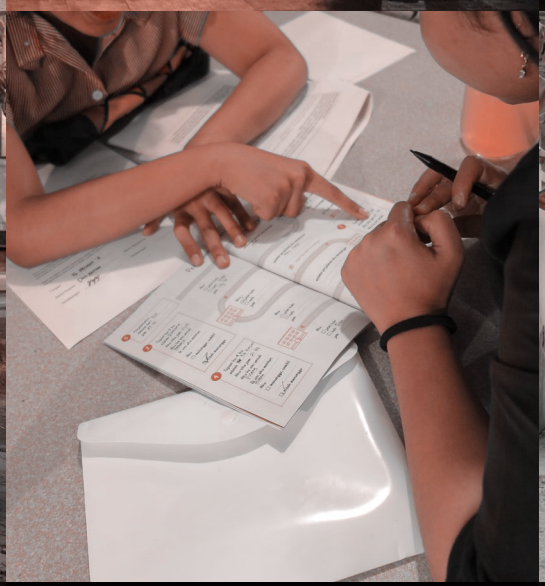
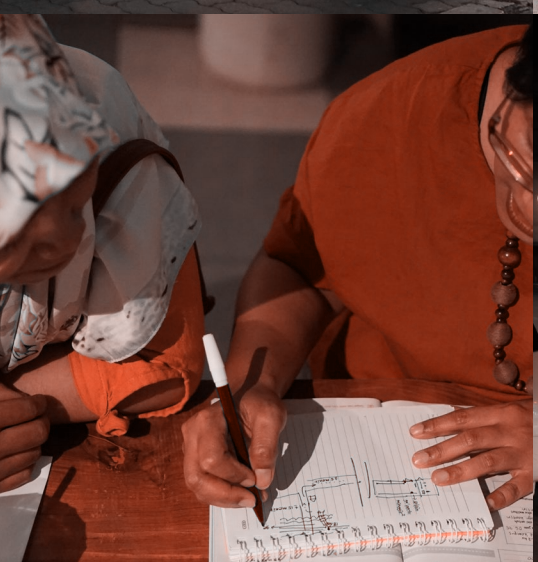
PULSE STORIES

SETELAH GELAP

Menciptakan Transit yang Aman untuk Perempuan yang Bepergian di Malam Hari

UN WOMEN
PULSE LAB JAKARTA
Australian Government
Department of Foreign Affairs and Trade





PULSE STORIES

UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian *Setelah Gelap: Menciptakan Transit yang Aman untuk Perempuan yang Bepergian di Malam Hari* dilaksanakan oleh Pulse Lab Jakarta dan Entitas PBB untuk Kesetaraan Gender dan Pemberdayaan Perempuan (UN Women) di Indonesia, bekerjasama dengan Departemen Luar Negeri dan Perdagangan Australia (DFAT). Pulse Lab Jakarta memadukan ilmu data dan riset sosial untuk memahami dunia yang rumit, yang tiap-tiap bagiannya terhubung dan saling memengaruhi. Pulse Lab Jakarta merupakan inisiatif bersama PBB dan Pemerintah Indonesia, melalui United Nations Global Pulse dan Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas).

Setelah Gelap bertanggam dengan UN Women's Safe Cities and Safe Public Spaces Global Initiative, yang diluncurkan pada 2010 untuk mendorong pendekatan-pendekatan inovatif, merakyat, dan berkelanjutan untuk mencegah serta menangani pelecehan seksual dan kekerasan lain terhadap perempuan di ruang-ruang publik. Kami belajar banyak dari tanggapan dan rekomendasi UN Women sejak perancangan penelitian, kerja lapangan, pencarian ide, sintesis hingga penulisan laporan. Proses panjang itu memastikan laporan ini didasari pemahaman yang menyeluruh tentang dinamika gender, termasuk berbagai faktor yang memengaruhi keselamatan perempuan.

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) tak sungkan membagi pengetahuan dan menawarkan dukungan dalam perancangan penelitian, yang menambah pemahaman kami tentang layanan transportasi di Indonesia. Kami berterima kasih terutama kepada perwakilan ITDP yang berpartisipasi dalam lokakarya desain kolaboratif dan masukan-masukannya yang turut membentuk analisis dan sintesis riset ini.

Kami sangat menghargai kontribusi Iriantoni Almuna dan Riana Nedyawati dari UN Women serta Visi Dikara dan Atik Widyastuti dari Pulse Lab Jakarta selama riset lapangan. Kami juga mengapresiasi Deepakshi Rawat dari Pulse Lab Jakarta yang meninjau dan mengomentari rancangan awal laporan ini. Selain itu, riset ini tak akan terwujud tanpa panduan para *fixer* yang mengatur kegiatan di Medan, Semarang, dan Surabaya sejak jauh hari.

Terakhir, kami ingin menyampaikan rasa terima kasih yang tulus kepada seluruh responden di tiga kota yang telah membagikan pengalaman masing-masing serta mengikuti studi buku harian selama empat hari berturut-turut. Kontribusi Anda, dari anekdot keseharian sampai diskusi mendalam tentang berbagai tantangan dan cara mengatasinya di masa mendatang, membantu kami memahami pengalaman perempuan saat menggunakan transportasi umum di malam hari.

Sebagai bagian dari Tujuan Pembangunan Berkelanjutan 2030, titik berat Tujuan 11 ialah pembangunan kota-kota yang inklusif, aman, liat, dan berkelanjutan. Termasuk di dalamnya: penyediaan akses ke sistem transportasi yang aman, terjangkau, dan dapat digunakan semua orang – dengan perhatian khusus terhadap kebutuhan perempuan, anak, penyandang disabilitas, dan orang lansia. Riset Setelah Gelap tak hanya selaras dengan Tujuan tersebut dan bidang utamanya, tetapi juga menyuguhkan wawasan penuh makna yang bermanfaat bagi berbagai pemangku kepentingan untuk agenda pembangunan di masa depan.

Tanggal Penerbitan
Laporan ini dirilis pada Mei 2019 dan dapat diakses publik melalui pulselabjakarta.org

Peneliti
Iriantoni Almuna, Maesy Angelina, Mellyana Frederika, Lia Purnamasari, Rico Setiawan, dan Aaron Situmorang

Visualisasi Data
Visi Dikara, Alfian Maulana Latief, dan Lia Purnamasari

Fotografi
Kecuali dicantumkan secara khusus, semua foto dalam laporan ini diambil oleh anggota Pulse Lab Jakarta's Social Systems Team.

Hak Intelektual dan Perizinan
Riset ini berlisensi Creative Commons Attribution 3.0 IGO License. Untuk melihat uraian lisensi, kunjungi http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/igo/

UN WOMEN PULSE LAB JAKARTA Australian Government Department of Foreign Affairs and Trade

DAFTAR ISI

RINGKASAN EKSEKUTIF 1

MERUMUSKAN KONTEKS 7
Bisakah Kota Pintar Menjadi Kota Aman bagi Perempuan?
Keamanan dan Mobilitas Perempuan Pekerja Sif Malam
Pendekatan Kami: *Human-Centered Design*
Yang Tersaji Dalam Edisi *Pulse Stories* Ini

EMPAT PERSONA SETELAH GELAP 17
Juru Siasat kelewat Siap
Pendatang Baru yang Cemas
Pekerja Sambilan
Perempuan Petarung

DIA BERTAHAN WALAU APA PUN YANG TERJADI 35
Wawasan-Wawasan Utama

MENGUBAH TANTANGAN JADI PELUANG 45
Lima Gagasan yang Dihasilkan
Langkah-Langkah Selanjutnya

DAFTAR ISTILAH 56

REFERENSI 57

LAMPIRAN 1: 59
Menerapkan *Human-Centered Design* untuk Memahami Pengalaman Perempuan *Setelah Gelap*

LAMPIRAN 2 : 63
Fitur-Fitur Buku Harian Swakriya Kerja Lapangan *Setelah Gelap*

LAMPIRAN 3 : 66
Lokakarya Desain Kolaboratif *Setelah Gelap*

RINGKASAN EKSEKUTIF

Pemerintah berbagai kota kini menggunakan teknologi canggih dan data yang mendekati waktu nyata (*real-time*) untuk memperbaiki perencanaan dan penyediaan layanan demi meningkatkan kualitas hidup warganya. Dikenal sebagai pendekatan kota pintar, banyak wacana terkait perempuan selama ini mengutamakan peningkatan mobilitas. Saat mengarungi kota-kota urban yang berkembang pesat, yang setiap sudutnya dilengkapi teknologi mutakhir, terkadang perempuan masih perlu mengembangkan mekanisme keselamatannya sendiri karena meskipun dinyatakan pintar tak selalu berarti kota itu aman bagi perempuan.

Sebagai bagian dari UN *Women's Safe Cities* and Safe Public Spaces Global Initiative, UN Women di Indonesia menjalankan audit keamanan di Jakarta pada 2017. Audit tersebut mengungkapkan bahwa perempuan rentan mengalami pelecehan lisan dan fisik di ruang-ruang publik, dan risiko pelecehan ini cenderung meningkat saat malam. Pulse Lab Jakarta kemudian bekerja sama dengan UN Women untuk memahami pola mobilitas dan persepsi atas keselamatan perempuan yang bepergian di malam hari.

Audit keamanan menilai bentuk, faktor risiko, dampak, dan upaya untuk mencegah serta menangani pelecehan dan kekerasan seksual terhadap perempuan dewasa dan anak-anak di Jakarta. Sementara itu, salah satu tujuan yang lebih luas dari riset *Setelah Gelap* adalah memahami arti "aman" bagi perempuan yang bepergian saat hari sudah gelap, termasuk mempelajari proses berpikir dan perasaan-perasaan yang memengaruhi keputusan mereka sepanjang perjalanan.

Penelitian ini berusaha memperluas pemahaman tentang keamanan dan mobilitas perempuan di wilayah-wilayah urban selain Jabodetabek. Medan, Semarang, dan Surabaya adalah tiga kota terpadat di Indonesia dan ketiganya mempunyai sistem infrastruktur dan transportasi umum modern, seperti Bus Rapid Transit: Trans Semarang, Trans Mebidang, dan Suroboyo Bus.

Perempuan sering bermigrasi ke kota-kota tersebut demi peluang kerja yang lebih baik. Meski banyak yang akhirnya mendapatkan pekerjaan di area bisnis di pusat kota, tempat tinggal mereka umumnya terletak di pinggiran kota di mana biaya hidup lebih terjangkau. Dengan mengakui bahwa perempuan semestinya berhak hidup di kota dan mengakses sumber dayanya secara aman, agar mampu mewujudkan potensi mereka sepenuhnya, riset ini dilakukan untuk memperoleh wawasan tentang semua aspek pengalaman perjalanan perempuan dari langkah pertama sampai terakhir dan setiap perhentian di antara keduanya.

Dalam riset ini, kami mengidentifikasi berbagai faktor yang memengaruhi persepsi perempuan atas keselamatan saat bepergian di malam hari; tantangan-tantangan khusus yang dihadapi perempuan saat bepergian kala hari sudah gelap; dan bagaimana aspek-aspek ini berdampak pada mobilitas dan pilihan-pilihan mereka sepanjang perjalanan.

