yang cukup seperti tempat duduk; *Social and Psychological Comfort*. Dan selanjutnya unsur *Active Engagement*, ruang publik dikatakan berhasil jika dapat mewadahi aktivitas kontak/interaksi antar anggota masyarakat (teman, keluarga atau orang asing) dengan baik (Anita, 2021).

Mengacu pada peran penting yaitu kenyamanan dan keterikatan pada orang sekitar, hal ini masih belum terwujud di ruang publik. Idealnya ruang publik seharusnya menjadi tempat yang nyaman untuk mewadahi kegiatan dan sebagai sarana mobilitas seperti unsur yang paling penting yang dijelaskan diatas yakni kenyamanan (*comfort*) dalam ruang publik (Anita, 2021). Namun, ruang publik memiliki tingkat kedinamisan yang tinggi dan interaksi yang kompleks, maka tentu saja fakta lapangan menunjukkan permasalahan yang masih harus di perketat, dikaji, dan diperbaiki. Salah satu permasalahan tersebut adalah kejahatan ruang publik. Menurut (BPS, 2021) kejahatan ruang publik mencakup berbagai jenis tindakan kriminal yang mengacu pada Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Republik Indonesia dan *The International Classification of Crime for Statistical Purposes* (ICCS) yaitu; Kejahatan terhadap Nyawa dengan kasus sebanyak 898 kasus tahun 2020, Kejahatan terhadap Fisik/ Badan sebanyak 36.672, Kejahatan terhadap Kesusilaan 6.872 kasus pada tahun 2020 yang mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya yakni tercatat pada tahun 2016 sebanyak 5.247 kasus, Kejahatan terhadap Kemerdekaan Orang sebanyak 1.970, Kejahatan terhadap Hak Milik/Barang dengan Penggunaan Kekerasan 6.538 kasus pada 2020, Kejahatan terhadap Hak Milik/Barang tanpa kekerasan 7/264, Kejahatan terkait Narkotika 36.611, Kejahatan terkait Penipuan, Penggelapan dan Korupsi 37.097, Kejahatan terhadap Ketertiban Umum meliputi pembakaran 2.14 kasus, penganiayaan 607 kasus, perkosaan 3.40, pencurian 45.01, dan lainnya. Dari paparan data BPS 2020 sebelumnya, Indonesia sendiri tingkat kejahatan pada ruang public tergolong tinggi, hal ini dapat ditinjau berdasarkan data yang ditampilkan oleh BPS 2020 sebelumnya dan BPS 2023 yang melaporkan bahwasannya kejahatan pada ruang publik cenderung mengalami peningkatan yang mana ditahun 2021 tercatat sebanyak 28,09% sedangkan ditahun 2022 meningkat menjadi 38,82% (BPS, Statistik Kriminal 2023, 2023).

Dari beberapa jenis kejahatan ruang publik yang disebutkan, bahwa terdapat kejadian kasus pemerkosaan diruang publik dalam laporan kejahatan kriminal kesusilaan (pemerksaan dan pencabulan) dan ketertiban umum (pemerksaan) yang masih terus meningkat setiap tahunnya. Mengacu hasil data oleh Sistem Informasi Online Perlindungan Perempuan dan Anak (Simfoni PPA) Kementerian Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak menunjukkan bahwa terdapat 11.266 kasus kekerasan terhadap perempuan dan 16.106 kasus kekerasan terhadap anak yang terjadi di Indonesia pada tahun 2022 (Sumber: <https://www.poltekesos.ac.id>). Serta mengacu dari survey penelitian yang dilakukan oleh (L'Oréal, 2023) mengenai kasus yang paling banyak dialami adalah dalam rumah tangga yakni 8.432 kasus, diikuti di tempat kejadian lainnya di ruang publik seperti fasilitas umum sebanyak 880 kasus, tempat kerja sebanyak 218 kasus, sekolah dan lembaga pendidikan sebanyak 81 kasus. Berdasarkan survei yang telah dijelaskan sebelumnya, maka pelecehan seksual pada ruang public cukup mengkhawatirkan. Menurut hasil survei KRPA tahun 2019 mengenai Pelecehan di Ruang Publik, menemukan 3 dari 5 perempuan serta 1 dari 10 laki-laki pernah mengalami pelecehan seksual di ruang publik dan tiga teratas lokasi yang paling banyak terjadi pelecehan meliputi jalanan umum sebanyak 33%, transportasi umum 19%, tempat lembaga pendidikan sebanyak 15% dan pada hasil survei KRPA tahun 2022 menemukan hal yang hampir serupa bahwa jalanan umum atau taman sebanyak 70%, kawasan pemukiman sebanyak 26%, transportasi umum sebanyak 23%, pusat perbelanjaan sebanyak 14% dan tempat kerja sebanyak 12% pada survei (Koalisi Ruang Publik Aman, 2022). Berdasarkan data survei KRPA 2019 dan 2022 tersebut menunjukkan pelecehan seksual diruang publik pada sarana transportasi umum memiliki persentase yang cukup besar dan terjadi peningkatan persentase pada tahun 2019 ke tahun 2022.