Metodologi

Melengkapi audit keamanan UN Women, riset *Setelah Gelap* berfokus pada upaya memahami pengalaman-pengalaman unik perempuan yang menggunakan transportasi umum untuk bepergian di malam hari; meski demikian, fokus itu tak melulu soal mengemukakan faktor-faktor sistemik. Untuk membangun hubungan yang tulus dengan para responden, empati hingga taraf tertentu sangat diperlukan. Desain yang mengutamakan manusia (*human-centered design*) mengharuskan para peneliti mengesampingkan gagasan dan kepercayaan bawaan masing-masing, supaya proyek ini mampu menghasilkan intervensi yang praktis dan inklusif. Pendekatan ini diterapkan untuk meraih pemahaman mendalam tentang pengalaman bepergian tiap-tiap perempuan, dan agar terhindar dari penyeragaman yang tidak tepat.

Dari ketiga kota tersebut, 37 responden ikut serta dalam penelitian ini. Mereka memindahkan pengalaman perjalanan mereka selama empat hari ke buku harian, yang berfungsi sebagai batu loncatan untuk wawancara yang lebih mendalam. Sebagai bagian dari riset, peneliti mengikuti beberapa responden dalam perjalanan pulang mereka di malam hari; hal ini menyediakan konteks aktual dan nyata untuk menganalisis wawasan. Wawasan-wawasan awal dari kerja lapangan kemudian dibahas dalam lokakarya desain kolaboratif bersama orang-orang dari berbagai latar belakang untuk mendapatkan masukan serta memantik ide-ide tentang peluang intervensi. Laporan ini menguraikan wawasan yang diperoleh dari serangkaian sesi sintesis dan analisis berdasarkan hasil riset lapangan dan lokakarya desain kolaboratif.

Riset ini dilakukan bukan dengan dengan maksud menghasilkan wawasan-wawasan yang representatif secara statistik; sebaliknya, tujuan utamanya adalah menggali dan mengolah wawasan untuk menambal celah pengetahuan tentang pengalaman para perempuan pengguna transportasi umum di malam hari. Wawasan-wawasan ini juga diniatkan untuk melengkapi studi-studi yang telah ada serta menyampaikan desain-desain intervensi alternatif.

Apa makna “rasa aman” dan bagaimana perempuan memandang keamanan di ruang publik, terutama saat singgah menanti transportasi umum di malam hari?

Kami mengakui bahwa “perempuan” bukanlah kategori yang seragam. Meski para responden mempunyai karakteristik demografi serupa, pengalaman mereka bepergian menggunakan transportasi umum di malam hari dibentuk oleh serangkaian kebiasaan, kebutuhan, tantangan, dan keyakinan yang berbeda-beda. Oleh karena itu, kami menganggit seperangkat persona untuk menggambarkan perbedaan pola perilaku yang teridentifikasi selama penelitian. Setiap persona adalah arketipe rekaan yang dibangun berdasarkan apa-apa yang telah kami pelajari tentang responden perempuan yang bepergian di malam hari, termasuk motivasi, ekspektasi, dan tujuannya secara spesifik.

Persona-persona tersebut dapat berfungsi sebagai panduan perancangan intervensi praktis, yang dapat memberi dampak positif dan bermakna bagi kehidupan para perempuan yang bepergian di malam hari. Persona ini juga menyoroti rupa-rupa siasat perempuan untuk menjaga keselamatan diri, serta bagaimana mereka berinteraksi dengan sekeliling.

Keempat persona tersebut adalah

- **Juru Siasat Kelewat Siap:** seorang perempuan yang menghabiskan banyak waktunya untuk merancang strategi-strategi bela diri. Persona ini membantu kami mengamati berbagai keterampilan dan strategi yang dikerahkan perempuan untuk melindungi dirinya saat bepergian di malam hari.

- **Pendatang yang Cemas:** umumnya seorang perempuan yang belum lama merantau ke kota. Pekerja rantau muda memandang tantangan-tantangan dalam perjalanan di malam hari sebagai bagian dari tantangan yang lebih besar: kepindahannya ke kota besar demi peluang kerja yang lebih baik.

- **Pekerja Sambilan:** seorang perempuan yang menjalani beberapa pekerjaan sekaligus untuk bertahan hidup. Pengalaman perjalanannya di malam hari melibatkan beberapa pemberhentian (*transit*) seiring perpindahannya dari satu ke lain tempat menggunakan moda transportasi yang berbeda-beda.

- **Perempuan Petarung:** seorang perempuan yang memprioritaskan pekerjaan ketimbang keamanan. Rasa aman selama perjalanannya di malam hari terbit semata-mata karena terbiasa.

Terlepas dari nuansa dalam kisah-kisah setiap perempuan, ada satu benang merah: meski mereka memandang perjalanan malam sebagai hal yang berbahaya, mereka kompak menganggapnya tak terhindarkan dalam mencari nafkah. Sebagian besar responden yang kami temui meyakini bahwa pilihan pekerjaan mereka terbatas, dan berpendapat bahwa lebih baik punya penghasilan tetap dari sif malam ketimbang tidak punya penghasilan sama sekali.

Berikut adalah tujuh wawasan utama yang kami identifikasi dari kerja lapangan dan lokakarya desain kolaboratif:

WAWASAN 1:
Tak hanya intuisi, keselamatan menuntut keahlian khusus.

Bagi para responden, bepergian di malam hari pasti disertai perasaan terancam. Meski begitu, mereka secara tepat menggambarkan bahwa rasa aman berada dalam kontinum

– tidak ada dikotomi aman dan tidak aman. Ancaman hadir sejak langkah pertama sampai terakhir, dan rasa aman, menurut keyakinan mereka, lahir dari kemampuan melindungi dan menjaga diri. Jadi, bukannya membatasi mobilitas, perempuan justru mengerahkan berbagai keterampilannya untuk menjaga diri. Beberapa di antaranya: menjadi pengamat yang jeli; bersiap menghadapi kemungkinan terburuk; berupaya agar tak menonjol dan tidak menarik perhatian sekitarnya; mengakrabkan diri dengan rute perjalanan; dan memanfaatkan faktor-faktor lain yang dapat memungkinkan perlindungan, misalnya dengan membangun perkawanan dengan pekerja komuter lain.

WAWASAN 2:
Perempuan menyesuaikan parameter keamanan mereka berdasarkan tingkat keakraban dengan suatu lingkungan.

Penerangan jalan yang tidak memadai, kondisi trotoar yang berbahaya, dan ketiadaan pos keamanan secara umum membatasi mobilitas dan pilihan perjalanan perempuan di malam hari. Akan tetapi, hal ini tidak berlaku bagi perempuan, contohnya para responden, yang mesti bepergian di malam hari untuk mencari nafkah. Parameter keamanan mereka tak hanya dipengaruhi ketersediaan dan kualitas infrastruktur, tetapi juga tingkat keakraban mereka dengan suatu lingkungan dan orang-orang di lingkungan tersebut.

WAWASAN 3:
Dibandingkan berita, cerita-cerita pribadi lebih membentuk persepsi perempuan tentang keamanan.

Para perempuan yang kami temui cenderung lebih mempedulikan cerita-cerita yang disampaikan langsung oleh teman dan anggota keluarga (dari artikel online atau pengalaman pribadi yang disebar lewat media sosial atau disampaikan lewat jalur pribadi), ketimbang berita arus utama. Memeriksa kebenaran bukanlah prioritas mereka; suatu informasi segera dipandang patut dipercaya karena datang dari orang-orang yang peduli dengan keselamatan mereka. Teman dan anggota keluarga dianggap jalur yang dapat diandalkan untuk berbagi informasi terkait keamanan.

WAWASAN 4:
Apakah melaporkan insiden ada gunanya?

Responden perempuan mengetahui tentang pusat panggilan dan jalur bantuan yang menerima laporan insiden pelecehan. Walaupun kadang tidak hafal nomor teleponnya, mereka setidaknya pernah melihat iklannya atau mendengar tentangnya dari teman atau anggota keluarga. Meski demikian, tak satupun responden mengutarakan keinginan untuk mengajukan laporan atas pelecehan seksual – kalau mereka mengalaminya. Bukan soal rasa malu atau takut identitas terungkap, melainkan keraguan bahwa pihak berwenang akan menindaklanjuti laporan-laporan tersebut.

WAWASAN 5:
Sopir angkot dipandang sebagai pelindung sekaligus ancaman bagi keselamatan perempuan.

Angkot, angkutan umum swasta (biasanya dimiliki juragan atau koperasi) berbentuk minivan, beroperasi dalam rute-rute yang telah ditetapkan dan harus ikut peraturan pemerintah. Namun, angkot tidak bekerja untuk pemerintah dan tidak pula terafiliasi dengan korporasi. Para sopir angkot memang tidak mengenakan seragam dengan identitas melekat, namun responden perempuan mengenali wajah dan pola mengemudi

mereka. Responden mengakui bahwa sopir angkot tak selalu bertanggung jawab, tapi dalam keadaan tertentu mereka bisa menjadi pembela (*ally*) – misalnya dengan memberi peringatan soal pencopetan. Sebagai penumpang, para perempuan umumnya berharap sopir angkot bisa menghargai keselamatan mereka dengan tidak menyetir secara ugal-ugalan.

WAWASAN 6:
Orang sekitar terkadang ingin membantu, tapi mereka tidak yakin apakah intervensi merupakan tindakan terbaik.

Ada beberapa kampanye yang berupaya mengubah orang sekitar pasif menjadi pembela aktif ketika perempuan mengalami pelecehan di ruang publik, khususnya dengan mengajarkan orang sekitar cara mengidentifikasi perilaku atau tindakan yang tergolong pelecehan. Banyak orang sekitar yang kami ajak diskusi di ketiga kota menyebutkan bahwa meski mereka mampu mengenali tindak pelecehan, mereka ragu bertindak karena takut intervensi mereka justru memperparah situasi korban. Bagi orang sekitar, menemukan cara-cara intervensi yang lebih halus dalam situasi tersebut, tanpa menimbulkan keributan, merupakan sebuah tantangan.

WAWASAN 7:
Zona tunggu seperti pemberhentian angkot bukan sekadar titik transisi, ia juga tempat "mengukur keamanan"

Riset kami menunjukkan bahwa pada malam hari perempuan jarang menunggu kendaraan umum di titik-titik yang telah ditentukan (pemberhentian angkot atau halte bus). Mereka lebih suka menunggu di tempat-tempat ramai, misalnya di dekat pedagang kaki lima. Sembari menunggu, mereka berpapasan dengan penumpang lain dan sesama pekerja yang mengambil rute perjalanan serupa. Waktu menunggu biasanya digunakan untuk membuat penilaian cepat atas faktor-faktor yang mungkin memengaruhi pengalaman mereka pulang di malam hari.