Transportasi umum merupakan kendaraan bersama yang bertujuan untuk menunjang perpindahan besar penumpang ke tujuan yang berbeda. Dalam hal ini, angkutan umum memegang peranan penting dalam menunjang perekonomian kota metropolitan (Eysenbach, 2011) dalam journal. Kendaraan tersebut sebagai alat perpindahan disebut moda transportasi. Di Indonesia, beberapa jenis moda transportasi umum yaitu angkot (angkutan kota), bus, kereta, kereta cepat, kapal,

pesawat, dll. Dalam survey KRPA 2019 menjelaskan di moda transportasi umum terdapat kasus serangan pelecehan seksual dengan moda transportasi bus dengan presentase 36%, kemudian pada moda angkutan dengan presentasi 30%, pada KRL sebanyak 18%, ojek/taksi online sebanyak 18% dan ojek konvensional sebanyak 6%.

Adanya isu pelecehan di moda transportasi publik yang didukung berdasarkan data yang telah diperoleh sebelumnya dapat disebabkan oleh beberapa hal seperti kehadiran penumpang lain, waktu, dan jumlah : kerumunan adalah hal yang dapat berdampak pada seberapa besar kemungkinan seseorang merasa dilecehkan secara seksual saat menggunakan transportasi umum (Orozco-Fontalvo et al.,2019). Selanjutnya informasi yang dinyatakan oleh salah satu moda transportasi umum yaitu oleh pihak Humas KAI menyampaikan beberapa faktor yang pelecehan yang terjadi di stasiun adalah kurangnya penerangan yang cukup disudut-sudut KAI atau di stasiun , bisa juga di dalam gerbong minim sekali penumpang hal itu dapat memicu hal buruk yang terjadi, dan kurangnya respon atau kepedulian penumpang lain dalam hal menyikapi pelecehan seksual terhadap sesama penumpang di KAI , jika dari segi pakaian atau penampilan itu adalah hak dari masing-masing orang ingin berpakaian seperti apa dan bagaimana bisa menjaga diri dengan baik atau tidak. Dalam informasi yang peneliti peroleh maka mitos yang sering beredar bahwa kejadian pelecehan seksual sering dikabarkan ditempat yang tertutup dan sepi untuk melancarkan aksi pelaku kejahatan pelecehan. Namun hal ini dipatahkan sebagian oleh data yang diperoleh sebelumnya, bahwa pelecehan seksual juga terjadi di ruang publik yakni pada transportasi umum.

Pada penelitian ini memfokuskan pada moda transportasi Kereta Rel Listrik (KRL) yang menempati urutan ketiga dengan 18,14% untuk kategori pelecehan seksual di moda transportasi umum dari survei yang dilakukan oleh Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA 2019). Sementara dengan fakta ancaman pelecehan seksual, KRL (*Commuter Line*) tetap menjadi salah satu transportasi yang paling banyak diminati oleh masyarakat Indonesia karena harganya yang relatif murah dan kecepatan KRL tersebut yang membuat masyarakat berminat untuk menggunakan KRL sebagai transportasi untuk menunjang aktivitas. Namun besarnya peminat

KRL tidak menutupi adanya masalah dalam pengoperasiannya. Tidak jarang ditemukannya kasus-kasus yang terjadi didalam KRL. Hal ini sangat mengancam keamanan, kenyamanan dan keselamatan pengguna KRL (Thresya, 2020).