Mengubah Tantangan Jadi Peluang

Organda – Ujung Tombak Reformasi Angkot

Membayangkan Ulang Pemberhentian Angkot yang Telah Disiapkan

Pedagang Kaki Lima Merangkap Penjaga Keamanan Jalanan

Bekal Anak Rantau

Membiarkan Orang Sekitar Bertindak

Seiring waktu, responden perempuan membangun mekanisme perlindungannya sendiri supaya tak perlu bergantung pada orang lain saat bepergian di malam hari. Mengingat kebutuhan mereka untuk memprioritaskan pekerjaan, mekanisme pribadi tersebut membantu mereka bertahan. Tantangannya: bagaimana mengurangi beban perempuan untuk menjaga keselamatan dirinya saat bepergian di malam hari, dan bagaimana menyediakan sistem pendukung yang kuat untuk menciptakan kota-kota yang aman dan inklusif. Berdasarkan kerja lapangan dan lokakarya desain kolaboratif, kami telah mengidentifikasi lima area untuk mengupayakan intervensi:

ORGANDA – UJUNG TOMBAK REFORMASI ANGKOT

Organisasi Angkutan Darat (Organda) didirikan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata pada 17 Juni 1963. Asosiasi ini melayani kebutuhan para pengelola angkutan darat dan memelihara hubungan dengan pemerintah kota serta penegak hukum, di mana ia bertindak sebagai perantara dalam kasus-kasus pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Peraturan Menteri itu perlu ditinjau kembali untuk meningkatkan kualitas layanan secara menyeluruh bagi semua pihak yang terlibat, terutama karena banyak pemilik angkot tergabung dalam asosiasi angkutan seperti Organda.

Mitra solusi potensial: Organda, sopir angkot, pemerintah kota, dan penumpang angkot.

- Bagaimana kita bisa memberikan insentif kepada Organda agar menjadi pendukung keamanan?

  Merevisi peran Organda sebagai Asosiasi Pengelola
  Sebagai salah satu aktor utama penyediaan jasa, ada banyak manfaat yang bisa diambil dari mereformasi jasa angkutan dengan mengatur kembali fungsi dan peran Organda sebagai asosiasi yang mengimplementasikan dan memantau panduan kendaraan dan mengemudi agar memenuhi standar keselamatan.

- Bagaimana kita bisa memperbaiki perilaku sopir sebagai penyedia jasa?

  Identifikasi Pengemudi Aman
  Untuk menyediakan penyaringan dan perekrutan pengemudi kompeten, pengemudi bisa diberikan identifikasi digital yang khas sebagai bagian dari mekanisme akuntabilitas. Penumpang dapat memberikan penilaian yang disertai angka. Dengan sistem digital untuk memberikan dan menerima penilaian tersebut, pengemudi dapat diberi penghargaan karena mematuhi prosedur standar operasional (SOP) atau ditegur bila melanggar.

- Data seperti apa yang bisa dimanfaatkan untuk merancang rute dan jadwal dengan lebih baik?

  Subsidi Rute Malam Terpilih
  Untuk mengalokasikan dana dengan lebih baik, pemerintah kota dapat memanfaatkan himpunan data non-tradisional dan analisis data canggih untuk secara strategis menentukan rute-rute malam penerima subsidi. Pendekatan ini bisa diperkaya melalui dialog dengan asosiasi seperti Organda untuk menjajal berbagai model bisnis, supaya aktivitas komersial di rute-rute tersebut bertambah. Tujuannya: memastikan kegiatan komersial berlangsung selama perjalanan malam.

MEMBAYANGKAN ULANG PEMBERHENTIAN ANGKOT YANG TELAH DISIAPKAN

Sopir angkot, pada praktiknya, berhenti di mana saja sepanjang rute untuk menarik dan menurunkan penumpang. Tergantung permintaan, pemberhentian-pemberhentian tersebut cenderung dilakukan di perempatan atau pengkolan yang ramai. Lokasi-lokasi ini tidak mempunyai rambu-rambu, tempat duduk, atau penerangan yang cukup, tetapi ada pemahaman umum: di mana ada tukang parkir, pedagang kaki lima, dan penumpang lain yang sedang menunggu, di sanalah angkot akan berhenti. Bagi penumpang, lokasi-lokasi tersebut merupakan tempat menunggu yang relatif aman terutama di malam hari. Bagi sopir angkot, ia adalah lokasi-lokasi potensial untuk menarik lebih banyak penumpang. Secara keseluruhan, itulah titik-titik pemberhentian angkot yang di luar rancangan namun dikenali masyarakat, di mana pengemudi dapat mengetem dan sebaliknya.

Mitra solusi potensial: arsitek dan desainer setempat, praktisi transportasi dan divisi transportasi dalam pemerintah (Dinas Perhubungan)

- Bagaimana cara menetapkan pedoman perlindungan yang sesuai dengan konteks lokal dan selaras dengan pemahaman perempuan tentang keamanan saat bepergian di malam hari?

Pedoman Desain Halte Umum
Dengan memfasilitasi sesi-sesi desain dan kreasi kolaboratif lokal untuk mengenali titik-titik tunggu yang aman, pemerintah kota dapat memperoleh wawasan tentang faktor-faktor keamanan nonformal yang mungkin diperlukan untuk merancang standar dan pedoman. Data yang diperoleh lewat urun daya (*crowdsource*) mengenai persepsi publik atas keamanan di area tertentu juga bisa digabungkan untuk memperkaya wawasan.

PEDAGANG KAKI LIMA MERANGKAP PENJAGA KEAMANAN JALANAN

Dalam konteks perjalanan yang aman di malam hari, perempuan cenderung menganggap pedagang kaki lima sebagai kawan, sebagai sesama pencari nafkah. Sangat wajar bila para perempuan menunggu angkot di dekat lapak-lapak pedagang kaki lima. Meski demikian, dalam beberapa kasus, pedagang kaki lima dipandang sebagai pengganggu, terutama kalau lapak mereka membuat trotoar tak dapat dilalui. Sesekali pemerintah kota mengadakan razia, memaksa para pedagang pindah ke wilayah lain. Ini adalah peluang unik bagi organisasi masyarakat sipil, desainer perkotaan setempat, dan pengelola komunitas untuk merangkul para pekerja sektor informal sebagai pengawas jalanan yang dapat membantu mewujudkan ruang publik yang aman bagi perempuan di malam hari.

Mitra solusi potensial: pedagang kaki lima, organisasi masyarakat sipil, pengurus komunitas, juga Dinas Usaha Mikro Kecil Menengah di pemerintah.

- Bagaimana cara mengatur pangkalan pedagang kaki lima sebagai pemberhentian angkot yang aman?

Penjaga Keamanan Jalanan
Pemerintah kota dapat bekerja sama dengan kelompok-kelompok masyarakat sipil dan aparat penegak hukum untuk mengembangkan panduan bagi pedagang kaki lima yang berminat dan bersedia mengikuti seleksi untuk menjadi penjaga keamanan jalanan.

BEKAL ANAK RANTAU

Para perempuan yang bepergian di malam hari mungkin tak mengimpikan pekerjaan sif malam dengan upah minimum regional. Namun, kenyataannya, itulah yang biasanya tersedia bagi para perempuan muda tanpa ijazah pendidikan tinggi yang mencari peluang lebih baik di kota-kota besar. Bagi para pekerja rantau muda ini, rupa-rupa kesukaran dalam perjalanan di malam hari sekadar bagian dari tantangan yang lebih besar sebagai pendatang baru. Mereka paham, mereka harus bekerja lebih keras dan bersedia menghadapi kondisi yang lebih sulit ketimbang orang lain. Untuk mengubah tantangan ini jadi peluang, pekerja rantau muda mungkin memerlukan bekal atau paket orientasi agar lekas memahami kota. Paket ini menyediakan informasi keamanan yang diperlukan tentang cara mengarungi kota dan mengatasi tantangan-tantangan dalam bekerja dan bepergian di malam hari.

Mitra solusi potensial: pekerja rantau muda, lembaga-lembaga nonpemerintah, komunitas teknologi, desainer, dan departemen-departemen ketenagakerjaan dalam pemerintahan.

- Teknologi apa yang bisa dimanfaatkan untuk membantu menyiapkan pekerja rantau muda hidup, bekerja, dan bepergian di kota baru?

Aplikasi Kenali Kotamu
Sebuah aplikasi yang dirancang untuk pekerja rantau baru, yang mengizinkan mereka mendokumentasikan tempat-tempat yang mereka kunjungi dan pengalaman mereka, sebagai cara mengakrabkan diri dengan kota baru.

- Bagaimana cara membangun sistem saling dukung antarsejawat di kalangan pekerja rantau muda?

Kampanye Teman Pulang
Dengan memulai kampanye di tingkat kota untuk mempromosikan pertukaran pengetahuan, pekerja rantau baru bisa terhubung dengan individu lain yang mungkin tinggal atau bekerja di gedung yang sama atau berdekatan dengannya. Tujuan akhirnya adalah mengembangkan sistem perkawanan untuk pergi berkelompok.

MEMBERDAYAKAN ORANG SEKITAR UNTUK BERTINDAK

Kami mengakui upaya-upaya organisasi akar rumput, kelompok pemberdayaan perempuan, dan PBB untuk mendorong orang sekitar bertindak. Namun, sebagaimana kami amati dalam riset ini, orang sekitar sering ragu bertindak karena takut salah memahami situasi, terutama malam-malam, saat hari sudah gelap dan sulit membaca gerak-gerik seseorang. Oleh sebab itu, orang sekitar biasanya menunggu respons korban, alih-alih segera bertindak saat melihat tingkah laku yang mungkin merupakan pelecehan. Mengikuti keadaan di titik persinggahan, orang sekitar seperti sopir mungkin takut dibalas pelaku apabila membela korban, mengingat ada kemungkinan mereka berpapasan lagi di kemudian hari. Maka, orang sekitar seperti itu – meski mereka bersedia membantu – memilih melakukannya dengan cara yang halus, yang tidak membahayakan keselamatannya sendiri.

Mitra solusi potensial: organisasi nonpemerintah, pengurus komunitas, desainer lokal, operator transportasi, dan pemerintah kota.

- Bagaimana cara memungkinkan intervensi orang sekitar yang halus sekaligus taktis?

Angkutan Aman untuk Semua
Organda, berkonsultasi dengan organisasi masyarakat lainnya, bisa berpartisipasi dalam pemilihan sejumlah angkot sebagai angkutan aman. Kendaraan-kendaraan ini akan dilengkapi rambu-rambu yang jelas untuk penumpang serta informasi untuk mendorong orang sekitar supaya bertindak. Informasi tersebut dapat mencakup, tetapi tak sebatas, tips mengenali bahasa tubuh yang menunjukkan ketidaknyamanan dan memberi bantuan yang halus, juga membantu sopir agar bertindak. Ini bukan angkutan khusus perempuan, melainkan angkutan aman yang terbuka untuk semua penumpang.

Langkah-Langkah ke Depan

Riset ***Setelah Gelap: Menciptakan Transit yang Aman untuk Perempuan yang Bepergian di Malam Hari*** berupaya melengkapi audit keamanan UN Women yang dijalankan pada 2017, dengan:

a) fokus pada pengalaman-pengalaman perempuan dari kelas sosio-ekonomi yang lebih rendah, terutama mereka yang bekerja di sektor informal;

b) memperluas pemahaman atas keselamatan dan mobilitas perempuan di kota-kota besar di Indonesia, di luar Jabodetabek; dan

c) melengkapi wawasan-wawasan yang ada dengan fokus pada pengalaman individu, bukan hanya faktor-faktor sistemik, dan menggali makna "aman" bagi perempuan yang rutin bepergian di malam hari (termasuk mempelajari perasaan dan keyakinan yang memengaruhi keputusan mereka sepanjang perjalanan).