Secara seksual saat menggunakan transportasi umum (Orozco-Fontalvo et) Dengan peminat yang banyak, kondisi gerbong KRL menjadi padat dan desak – desakan. Hal ini pemicu untuk terjadinya tindakan – tindakan yang tidak senonoh seperti melakukan pelecehan seksual, khususnya para kaum wanita yang menjadi sasaran untuk dilecehkan. Menurut (Franciska, 23) banyak kaum wanita yang menjadi ancaman untuk melakukan pelecehan seksual yang dilakukan oleh kaum laki – laki. Biasanya pelecehan terjadi saat ramainya penumpang yang sedang berdesak-desakan, hal ini menjadi suatu kesempatan untuk laki – laki melakukan aksinya. Karena dengan ramainya penumpang menjadi banyak penumpang tidak sadar akan terjadinya seksual.

PT. KCI mencatat sejumlah pelaporan dari korban maupun dari para saksi sejumlah 20 kasus pada tahun 2017 dan meningkat di tahun 2018 yakni sebanyak 34 kasus (Thresya, 2020). Dilanjut pada tahun 2019 terdapat laporan sebanyak 34 kasus. Namun pada tahun 2020 mengalami penurunan, hanya terdapat 7 kasus dan 1 kasus ditahun 2021. Adanya penurunan tersebut terjadi karena adanya wabah Covid – 19 yang menerapkan PSBB, dimana sebagian masyarakat tidak lagi menggunakan transportasi umum KRL (Sumber: <https://www.idntimes.com>). Kemudian di dukung hasil survei pendahuluan peneliti, responden mengatakan 88,9% pernah melihat atau mendengar, dan sebesar 11,1% mereka ragu melihat. Menurut pendiri komunitas perempuan Rika Rosvianti, dari data survei KRPA, pelecehan yang sering terjadi di transportasi umum datang dalam bentuk verbal, fisik dan non-fisik. Pelecehan verbal seperti siulan, suara kecupan, komentar atas tubuh, komentar seksual yang gamblang, komentar seksis, dan komentar rasis.

"Sementara bentuk fisik adalah main mata, difoto secara diam-diam, diintip, diklakson, gestur vulgar, dipertontonkan masturbasi publik, dihadang, diperlihatkan kelamin, didekati dengan agresif secara terus menerus, diikuti/dikuntit, hingga disentuh, diraba, dan digesek dengan alat kelamin," kata Rika saat ditemui di Stasiun Kota, Jakarta, pada akhir Desember 2019. Selanjutnya didukung fakta lapangan berdasarkan survey pendahuluan peneliti, responden mengaku

menyaksikan pelecehan seksual dengan bentuk menyentuh korban dan diikuti dengan gerak-gerik atau gestur pelaku yang mencurigakan atau tidak senonoh (perilaku menggoda), dan bentuk verbal.

Infomasi data sekunder lain yang peneliti peroleh berasal dari sosial media yang diedarkan mengenai kasus pelecehan seksual di KRL dengan mendokumentasikan kejadian tersebut. Salah satunya yang dikutip oleh akun sosial media twitter @tirtoid dengan kutipannya *“Jumlah pelecehan seksual di KRL kian meningkat. Banyaknya korban yang tidak lapor, penumpang lain yang membiarkan, hingga tidak adanya tindak lanjut dari kasus yang terjadi, merupakan dampak dari pelecehan seksual yang masih dianggap hal yang biasa”*. Hal lain dikutip pada akun sosial media @sherrinn yang menceritakan pengalamannya menggunakan KRL, *“di KRL menuju Bekasi pernah ketemu perempuan pulang kerja yang teriak jadi korban pelecehan. Tidak ada yang peduli, malah pada buang muka & lihat ke arah lain saat mbaknya marah – marah. Malah dimarahin balik sama laki-laki karna dianggap mencemarkan nama baiknya. Akhirnya saya yang menemani mbaknya ke pos satpam KRL. Polisi sampai datang dan keluarga mbaknya juga dateng. Masalah selesai.”*

Sementara itu, berdasarkan hasil survei pendahuluan peneliti, mengungkapkan responden sebanyak 88.9% pernah melihat pelecehan seksual di area stasiun/dalam kereta api dan sebanyak 11.1% responden ragu. Responden yang mengaku ragu menginterpretasikan situasi dengan alasan merasa ekspresi dari korban menunjukkan seperti tidak terjadi apa-apa, menyatakan keraguan menganggap itu pelecehan tapi belum tentu orang lain menganggap sama, situasi ramai, karena takut salah menilai, karena tidak bisa mengelompokkan yang mana pelecehan dan tidak, kategori pelecehan yang dimaksud belum jelas, sebab kategori pelecehan yang dimaksud belum jelas, tidak terlalu terlihat, tidak terlalu memperhatikan, buram, dan karena gerak-geriknya mencurigakan tetapi aksinya tidak kelihatan.

Beberapa hasil Dari sumber yang diperoleh diatas, pelecehan seksual di tempat umum, khususnya di dalam Kereta Rel Listrik (KRL), merupakan permasalahan yang mengkhawatirkan dan terus menjadi sorotan. Tempat-tempat umum stasiun hingga gerbong seringkali menjadi lokasi terjadinya pelecehan

seksual yang merugikan dan meresahkan para penumpang. Hal ini menciptakan tantangan yang signifikan dalam upaya menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman bagi semua penumpang.

Di tengah kompleksitas yang terjadi ketika menggunakan transportasi KRL, sebagai sarana transportasi yang menghubungkan banyak orang dalam satu ruangan tertutup, memiliki dinamika sendiri dalam mendorong situasi pelecehan seksual.

Ketika kerumunan orang berkumpul dalam ruang yang sempit, pelaku pelecehan seringkali mencoba memanfaatkan situasi tersebut untuk melakukan tindakan tidak senonoh. Di dalam KRL, penonton seringkali merasa dilema dalam menanggapi situasi pelecehan seksual, terutama saat mereka tidak tahu bagaimana seharusnya bertindak atau cemas akan tanggapan orang lain. Hal-hal seperti kepadatan penumpang, kurangnya pengawasan yang memadai, dan ketidakpastian dalam berinteraksi dengan penumpang lain dapat mempengaruhi respons para saksi mata dalam menghadapi situasi pelecehan seksual di dalam KRL. Selaras dengan hasil survei yang dilakukan oleh L'Oreal Indonesia dan IPSOS yang menemukan sebanyak 91% responden mengatakan pernah menyaksikan pelecehan seksual di ruang publik namun tidak tahu harus berbuat apa, dan sebanyak 71% responden percaya bahwa situasi akan membaik jika ada seseorang yang memberikan bantuan.

Namun, berdasarkan sederetan primer dan sekunder yang telah disebutkan sebelumnya menjadi bukti bahwa faktanya perilaku menolong masih belum tercemin pada saksi mata pelecehan seksual di KRL. Dengan gambaran seakan memberikan lampu hijau sehingga pelaku bisa leluasa menjalankan aksinya kepada korban. Pada riset Edu Learning Academy 2021 dalam kasus pelecehan seksual, ada beberapa alasan yang membuat masyarakat gagal memberi bantuan kepada korban yakni karena mereka tidak menyadari adanya pelecehan atau mereka tidak merasa bertanggungjawab untuk memberikan pertolongan. Selanjutnya, berdasarkan hasil survei pendahuluan peneliti, dengan pertanyaan terbuka ditemukan bahwa kebanyakan responden merasa tidak tahu harus melakukan apa dengan tanggapan, diikuti tanggapan karena tidak tahu harus melakukan apa saat melihat kejadian pelecehan seksual, merasa ini bukan masalah bagi responden dan untuk responden yang menyatakan disituasi yang ramai merasa karena kehadiran orang membuat dirinya merasa enggan menolong karena kehadiran orang.