Melangkah dengan peluang-peluang tersebut, ada baiknya kami mempertimbangkan inisiatif-inisiatif penting lain di bawah **Safe Cities Global Initiative** yang mendorong pendekatan-pendekatan inovatif, lokal, dan berkelanjutan untuk mencegah dan menangani pelecehan seksual dan bentuk-bentuk kekerasan lain terhadap perempuan di ruang publik.

Peluang-peluang tersebut dimaksudkan untuk dijelajahi bersama para pemangku kepentingan utama, misalnya badan pemerintah terkait transportasi, perusahaan pembangunan infrastruktur di sektor swasta, komunitas akar rumput, aktivis, dan organisasi global yang sama-sama bekerja keras untuk menciptakan kota yang aman untuk semua.

Kesesuaian dan kemanjuran gagasan-gagasan ini wajib diuji secara khusus di kota-kota seperti Medan, Semarang, dan Surabaya, atau area-area lain yang dapat menerima manfaatnya. Percobaan ini membutuhkan kolaborasi berkelanjutan untuk melibatkan pengguna dan komunitas dalam proses perubahan.

Pulse Lab Jakarta bersama UN Women mendorong organisasi-organisasi yang berminat agar memanfaatkan wawasan-wawasan riset ini untuk mengembangkan gagasan-gagasan yang bisa diubah menjadi purwarupa nyata. Kami yakin, melalui upaya terkonsolidasi, peluang-peluang intervensi dalam pemberian jasa, perbaikan transit, dukungan sosial yang lebih kuat, dan kampanye untuk orang sekitar aktif bisa semakin dekat dengan kenyataan.

Ini merupakan undangan terbuka dari kami.

Bab 1

Merumuskan Konteks

MRX

BISAKAH "KOTA PINTAR" MENJADI KOTA AMAN BAGI PEREMPUAN?

Jumlah penduduk perkotaan di seluruh Asia Tenggara diperkirakan bakal melonjak dari 280 juta saat ini menjadi sekitar 400 juta pada 2030 (Florida dan Fasche, 2017). Untuk menyambut laju urbanisasi yang pesat ini, pemerintah di berbagai kota mulai beralih ke teknologi canggih dan data yang mendekati waktu nyata (*real-time*) untuk memperbaiki perencanaan dan penerapan pelayanan publik sehingga dapat meningkatkan kualitas hidup warga. Pendekatan ini dikenal dengan konsep kota pintar atau *smart city*, yang agaknya selaras dengan berbagai isu inklusivitas lain, seperti menjadikan kota lebih aman bagi perempuan.

Akan tetapi, selama ini, wacana *smart city* umumnya hanya berfokus pada pengembangan infrastruktur yang lebih baik dan pemanfaatan teknologi yang diharapkan dapat meningkatkan mobilitas perempuan. Sebagai contoh adalah: aplikasi *mobile* seperti Safe and The City[1] dan BSafe2[2]. Sayangnya, perempuan seringkali tidak dilibatkan dalam proses perencanaan dan pembangunan kota, sehingga mereka harus bergantung pada satu sama lain untuk memperoleh dukungan. Salah satu konsekuensinya, para perempuan harus bersiasat secara mandiri dalam menyikapi pesatnya kemajuan kota yang dilengkapi teknologi mutakhir seperti sensor, aplikasi ojek online, dan sejenisnya.

Penelitian terdahulu tentang gender dan mobilitas di perkotaan menegaskan bahwa perkara keselamatan berdampak pada kemampuan dan akses perempuan dalam memanfaatkan peluang-peluang yang ditawarkan suatu kota, dalam kaitannya dengan pendidikan, mata pencarian, dan aktualisasi diri. Sebuah studi oleh ITDP dan WEDO (2017) menunjukkan bahwa para perencana transportasi publik cenderung memikirkan transportasi publik sebatas konteks jadwal kerja yang umum, yaitu jam 9 pagi sampai 5 sore, yang dalam berbagai kasus adanya kemungkinan memuat bias kebutuhan laki-laki kelas menengah.

Sebagai bagian dari UN Women's Safe Cities and Safe Public Spaces Global Initiative, pada 2017 UN Women Indonesia menggelar audit keamanan di Jakarta. Audit ini menunjukkan bahwa perempuan rentan mengalami pelecehan verbal dan fisik di ruang-ruang publik, dan risiko ini cenderung meningkat saat malam. Sebagian responden perempuan dalam studi ini mengaku waswas menumpang transportasi umum karena harus berkutat dengan perasaan tidak aman. Beberapa bahkan memilih untuk tidak menggunakan transportasi umum setelah matahari terbenam.

1 Safe and The City adalah aplikasi urun daya dari London yang bertujuan menyediakan rute-rute aman untuk menghindari kejahatan dan pelecehan seksual. Data dikumpulkan secara urunan melalui aplikasi ini dan digunakan untuk membantu penggunanya membuat keputusan.
2 BSafe adalah aplikasi mobile yang menyediakan berbagai mekanisme bantuan darurat saat terjadi pelecehan seksual

Terlepas dari kenyataan ini, banyak perempuan yang masih harus bepergian pada malam hari untuk bekerja. Umumnya mereka adalah pekerja sektor jasa, seperti pramuniaga, pramusaji restoran, operator *call center*, serta petugas kebersihan, dan mereka bergantung pada transportasi umum yang murah untuk pulang pada malam hari. Dengan mempertimbangkan risiko-risiko tersebut: bagaimana perempuan-perempuan ini menyiasati penggunaan transportasi umum pada malam hari?

KEAMANAN DAN MOBILITAS PEREMPUAN PEKERJA SIF MALAM

UN Women Indonesia dan Pulse Lab Jakarta mencoba memahami pola-pola mobilitas dan persepsi tentang keamanan di kalangan pekerja perempuan yang rutin bepergian di malam hari. Dalam menjalankan studi kolaboratif ini, kami bermaksud melengkapi audit keamanan terdahulu dengan aspek-aspek berikut.

Penelitian terdahulu tentang keamanan perempuan saat menggunakan transportasi publik di perkotaan seringkali hanya berfokus pada pengalaman perempuan pekerja kelas menengah di sektor formal (seperti pekerja kantoran yang bepergian selama jam-jam sibuk) dan perempuan berlatar belakang sosial ekonomi rendah yang bekerja di sektor informal (ITDP dan WEDO, 2017; ADB, 2013). Tidak banyak perhatian diberikan kepada perempuan pekerja sif malam di industri ritel kecil. Padahal, segmen ini begitu signifikan di Indonesia mengingat 40 persen tenaga kerja di sektor ritel adalah perempuan (Kementerian Keuangan, 2012). Oleh karena itu, penelitian ini berupaya menambal celah dalam literatur yang telah ada dengan menyingkap berbagai wawasan sehubungan dengan pengalaman perempuan yang bekerja sebagai pramuniaga, petugas kasir, guru privat, atau pegawai pusat perbelanjaan, restoran, *call center*, dan toko, serta usaha-usaha kecil lainnya.

Kedua, riset ini berupaya memperluas pemahaman tentang keamanan dan mobilitas perempuan perkotaan Indonesia di luar Jabodetabek. Medan, Surabaya dan Semarang adalah beberapa kota terbesar di Indonesia berdasarkan jumlah penduduknya (Kementerian Dalam Negeri, 2017). Kota-kota ini memiliki infrastruktur publik dan sistem transportasi yang modern, yakni Bus Rapid System di Semarang dan Medan, dan Suroboyo Bus di Surabaya (ITDP Indonesia, 2017; Fani, 2016; Farmita, 2017). Pekerja-pekerja dari seluruh Indonesia merantau ke kota-kota ini demi peluang kerja yang lebih baik. Meski banyak di antara mereka yang akhirnya bekerja di kawasan niaga yang terletak di pusat kota, biasanya mereka tinggal di pinggiran kota yang biaya hidupnya lebih terjangkau.

Perihal pelecehan dan kekerasan terhadap perempuan di ruang publik, audit keamanan pada 2017 telah mengidentifikasi berbagai bentuk, faktor risiko, dan dampak, serta menguraikan norma dan pandangan sosial yang memengaruhi keamanan perempuan di ruang-ruang publik. Audit itu juga menyediakan sejumlah rekomendasi untuk mengatasi isu-isu utama, termasuk memperbaiki sarana umum (seperti memastikan pencahayaan yang lebih baik, memasang CCTV di titik-titik strategis, dan merancang ulang trotoar), serta mulai berkampanye untuk mendorong perubahan perilaku yang berakar dari norma sosial dan perilaku yang selama ini mewajarkan kekerasan terhadap perempuan.

Ketiga, riset *Setelah Gelap* hendak melengkapi temuan-temuan audit tersebut dengan memberikan perhatian lebih kepada pengalaman individu alih-alih faktor sistemik; menggali makna “aman” bagi perempuan yang rutin bepergian malam; serta mendalami perasaan dan pandangan yang mempengaruhi pilihan-pilihan mereka sepanjang perjalanan. Kami melakukan riset ini dengan pemahaman bahwa mobilitas perempuan, misalnya saat pulang bekerja malam-malam, tidak semestinya terbagi ke dalam serangkaian episode aman dan tak aman – setiap bagian dari perjalanan mereka harus aman. Kami meyakini bahwa perempuan berhak menjalani kegiatan dan mengakses sumberdaya di kota masing-masing secara aman, demi mewujudkan potensi mereka sebagai warga negara seutuhnya. Oleh karena itu, penelitian ini dirancang untuk mendapatkan wawasan tentang setiap aspek pengalaman perjalanan perempuan, dari langkah pertama sampai terakhir; termasuk di tiap-tiap titik persinggahannya.

Riset *Setelah Gelap* berupaya menjawab pertanyaan-pertanyaan berikut:

- Bagaimana perempuan memahami keamanan saat bepergian dengan angkutan umum di malam hari?
- Faktor-faktor apa yang mempengaruhi persepsi perempuan tentang keamanan ketika bepergian di malam hari?
- Tantangan apa saja yang dihadapi perempuan sepanjang perjalanannya di malam hari? Bagaimana tantangan-tantangan itu berdampak pada mobilitas perempuan dan pilihan yang mereka ambil sepanjang perjalanan?
- Bagaimana memperbaiki sistem transit agar para perempuan yang bepergian malam merasa aman?

Temuan dan wawasan dari penelitian ini diharapkan mampu mengisi celah informasi dari literatur yang ada tentang keamanan dan mobilitas perempuan di perkotaan. Besar harapan kami bahwa wawasan yang dihasilkan penelitian ini bisa bermanfaat bagi para pemangku kepentingan seperti praktisi tata kota, pembuat kebijakan, dan pengembang sistem angkutan berorientasi transit yang terlibat dalam penyusunan intervensi untuk meningkatkan keamanan perempuan dan anak perempuan di ruang publik.