Dalam hal ini, tiap orang yang menyaksikan pelecehan seksual disekitarnya, idealnya mereka mengetahui bahwa kejadian pelecehan seksual tersebut adalah situasi darurat. Mereka menyadari bahwa keadaan darurat merupakan hal yang tidak biasa dan orang sering kali tidak tahu apa yang harus mereka lakukan menghadapi keadaan darurat. Terlebih lagi keadaan darurat berpotensi membahayakan si penolong dan oleh karena itu tidak heran jika sedikit orang yang membantu (Sumber: *Libraries UMN*).

Hasil survei ini mengonfirmasi kekhawatiran tentang *bystander* dalam konteks pelecehan seksual. Banyak orang merasa enggan untuk melangkah maju dan mengambil tindakan dalam situasi ini karena adanya perasaan "seseorang pasti akan membantu" atau "saya bukan satu-satunya yang harus bertindak." Ini menciptakan lingkungan di mana respons cepat dan efektif untuk membantu korban pelecehan seksual menjadi terhalang.

Berdasarkan hasil survei pendahuluan kedua kalinya oleh peneliti sebanyak 76 responden, menunjukkan responden memiliki perasaan kasihan terhadap korban ketika melihat kejadian pelecehan seksual sebesar 96.3%, diikuti rasa keraguan 1.6% dan rasa tidak kasihan sebesar 1.6%, yang mana perasaan kasihan salah satu bentuk koneksi emosi antar korban dan saksi mata atas kejadian tersebut tinggi. Namun, tingginya emosi masih belum cukup untuk menjadikan sebuah tindakan perilaku. Selanjutnya ditemukan kontradiksi dengan dimensi item yang sama yakni merujuk pada gambaran perhatian responde terhadap kesejahteraan orang lain tanpa mementingkan diri sendiri memiliki keambiguan. Karena sebanyak 45 orang setuju jika mereka memberikan bantuan maka akan mereka akan mendapatkan bantuan pula di masa yang akan datang. Sedangkan pada pernyataan sebanyak 46 orang berpikir untuk membantu seseorang (korban) tersebut meskipun mereka tidak mendapatkan apapun dengan membantu orang tersebut. Yang mana ini adalah kontradiksi dalam aspek yakni berhubungan dengan kesejahteraan orang lain tanpa mementingkan diri sendiri. Mengacu pada pendapat Myers (2012) motif untuk meningkatkan kesejahteraan orang lain tanpa sadar untuk kepentingan pribadi seseorang adalah Altruisme. Orang dengan perilaku altruism akan dengan senang hati menolong meskipun ia tidak mendapatkan keuntungan apapun. Maka

dari itu mungkin saja kontradiksi dalam aspek altruism ini menghambat responden yang pernah melihat tidak melakukan apapun.

Padahal, kehadiran saksi mata atau penonton yang menyaksikan kejadian pelecehan seksual di tempat umum memiliki peran penting dalam pencegahan pelecehan seksual, dengan kesempatan untuk campur tangan sebelum, selama, atau setelah peristiwa terjadi (McMahon & Banyard, 2012). Pada studi pendahuluan situasi peneliti lakukan menemukan bahwa responden menunjukkan perilaku gagal memberi bantuan. Namun pada hasil survei pendahuluan menunjukkan, responden telah menyadari (*notice*) keadaan darurat. Responden mengatakan 88.9% pernah melihat dan mendengar pelecehan seksual di area stasiun dan dalam kereta api dan 11.1% mereka ragu. Responden yang ragu melihat kejadian itu mengaku mereka tidak mengerti situasi tersebut karena ekspresi korban. Pada responden yang ragu tersebut gagal menolong karena gagal pada tahap menafsirkan situasi khususnya dari ekspresi korban.

Selanjutnya ditemukan responden jenis kelamin perempuan sebesar 46% menjawab mereka membantu korban tidak berdasarkan ekspresi korban, dengan pilihan jawaban “Saya tidak berpikir tentang ekspresi dan perilaku korban. Jika menurut saya itu tidak wajar untuk seseorang itu, saya akan membantunya” sedangkan laki-laki sebesar 75% mereka cenderung akan menolong perempuan yang dilakukan tidak senonoh/tidak wajar oleh orang lain berdasarkan ekspresi korban yang terlihat raut dan perilakunya risih/sedih/atau ekspresi tidak suka lainnya. Berdasarkan perolehan informasi tersebut menunjukkan peranan jenis kelamin ada potensi perilaku menolong dapat dibedakan berdasarkan jenis kelamin. Sebagaimana ini dapat membantu dalam pencegahan perilaku pelecehan seksual.