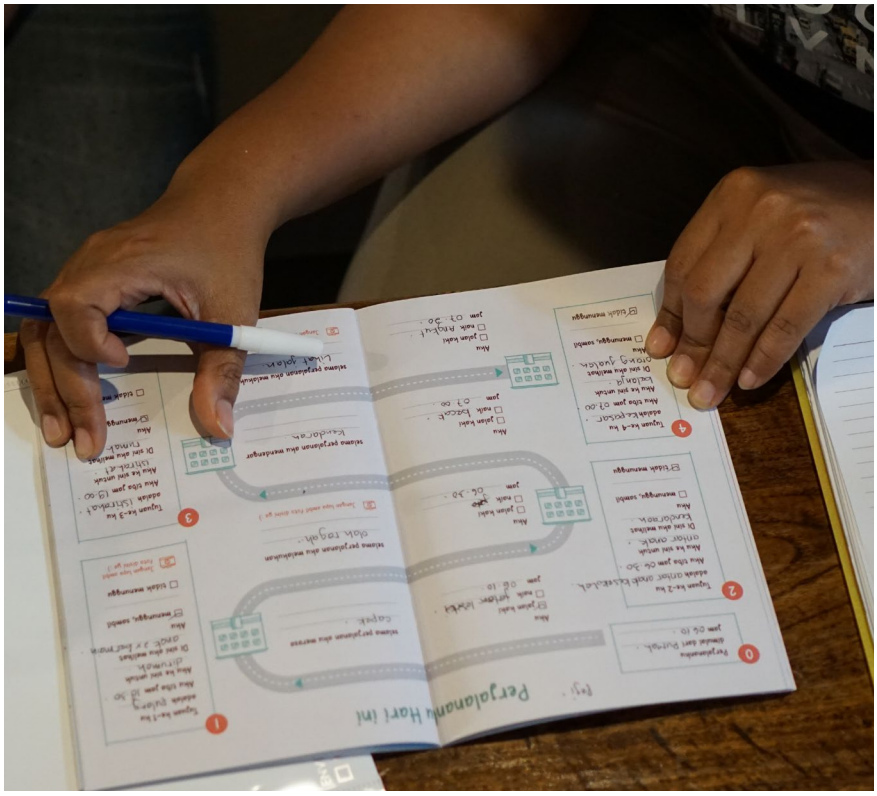
PENDEKATAN KAMI: *HUMAN-CENTERED DESIGN*

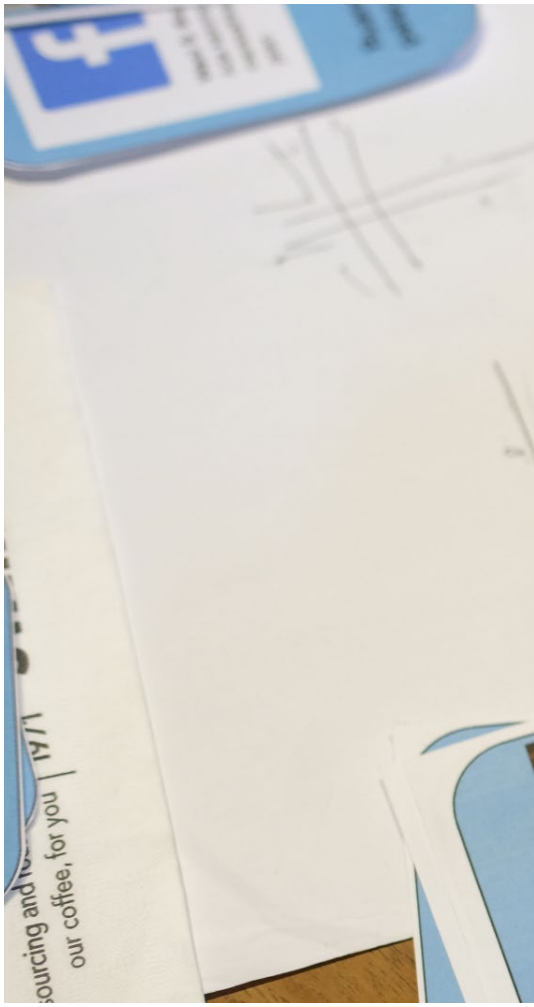
Perkara-perkara yang berkaitan dengan keamanan dan mobilitas perempuan di malam hari tidak selalu dibahas secara terbuka. Itulah sebabnya penelitian semacam ini memerlukan empati hingga taraf tertentu demi menciptakan hubungan yang tulus dan sepenuh hati dengan para responden. Selain itu, peneliti harus mengesampingkan asumsi bawaan masing-masing agar bisa membayangkan intervensi yang praktis dan inklusif. *Human-centered design* (HCD) atau desain yang berpusat pada manusia, juga dikenal dengan istilah *design thinking* (pemikiran berorientasi desain), adalah pendekatan penelitian kualitatif yang memungkinkan peneliti menggali dan menyingkapkan wawasan-wawasan penuh makna. Meski HCD lahir dan biasanya digunakan di sektor swasta, beberapa tahun terakhir pendekatan ini semakin sering diterapkan dalam perumusan gagasan untuk mengatasi isu-isu pembangunan sosial (Tooley, 2017).

HCD dapat dipakai untuk mengembangkan siasat-siasat yang cepat bereaksi terhadap kebutuhan spesifik para pengguna. Pendekatan ini mengandalkan keterlibatan menyeluruh dan empati untuk mendapatkan wawasan mendalam tentang motivasi pengguna, titik kesulitan, hasrat serta kebutuhan mereka yang terpendam. Wawasan-wawasan hasil penelitian dengan pendekatan HCD kemudian dijadikan dasar ide-ide untuk solusi yang dikembangkan, diuji, dan disempurnakan bersama dengan pengguna (O'Grady, 2017).

Meski memiliki banyak kesamaan dengan riset kualitatif konvensional yang umumnya ditujukan untuk intervensi sosial dan perubahan perilaku, HCD berbeda dalam hal penekanannya terhadap tindakan. HCD tidak bertujuan menghasilkan representasi statistik dari suatu demografi tertentu, tidak pula secara khusus bermaksud menyumbangkan pengetahuan kepada masyarakat ilmiah. Pertanyaan-pertanyaannya bersifat eksploratif dan bertujuan mendapatkan inspirasi yang dapat ditindaklanjuti dari cerita-cerita pribadi, sehingga memberi perspektif segar dalam penciptaan produk, layanan, atau kebijakan yang benar-benar dapat memenuhi kebutuhan pengguna. Dengan demikian, HCD dapat melengkapi penelitian sosial dan perilaku yang sudah ada (yang menjadi dasar sejumlah penelitian tentang keamanan dan mobilitas perempuan).

Langkah pertama pendekatan HCD adalah mengenal dan memahami para "pengguna" – dalam penelitian ini, yakni para perempuan yang bepergian menggunakan transportasi umum di malam hari. Perempuan, sebagaimana ditekankan dalam penelitian ini, bukanlah kategori yang seragam. Kami mengakui bahwa pengalaman perempuan dibentuk oleh berbagai faktor, seperti kelas, etnis, ras, agama, pendidikan, dan kemampuan fisik. Mengingat lingkup penelitian ini, pengalaman perempuan penyandang disabilitas; perempuan beretnis minoritas; dan perempuan yang tersingkir karena perkara-perkara lain tidak dimasukkan ke dalam analisis riset ini, namun telah diakui sebagai bagian dari keterbatasan penelitian.





Untuk mendapatkan pemahaman yang lebih luas tentang topik ini, kami mulai dengan meninjau literatur yang sudah ada tentang keamanan dan mobilitas perempuan; mewawancarai para ahli yang telah menangani isu-isu perempuan terkait; serta memantau pemberitaan tentang keamanan perempuan dan penggunaan transportasi umum di Medan, Semarang, dan Surabaya. Kami juga bekerja sama dengan para perekrut lokal di setiap kota dalam mengidentifikasi calon responden, dengan mengutamakan perempuan pekerja sif malam, juga para perempuan yang bepergian pada jam-jam sepi sejak matahari terbenam sampai larut malam.

Kami meminta para responden mendokumentasikan pengalaman perjalanan mereka selama empat hari dalam buku harian (yang telah kami sediakan) di awal penelitian lapangan. Demikianlah kami mengumpulkan informasi tentang tempat-tempat yang mereka kunjungi, angkutan yang mereka gunakan, pikiran dan perasaan mereka sepanjang perjalanan, juga rincian busana dan aksesoris yang mereka kenakan. Buku harian tersebut merekam berbagai informasi penting, yang barangkali sulit diingat responden dalam wawancara tatap muka. Studi buku harian ini disusul dengan wawancara semi-terstruktur yang mendalam, untuk menggali proses berpikir, perasaan, dan keyakinan di balik informasi yang mereka catat. Meminjam rekomendasi-rekomendasi audit keamanan, kami menyajikan beberapa ide intervensi dalam seperangkat kartu dan meminta penilaian responden: apakah intervensi-intervensi tersebut dapat membantu. Untuk memahami apa yang dialami para responden sepanjang perjalanan mereka, peneliti menemani beberapa responden. Kami berhasil menemukan wawasan yang tak muncul dalam studi buku harian dan wawancara mendalam, yang selanjutnya membantu mengkontekstualisasikan pemahaman kami akan pengalaman para responden. Selain para perempuan yang melakukan perjalanan pada malam hari menggunakan transportasi umum, kami juga mewawancarai petugas keamanan, pedagang kaki lima, dan petugas parkir untuk membentuk pemahaman kami tentang perspektif orang sekitar.

Setelah kerja lapangan di Medan, Semarang dan Surabaya, kami menggelar lokakarya desain kolaboratif di Jakarta. Lokakarya ini dihadiri oleh 24 peserta yang terdiri dari pejabat pemerintah, aktivis hak-hak perempuan, operator angkutan, perencana transportasi dan tata kota, praktisi dan perancang komunikasi. Lokakarya tersebut bertujuan memaparkan temuan-temuan awal; menjaring tanggapan tentang wawasan yang bisa diterjemahkan menjadi tindakan;

dan menghasilkan ide-ide peluang intervensi. Kami menggunakan hasil lokakarya desain kolaboratif ini dalam menggarap analisis yang kemudian kami kembangkan menjadi wawasan yang tersaji dalam laporan ini.