Berdasarkan urgensi untuk memberikan bantuan, penelitian yang dilakukan oleh Renata (2016) dalam (Jaenetha, 2023) berdasarkan jenis kelamin bahwasanya perempuan lebih banyak menunjukkan perilaku prososial dan empati terhadap orang lain dibandingkan dengan laki – laki. Menurutnya perempuan lebih memiliki orientasi lebih besar terhadap kebutuhan dan kesejahteraan orang lain. Perempuan memiliki hormon estrogen yang mempengaruhi psikis dan perasaan sehingga menimbulkan empati terhadap sesuatu diluar dirinya. Namun pada penelitian yang dilakukan oleh (Istiana, 2018) bahwa perilaku prososial lebih tinggi laki – laki

dibandingkan perempuan. Karena laki – laki lebih cepat dalam mengambil keputusan dan mampu menghadapi situasi yang menantang dan mampu menghadapi risiko dari situasi dan bentuk pertolongan atau perilaku yang diberikan. Namun faktanya dalam KRL, penonton seringkali merasa dilema dalam menanggapi situasi pelecehan seksual, terutama saat mereka tidak tahu bagaimana seharusnya bertindak atau cemas akan tanggapan orang lain. Sehingga orang yang menyaksikan pelecehan seksual cenderung tidak merespon dengan perilaku atau tindakan menolong korban.

Pada akhirnya keputusan seseorang untuk memberikan pertolongan dipengaruhi oleh jenis kelamin, salah satu hasil review meta-analisis yang dilakukan oleh (Oscar, 2006) menunjukkan bahwa pria lebih menolong daripada wanita, dimana pria lebih cenderung untuk menawarkan pertolongan dari pada wanita, walaupun wanita lebih menolong daripada pria dan terlihat lebih peduli dalam memberikan pertolongan. Riset behavioral menyatakan bahwa pria lebih menolong daripada wanita, paling tidak dalam situasi publik yang melibatkan orang yang tidak dikenal. Pada dasarnya perilaku prososial yang ditampilkan dilihat pada beberapa faktor, seperti faktor situasional (jumlah *bystander*) dan faktor personal (perasaan, motivasi, *mood*, gender dan keyakinan seseorang).

Berdasarkan fenomena dan penelitian sebelumnya yang telah dipaparkan di atas, peneliti merasa penting untuk melakukan penelitian tentang perbedaan jenis kelamin terhadap perilaku menolong korban pelecehan seksual di KRL. Peneliti merasa penelitian ini sangat penting dilakukan karena dapat membantu meningkatkan kesadaran masyarakat dalam mengatasi masalah pelecehan seksual. Dalam upaya melawan pelecehan seksual dan menciptakan lingkungan yang lebih aman, penelitian tentang perbedaan jenis kelamin terhadap perilaku menolong korban pelecehan seksual di tempat umum dalam, diharapkan dapat mengembangkan strategi yang lebih efektif untuk menciptakan lingkungan yang lebih aman dan responsif secara sosial.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan dalam penelitian ini antara lain:

1. Gambaran fungsi ruang publik yang memiliki unsur *Comfort* dan *Active Engagment* yang masih belum terwujud.
2. Klasifikasi kejahatan dalam ruang publik yang mengganggu kenyamanan dan keamanan publik.
3. Gambaran persentase kejahatan kriminal kesusilaan dan ketertiban umum dalam konteks pemerkosaan dan pencabulan masih tinggi dan mengalami peningkatan di tempat umum berdasarkan data BPS dan KRPA.
4. Persentase tingginya pelecehan seksual di moda transportasi umum.
5. Gambaran beberapa hal yang membuat transportasi umum berpeluang menjadi tempat yang tidak aman dari pelecehan seksual.
6. KRL sebagai salah satu moda transportasi yang cukup populer digunakan dan memiliki catatan pelaporan pelecehan seksual oleh PT. KCI yang cukup banyak.
7. Gambaran dalam konteks situasi pelecehan seksual di tempat umum, khususnya di transportasi KRL.
8. Ditemukan gambaran perilaku menolong *bystander* ada perbedaan berdasarkan jenis kelamin terhadap korban pelecehan seksual di tempat umum pada pengguna KRL.
9. Gambaran survei penelitian sebelumnya yang menunjukkan terdapat kecenderungan jenis kelamin tertentu dalam perilaku menolong yang berbeda.
10. Gambaran perilaku menolong berdasarkan perbedaan jenis kelamin *bystander* terhadap korban pelecehan seksual di KRL.