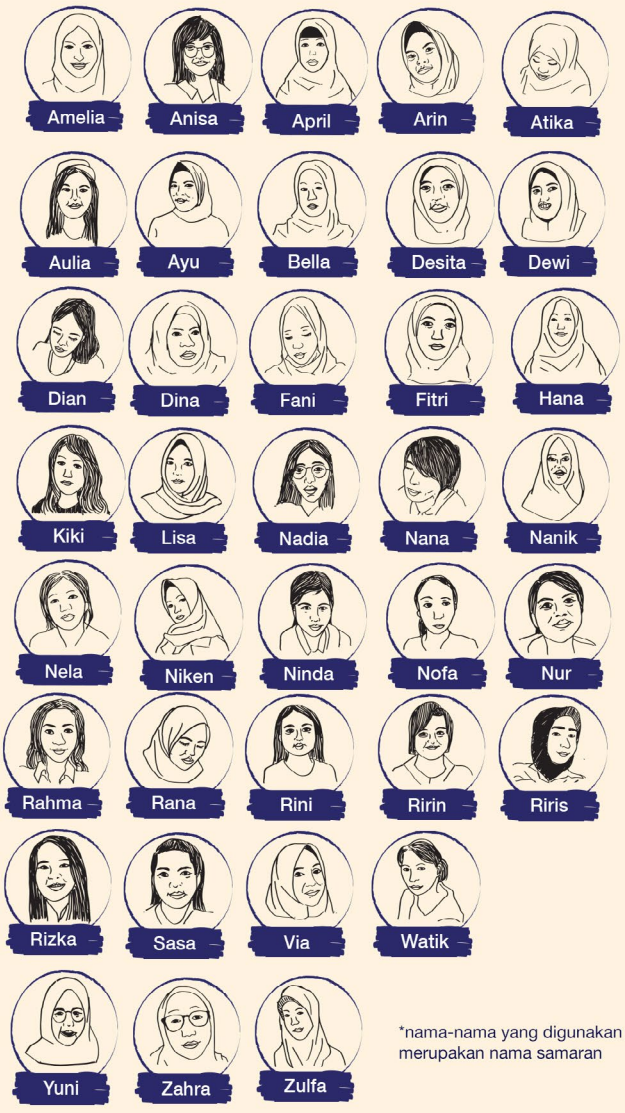
Kami menyadari bahwa keamanan perempuan adalah topik yang memerlukan sensitivitas, perhatian, dan kesigapan para peneliti selama proses HCD. Oleh karena itu, sejalan dengan praktik etika penelitian yang berlaku di Pulse Lab Jakarta, tim riset mengikuti serangkaian pelatihan tentang sensitivitas gender yang diselenggarakan UN Women; memperkenalkan para peneliti dan topik penelitian kepada responden berulang-ulang untuk memastikan adanya persetujuan atas kesadaran penuh; mencermati dinamika gender dalam riset lapangan untuk menghormati batasan dan zona nyaman responden; menggunakan nama samaran untuk melindungi privasi responden; dan bekerja sama dengan UN Women untuk tinjauan ahli sejawat dalam penyusunan laporan. Informasi lebih lanjut tentang etika dan metode penelitian kami tersedia di Lampiran 1.

YANG TERSAJI DALAM EDISI *PULSE STORIES* INI

Dalam *Pulse Stories* ini, kami membagikan kisah 37 perempuan yang kami temui di Medan, Semarang dan Surabaya. Kami menyoroti sejumlah tema dan pola perilaku berdasarkan wawancara dan observasi lapangan, yang kemudian kami tuangkan ke dalam sejumlah persona (karakter fiktif yang terinspirasi dari perempuan-perempuan yang kami temui di lapangan). Persona-persona ini (dibahas dalam Bab 2) dimaksudkan untuk membangun empati dengan responden dan mengembangkan wawasan terkait dinamika manusia yang akan mendasari perumusan layanan yang lebih baik. Bab 3 menyoroti temuan-temuan utama tentang mobilitas perempuan dan pilihan perjalanan mereka di perkotaan, disusul bab penutup yang memeriksa berbagai tantangan dan peluang untuk perubahan sistemik.

KERJA LAPANGAN DALAM ANGKA

37 RESPONDEN*



*nama-nama yang digunakan merupakan nama samaran

PEKERJAAN

- Guru: 4
- Resepsionis: 2
- Kerani Layanan Pelanggan: 2
- Reporter: 1
- Pekerja Lepas: 1
- Mahasiswa: 8
- Pegawai Toko: 15
- Pramusaji: 4

3 pengguna *bus rapid transit*

13 pengguna angkot

18 pengguna ojek online

3 pengguna angkot dan ojek online

3 KOTA

Medan

Semarang

Surabaya

METODE

22 hari studi buku harian

75 jam wawancara

6 jam shadowing

7 orang sekitar

4 jam wawancara

24 PESERTA LOKAKARYA DESAIN KOLABORATIF

11 laki-laki 13 perempuan

- 6 perencana sistem transportasi
- 3 designer
- 6 perencana tata kota
- 2 praktisi komunikasi
- 6 spesialis gender

Bab 2

Empat Persona *Setelah Gelap*

Kami mengakui bahwa "perempuan" bukanlah kategori yang seragam. Meski para responden mempunyai karakteristik demografi serupa, pengalaman mereka bepergian malam dengan transportasi umum dibentuk oleh serangkaian kebiasaan, kebutuhan, tantangan, dan keyakinan yang berbeda-beda. Oleh karena itu, alih-alih menguraikan karakteristik mereka secara kuantitatif, kami menganggit empat tipe persona (arketipe rekaan) berdasarkan apa yang telah kami pelajari dari responden perempuan tentang perjalanan mereka di malam hari, termasuk motivasi, ekspektasi, dan tujuan masing-masing (O'Grady, 2017). Setiap persona dibangun dari pernyataan dan cerita sejumlah responden, dan penamaan tipe-tipe persona ini tidak serta-merta mewakili golongan tertentu.

Kisah-kisah ke-37 responden kami sarikan menjadi wawasan-wawasan, untuk kemudian disintesiskan dan dibagi ke dalam empat persona[3]. Setiap persona menggambarkan pola perilaku yang unik, yang teridentifikasi sepanjang penelitian, dan menjelaskan perasaan-perasaan dan proses berpikir yang terasa dekat dengan para responden. Membangun pemahaman yang bernuansa tentang pengalaman-pengalaman perempuan dalam menggunakan transportasi umum di malam hari adalah alasan utama kami menciptakan persona-persona tersebut.

Persona-persona ini mengungkap ragam kebutuhan dan keyakinan bawaan di balik pilihan transportasi dan pola perjalanan seorang perempuan. Contohnya, apa saja faktor yang memengaruhi pilihan perempuan atas angkot, ojek online, atau taksi saat malam? Persona-persona ini menyuguhkan deskripsi-deskripsi yang dapat membantu para pemangku kepentingan (yang mungkin sehari-harinya tidak berinteraksi langsung dengan para perempuan ini namun bertanggung jawab atas penyusunan kebijakan) menilai layanan-layanan yang secara langsung memengaruhi kehidupan perempuan. Lebih jauh, ia dapat dijadikan panduan perancangan intervensi-intervensi yang bisa berdampak mendalam dan positif terhadap kehidupan perempuan (US Department of Veteran Affairs Center for Innovation, 2014), karena ia juga menyoroti rupa-rupa siasat yang dikerahkan perempuan untuk menjaga keselamatan diri serta bagaimana mereka berinteraksi dengan sekeliling.

Persona pertama, Juru Siasat Kelewat Siap, adalah perempuan yang menghabiskan banyak waktunya untuk merancang cara-cara membela diri. Persona kedua, Pendatang yang Cemas, adalah perempuan muda yang belum lama merantau ke kota. Persona ketiga, Pekerja Sambilan, adalah perempuan yang bekerja di beberapa tempat sekaligus untuk bertahan hidup. Persona keempat, Perempuan Petarung, adalah perempuan yang memprioritaskan pekerjaan ketimbang keselamatannya. Lewat kisah-kisah ini, kami berharap dapat menunjukkan bagaimana rasanya menjadi mereka.

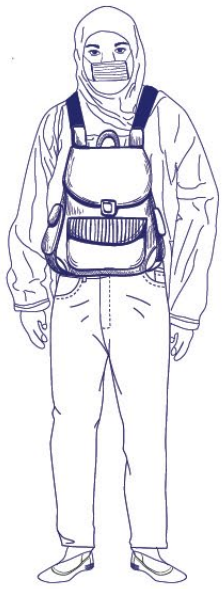
3 Penjelasan mengenai bagaimana persona diciptakan bisa ditemukan di Lampiran 1: Etika dan Kualitas Penelitian

PERSONA

Pada 1998, Alan Cooper mengenalkan penerapan persona sebagai alat desain interaksi. Persona adalah representasi rekaan yang spesifik dan konkret dalam suatu kelompok demografis terbatas, yang boleh jadi bermanfaat bagi suatu produk atau jasa. Setiap persona dibangun dari kisah nyata, meski beberapa aspek seperti nama dan karikatur merupakan karangan. Persona bukanlah individu tertentu, meski ia mungkin mewakili suatu individu sepanjang proses desain. Suatu persona didefinisikan oleh motivasi dan tujuan-tujuan (Cooper, 1998).

BERKENALAN DENGAN **TIPE-TIPE PERSONA**

•• JURU SIASAT KELEWAT SIAP ••



"BERSIAP MENGHADAPI KEMUNGKINAN TERBURUK"

Ia mengandalkan perencanaan berlapis. Akalnya panjang. Ia mengenakan pakaian dan aksesoris yang bisa membantu menjamin keselamatannya.

APA ISI TASNYA?

•• PENDATANG YANG CEMAS ••

"KOTA BESAR SANGAT MENYERAMKAN"

Ia baru lulus SMA dan belum lama pindah ke kota besar untuk bekerja. Segala hal tampak asing dan menyeramkan, terutama karena ia selalu dinasihati orang-orang di kota asalnya agar tidak mudah percaya ketika hidup di kota.

APA ISI TASNYA?

•• PEKERJA SAMBILAN ••

"SATU BERES LANJUT YANG LAIN"

Untuk membiayai keluarga dan adik-adiknya, ia bersedia mengambil pekerjaan apa pun. Sebagian besar pekerjaan memaksanya hadir di berbagai tempat pada jam kerja yang berubah-ubah. Pulang malam setiap hari tak terhindarkan.

APA ISI TASNYA?

•• PEREMPUAN PETARUNG ••

"TENANG AKU BISA"

Ia pekerja yang berpengalaman dan selalu jadi andalan teman-teman, keluarga, dan koleganya. Ia bepergian dengan transportasi umum meski tahu pilihan tersebut tak selalu aman.

APA ISI TASNYA?

Juru Siasat Kelewat Siap

Pekerjaan:
Penjaga toko batik

Waktu tempuh:
1,5 jam

Jam kerja:
14.00 - 22.00

Juru Siasat Kelewat Siap adalah ibu paruh baya yang sering kebagian sif malam. Ia dulunya TKI di luar negeri sebelum diminta pulang oleh orang tuanya. Di kampung halaman, ia menyadari peluang kerjanya dibatasi usia. “Toko-toko lebih suka mempekerjakan anak muda. Saya sudah nggak muda. Tapi untung saya kenal pemilik toko ini, jadilah saya dapat pekerjaan.” Meraih restu keluarga sebelum menerima pekerjaan adalah perkara lain; ia harus meyakinkan keluarganya bahwa tawaran kerja sebagus ini tak datang setiap hari. Ia bersedia mengambil sif malam karena menyukai pekerjaannya dan pemilik toko itu memperlakukannya dengan baik. Ketika orang tuanya tidak bisa dititipi anak-anak, pemilik toko mengizinkannya membawa mereka ke toko.

Ia berangkat dan pulang kerja naik angkot[4] – transportasi swasta berbentuk minivan yang beroperasi di rute-rute tetap dan harus menaati peraturan pemerintah – karena ongkosnya lebih murah daripada bus dan taksi. Salah seorang anggota keluarga biasa mengantarnya sampai perempatan, tempat ia menunggu angkot. Pulang kerja, ia turun dari angkot di perempatan yang sama dan menunggu dijemput orang rumah. Angkot-angkot yang beroperasi di rutenya terkenal berbahaya – “Yakin, ini rute angkot paling liar di sini!” – tapi ia terus menggunakannya karena murah dan praktis (dia hanya perlu naik satu jenis angkot untuk pergi dan pulang kerja).