1.3. Pembatasan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian yang telah dijelaskan sebelumnya, lingkup penelitian ini akan dibatasi pada perbedaan jenis kelamin terhadap tindakan membantu korban pelecehan seksual di dalam kereta komuter (KRL). Penelitian ini akan melibatkan para pengguna umum KRL *commuter line* rute Jabodetabek umum yang pernah melihat pelecehan seksual sebagai subjek penelitian.

1.4. Rumusan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis paparkan, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah apakah terdapat perbedaan jenis kelamin terhadap tindakan membantu (perilaku prososial) korban pelecehan seksual di dalam kereta komuter (KRL)?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah terdapat perbedaan terhadap perilaku prososial ditinjau berdasarkan jenis kelamin *bystander* pelecehan seksual yang terjadi didalam kereta komuter (KRL).

1.6. Manfaat Penelitian

1.6.1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan kontribusi pada pemahaman tentang perbedaan jenis kelamin terhadap perilaku membantu korban pelecehan seksual di tempat umum khususnya di transportasi umum. Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi dalam pengembangan literatur dalam bidang psikologi, terutama psikologi sosial dengan fokus pada aspek *helping behavior*.

1.6.2. Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat praktis yang penting dalam penanganan dan pencegahan pelecehan seksual di tempat umum, khususnya di dalam KRL. Dengan mengidentifikasi perbedaan jenis kelamin dalam tindakan membantu, penelitian ini dapat meningkatkan kesadaran masyarakat, mengembangkan pelatihan, dan edukasi, serta meningkatkan responsif sosial terhadap situasi tersebut.

1.6.3. Bagi Institusi Pendidikan

Pada penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi *Study Literature* di Institusi Pendidikan dengan tujuan menambah informasi terkait penelitian yang masih berkorelasi kepada peserta didik Institusi. Selain itu diharapkan dengan adanya informasi penelitian ini yang berkenaan dengan perbedaan jenis kelamin dalam perilaku menolong korban pelecehan seksual ini dapat mendorong institusi membuat atau berkerjasama dengan kelompok aktivis organisasi mahasiswa seperti *campaign* kesadaran prososial sehingga dapat mengurangi hambatan perilaku

menolong pada perbedaan jenis kelamin yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini, yang mana subjek dalam penelitian ini adalah peserta didik Sarjana di bawah naungan Institusi Pendidikan.

1.6.4. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini dapat memberikan informasi yang dapat di refleksikan untuk memahami diri dan sekitar sehingga diharapkan bagi mahasiswa/i penelitian ini dapat mendorong perilaku menolong meskipun terdapat karakteristik bawaan yakni perbedaan jenis kelamin yang diharapkan bukan lagi hambatan untuk menolong pada situasi pelecehan seksual di dalam KRL. Selain itu tinjauan penelitian ini dapat di gunakan untuk mahasiswa/i yang ingin menciptakan gagasan atau ide terkait meningkatkan kesadaran masyarakat terkait perilaku menolong pada situasi pelecehan seksual di transportasi umum.

1.6.5. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini dapat menambah referensi literatur bagi peneliti selanjutnya yang tertarik dengan topik perilaku menolong *bystander* dalam konteks situasi pelecehan seksual di ruang publik khususnya di transportasi umum. Diharapkan hasil dapat menjadi informasi pendukung. Peneliti selanjutnya juga dapat melanjutkan penelitian ini untuk mencari tahu yang menjadi hambatan perilaku menolong dengan variabel-variabel lain untuk memperluas kajian ini dan menambah perspektif teoritis yang dapat membantu memahami dan menjelaskan pola-pola ini.