Sebagai pencegahan, ia membiasakan diri memeriksa pakaiannya sebelum meninggalkan tempat kerja. Ia mengenakan jaket dan masker, dan bahkan memikirkan hal-hal kecil seperti menempatkan peniti kerudungnya secara strategis agar bisa digunakan untuk membela diri dalam keadaan darurat. Mengingat “saya pernah kecopetan,” ia mengenakan ranselnya di dada saat berjalan kaki. Langkahnya cepat dan ia selalu waspada: “Saya harus berhati-hati saat berjalan di trotoar, karena motor biasanya ikut naik.”

Seperti pekerja komuter lain, ia menunggu angkot di perempatan dekat tempatnya bekerja. “Ini bukan halte bus, tapi semua orang menunggu angkot di sini.” Di sanalah ia menyaring angkot-angkot yang berdatangan dan naik ke angkot pertama yang melewati rutenya. Kalau ia terpaksa menunggu agak lama, ia terus waspada dan memeluk ranselnya erat-erat. Ia mengenali tampang para sopir dan memperhatikan rincian setiap angkot. Kalau memungkinkan, ia akan menghindari angkot yang pengemudinya lamban, sebab ingin segera sampai ke rumah.

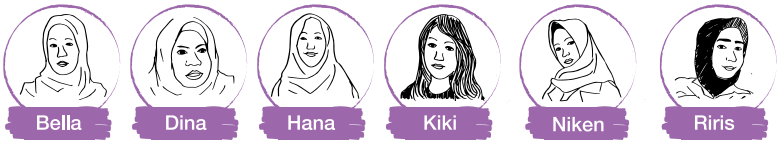
Ia sadar tak bisa sepenuhnya menggantungkan keselamatan pada sopir angkot, tetapi, menurutnya penting untuk sedikit-sedikit memahami sikap dan kepribadian setiap sopir.

Ketika sendirian dan waswas, ia memilih duduk di samping sopir. Katanya ada sopir-sopir yang suka menolong dan memberi sinyal ke penumpang saat copet naik ke angkot. Tetapi ia juga mengakui bahwa ada yang sebaliknya. Meski ada sistem tarif, biasanya penumpang diberi kelonggaran kalau tujuannya dekat. Di sisi lain, sopir sering melempar balik uang ke penumpang yang membayar terlalu sedikit. Sebagian sopir mengemudi ugal-ugalan tanpa memikirkan keselamatan penumpang. Sayangnya, bahkan ketika sopir angkot yang ia tumpangi sedang teler, ia kerap terpaksa mengambil risiko mengingat terbatasnya jumlah angkot yang beroperasi di malam hari.

Mempertimbangkan itu semua, Juru Siasat Kelewat Siap cenderung lebih takut kepada sesama penumpang ketimbang perilaku sopir angkot, utamanya karena anggapan bahwa banyak copet yang menyamar sebagai penumpang. Ia berusaha mengenali penumpang-penumpang lain, yang sering bepergian lewat rute yang sama. Bagian terakhir dari perjalanannya menuju rumah dipandang berbahaya. Karena itulah anggota keluarga rutin menjemputnya di perempatan setelah ia turun angkot. Terkadang ia mengirim pesan lewat WhatsApp untuk keluarganya, diam-diam memberitahu bahwa ia sudah dekat perempatan. Dengan begini ia tak perlu menunggu jemputan terlalu lama.

Inilah potret pengalamannya sehari-hari saat singgah di perjalanan. Meski hidup di luar negeri terasa lebih aman, ia menerima kenyataan bahwa kota ini adalah rumahnya.

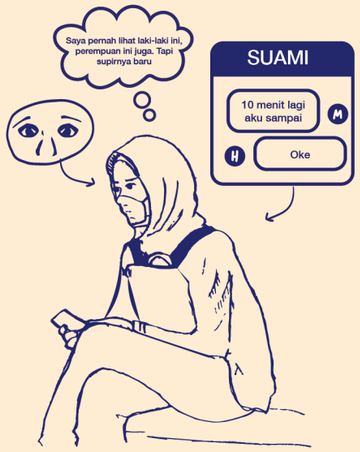
4 Singkatan dari Angkutan Kota, angkot adalah sarana transportasi umum yang mengantar penumpang dari satu ke lain lokasi di wilayah kota menggunakan minivan yang beroperasi dalam rute-rute rutin yang telah ditetapkan, umumnya digunakan untuk berangkat dan pulang kerja. (Peraturan Pemerintah No. 41/ 1993)



PERJALANAN SI JURU SIASAT KELEWAT SIAP

SAFETY TIPS

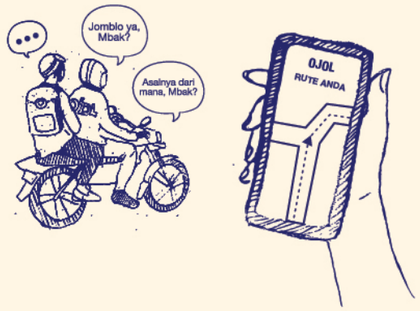
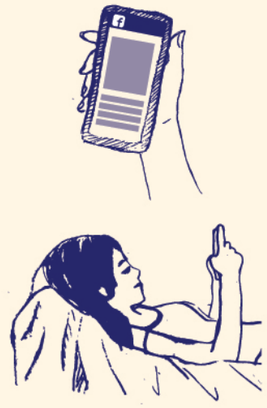
1. Tidak ada salahnya berjaga-jaga
2. Jangan menggunakan ponsel di tempat umum
3. Jangan terlalu ramah dengan orang-orang di tempat umum.
4. Lindungi dirimu! Pakai jaket dan selalu taruh tas di depan.
5. Kalau bisa, duduklah di samping supir angkot.
6. Jangan gunakan transportasi umum kalau tidak ada penumpang lain.
7. Kabari keluarga saat kamu menggunakan transportasi umum.

	TEMPAT KERJA	LANGKAH PERTAMA	SINGGAH	ANGKOT	SINGGAH	LANGKAH TERAKHIR	RUMAH
	21:15	21:25	21:30	21:45	22:30	22:45	23:00
PIKIRAN	Jangan lupa kirim pesan ke suami supaya dia tahu saya sudah selesai kerja.	**Jalan kaki ke titik pemberhentian angkot**	**Menunggu Angkot** Sangat disayangkan, tapi lebih baik menunggu angkot berikutnya daripada mengambil risiko naik angkot yang seram ini.	**Naik *Angkot*** Nggak ada salahnya berjaga-jaga	**Menunggu Jemputan Pulang** Kenapa sih suami saya selalu telat menjemput?!	**Naik Motor** Untung sudah bareng suami. Tenang, sebentar lagi saya sampai rumah.	**Tiba** Ini bagian dari rutinitas. Besok saya harus menjalani hal yang sama.
TINDAKAN							
PERASAAN	TENANG	CEMAS	CEMAS	CEMAS	CEMAS	CEMAS	LEGA
LANDASAN KEYAKINAN		Keselamatan diri adalah tanggung jawab pribadi. Ia orang terbaik yang bisa melindungi dirinya. Ia memasang aksesoris, pakaian, dan tasnya di tempat yang strategis untuk berjaga-jaga. Ia terus berkomunikasi dengan keluarganya supaya mereka tahu keberadaannya.	Sembari menunggu angkot, ia dengan cepat dan efisien memindai sekelilingnya untuk menilai tingkat ancaman. Ia mengandalkan pengalamannya untuk mengenali penumpang langganan, supir, dan orang lain di sekitarnya.	Ia paham, bahkan dalam situasi yang akrab, ada faktor-faktor eksternal di luar kuasanya. Kewaspadaan ini penting terutama di ruang tertutup seperti angkot. Ia selalu berjaga-jaga dan berkomunikasi dengan keluarganya.	Di malam hari, titik penurunan penumpang cenderung sepi dan gelap. Meski ia mencoba turun di titik yang lebih terang, ini tetap pengalaman yang menyeramkan. Ia tak punya banyak pilihan, ini adalah titik perhentian terdekat dengan rumahnya	Keberadaan anggota keluarga membuatnya merasa aman karena ia tahu mereka akan selalu melindunginya.	Ia paham bahwa bepergian di malam hari berisiko terhadap keselamatannya. Karena itu, ia mengerahkan berbagai strategi untuk menangkal ancaman. Ini adalah perjalanan yang melelahkan, tapi pulang dan berkumpul bersama keluarga membuatnya sepadan.

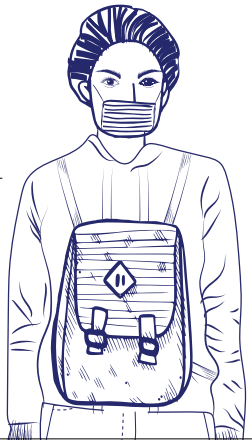
PERJALANAN PENDATANG YANG CEMAS

TIPS KESELAMATAN

1. Ojek online adalah pilihan pertama; hemat dan langsung sampai rumah!
2. Jangan keluar malam sendirian kalau belum akrab dengan rute ke tempat tujuan.
3. Kalau butuh petunjuk arah, lebih baik tanyakan ke orang yang dikenal.

	TEMPAT KERJA	LANGKAH PERTAMA	SINGGAH	OJOL	LANGKAH TERAKHIR	RUMAH
PIKIRAN	22:00 Akhirnya bisa pulang	22:05 Jalan kaki ke titik persinggahan Jangan menarik perhatian	22:20 Menunggu ojol Oke, plat motor dan foto sesuai dengan aplikasi	22.30 Naik ojol Saya nggak nyaman. Pertanyaan-pertanyaannya terlalu privat	23:00 Jalan kaki ke rumah Kenapa, sih, saya digoda dan disiul-siul di jalan?	23:10 Tiba Akhirnya sampai di rumah
TINDAKAN						
PERASAAN	TENANG	CEMAS	CEMAS	CURIGA	RISIH	TENANG
LANDASAN KEYAKINAN		Sebagai pendatang, penting untuk berbaur. Ia berharap orang-orang sekitar tidak menyadari bahwa ia baru pindah ke kota. Hal ini memperkecil kemungkinan ditipu dan terseret ke dalam situasi yang asing.	Jam-jam segini, tidak ada transportasi umum yang tersedia. Jadi, ia harus mengandalkan ojol. Layanan ini murah dan mencantumkan identitas pengemudi dan rute perjalanan yang tetap. Ada pula mekanisme kritik untuk melapor dan menilai kualitas pengemudi. Hal ini memberinya rasa aman.	Tampil dan bersikap tidak menonjol penting baginya. Dengan begitu, orang asing yang bertanya-tanya tidak akan langsung mengetahui identitasnya, sehingga ia terhindar dari bahaya.	Lingkungan tempat tinggalnya terjangkau tapi banyak laki-laki usil yang menggodanya. Meski terganggu, ia takut melabrak, dan memilih pura-pura tidak peduli.	Ini tempat aman dan ia bisa bersantai.

Pendatang Baru yang Cemas



Pekerjaan:
Penjaga gerai toserba

Waktu tempuh:
40 menit

Jam kerja:
10.00 - 21.00

Ia belum lama menamatkan SMA di kampung halaman, tiga jam dari kota tempat tinggalnya sekarang. Ia pindah setelah lulus, karena mendengar soal lowongan kerja dari kerabat jauh yang tinggal di kota. “Keluarga saya nggak punya cukup uang buat saya kuliah, jadi saya terima tawarannya.” Ia bekerja setiap hari dari pukul 10 pagi sampai 9 malam sebagai penjaga gerai di suatu toserba. Pekerjaan ini penuh waktu tanpa pilihan untuk mengganti sif.

Pendatang yang Cemas memandang dirinya sebagai “orang daerah di kota besar.” Ia sering cemas karena segala hal di kota besar terasa baru dan asing. Cara komunikasi di kota besar berbeda dari di kampung, dan ini sering membuatnya merasa terasing. Memilih tidak mengambil risiko yang tak perlu, ia menyewa kamar kos di area yang sama dengan tempat tinggal kerabat jauhnya – satu-satunya orang yang ia kenal di kota itu. Masalahnya, lokasi ini cukup jauh dari tempat kerjanya. Ia harus berganti angkot dua kali untuk sampai ke tempat kerja, dan ini tidak murah. “Tempat tinggal saya jauh, tapi saya suka daerahnya. Setidaknya ada kenalan di sana.”

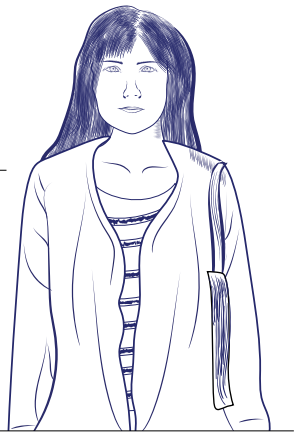
Ia merasa beruntung bahwa ojek online, atau ojol, hadir dan bisa lebih terjangkau berkat diskon ketimbang moda transportasi lain. Perjalanan pulang dari tempat kerja biasanya memakan biaya Rp8.000, tapi ia hanya perlu membayar Rp1.500 kalau ada diskon. “Ojol mengantar saya langsung ke tujuan, jadi saya nggak nyasar-nyasar lagi.” Baginya, ojol terasa lebih aman daripada pilihan transportasi umum lain, karena aplikasi tersebut mencantumkan identitas pengemudi dan rute perjalanan yang jelas.

Terlepas dari manfaat ojek online, keselamatan tidak sepenuhnya terjamin saat bepergian. Beberapa pengemudi mengajukan pertanyaan-pertanyaan mengganggu seperti, “Sudah punya pacar?” Bahkan, dalam beberapa kasus, pengemudi ojol mengontaknya lewat WhatsApp dan mengatakan hal serupa, setelah perjalanan berakhir. “Saya nggak keberatan basa-basi selama perjalanan, tapi pertanyaan yang sifatnya pribadi bikin perjalanan jadi canggung dan tidak nyaman.”

Perjalanan yang ia tempuh biasanya antara rumah dan tempat kerja. Di hari libur, ia jarang keluar karena belum merasa akrab dengan seluk-beluk kota besar. Pekerjaannya melelahkan, tapi ia gembira karena tak lagi jadi beban keluarga. Ia rutin menjalin komunikasi dengan keluarganya di kota asal, untuk mengabari bahwa dia baik-baik saja; namun, pada waktu bersamaan, ia memastikan orang tuanya tak tahu perjuangannya sehari-hari di kota besar.

Secara umum ia masih takut, tapi menyembunyikannya di balik wajah percaya diri. Mantranya adalah: “Jadilah berani, dan kalau belum, setidaknya terlihatlah berani.”

Pekerja Sambilan



Pekerjaan:
Guru sekolah dan les privat

Waktu tempuh:
2,5 jam

Jam kerja:
10.30 - 21.30

Pekerja Sambilan adalah guru di SMA setempat. Ia tulang punggung keluarga. Upah guru sekolah negeri tidak cukup untuk menghidupi keluarganya, jadi dia mengajar les privat untuk siswa-siswa di luar jam sekolah supaya mendapat penghasilan lebih. Ia sudah cukup lama menjalani beberapa pekerjaan sekaligus, dan mulai mendapatkan penghasilan lebih dari les privat karena semakin banyak siswa yang mendaftar berkat rekomendasi dari-mulut-ke-mulut.

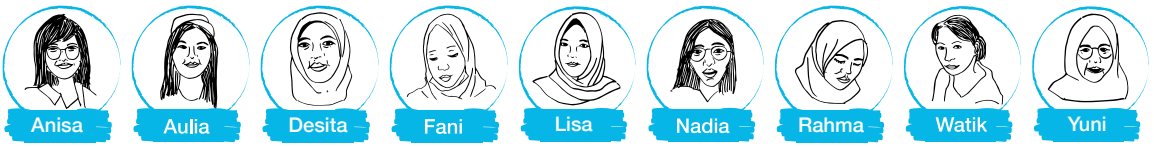
Sebagai wali kelas, ia dituntut untuk berada di sekolah setiap hari, dari pagi sampai siang. Setelah itu ia ke rumah siswa untuk mengajar privat. Dalam sehari, ia bisa mengajar satu sampai tiga les privat, yang mengharuskannya berpindah-pindah lokasi. Terkadang jarak antara satu ke lain rumah pendek saja, terkadang lumayan jauh. Durasi les privat tergantung pada jumlah jam yang diminta orang tua siswa dan jarak yang harus ditempuh.

Saban pagi ia mengandalkan angkot. Butuh kira-kira lima menit untuk berjalan kaki dari rumah ke tempat menunggu angkot yang akan berhenti persis di depan sekolah. “Naik angkot mudah, praktis, dan murah. Sekolahan saya terletak dekat perempatan yang ramai.” Ia cukup akrab dengan rute-rute angkot, meski sebagian besar angkutan tidak memasang informasi rute. “Saya pikir sopir angkot berasumsi orang-orang sudah tahu, jadi buat apa pasang stiker?” Sebelum naik kendaraan umum, ia selalu memastikan bahwa rute mencakup tujuannya.

Kalau malam, pilihan kendaraan umum semakin terbatas. Ia sering kali perlu berganti angkot, tergantung lokasi rumah siswa-siswanya. Pengalaman mengajarinya untuk turun di tempat-tempat yang membuatnya merasa aman, seperti jalan raya yang ramai atau perempatan, terutama yang terang atau dekat dengan toko swalayan 24 jam. Ia mau menggunakan layanan ojol supaya bisa lebih santai selama perjalanan pulang, tapi tarifnya kurang bersahabat.

Ia punya kebiasaan mengamati orang-orang di sekelilingnya dan mengenali wajah-wajah yang pernah ia lihat sebelumnya, terutama ciri-ciri copet dari cerita orang lain. Ia sebisa mungkin menghindari orang-orang tersebut selama menunggu angkot. Ketakutan terbesarnya adalah diturunkan sopir angkot di antah berantah, terutama pada malam hari ketika penumpang angkot sedikit. “Jadi saya biasanya minta sopirnya nurunin saya di tempat ramai, atau setidaknya nungguin sampai saya dapet angkot selanjutnya.”

Ia berusaha selalu mengabari keluarganya. Tetapi, keyakinan bahwa keluarganya akan datang untuk menolong dalam keadaan darurat tidak serta merta membuatnya merasa aman. Tasnya pernah dijambret dan, karena trauma, ia pernah meminta ditemani ibunya ke mana-mana sampai ia merasa cukup berani lagi untuk bepergian sendiri. Menurut pandangannya, risiko naik kendaraan umum sepadan dengan pemasukan tambahan yang menghidupi keluarganya.



PERJALANAN PEKERJA SAMBILAN

TIPS KESELAMATAN

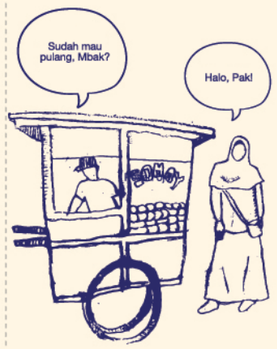
1. Kalau memungkinkan, buat jadwal yang strategis dengan klien-klien agar tak pulang terlalu malam.
2. Siap mengambil keputusan cepat; angkot sering tak dapat diandalkan di malam hari!
3. Berteman dengan sopir angkot, mereka bisa jadi pelindung.
4. Jangan menunggu kendaraan umum di tempat gelap; tunggulah di dekat toko swalayan 24 jam.

	TEMPAT KERJA	SINGGAH	ANGKOT		RUMAH SISWA		SINGGAH	ANGKOT	LANGKAH TERAKHIR	RUMAH
PIKIRAN	17:30 Pelajaran terakhir tadi melelahkan	17:40 Menunggu angkot Malu bertanya sesat di jalan.	17:55 Naik angkot Apa sopirnya ingat lokasi pemberhentian saya?	18:55 Jalan kaki Apa ini jalan yang benar?	19:00 Sayang sekali, orang tua siswa tidak pakai angkot. Jadi mereka tidak tahu apa ada angkot untuk pulang nanti.	20:40 Jalan kaki Kayaknya tak ada orang menunggu angkot di sini. Saya perlu jalan rada jauh ke swalayan. Coba saya tanya perempuan di dekat saya.	21:00 Menunggu angkot Mana sih angkotnya?! Saya sudah nunggu 15 menit dan tidak ada satu pun yang lewat.	21:20 Naik angkot Ini kayaknya orang-orang baik, saya akan baik-baik saja.	21:40 Jalan kaki Lega rasanya kembali ke lingkungan yang biasa.	22.00 Tiba Rumahku istanaku
TINDAKAN										
PERASAAN	TENANG	CEMAS	WASPADA	WASPADA	TENANG	WASPADA	CEMAS	CEMAS	WASPADA	LEGA
LANDASAN KEYAKINAN		Sopir angkot umumnya baik dan mereka paham rute-rute jalan. Mereka bisa mengandalkan informasi dari sopir angkot.	Meski niatnya baik, sebagian sopir angkot lebih peduli soal mengangkut banyak penumpang, dan bisa jadi lupa dengan permintaannya. Lebih baik mengingatkan sopir angkot daripada kelewatan.	Setiap dapat klien baru, ia harus pergi ke tempat asing. Ia harus memastikan, ia sampai ke tujuan tepat	Saat bekerja dengan klien baru, ia selalu kepikiran perjalanan		Semakin lama ia menunggu di tempat asing, semakin besar risiko dilecehkan atau diperkosa	Dari pengalamannya, saat malam sopir angkot sering menurunkan penumpang di tengah perjalanan, terutama kalau penumpangnya sedikit. Adalah tanggung jawab si perempuan untuk memastikan keselamatannya dan itu sebabnya ia bersikeras turun di tempat tujuan atau setidaknya di tempat ramai.	Ia akrab dengan lingkungan rumahnya. Kalaupun ada tindak kriminal ringan, ia tetap merasa aman karena hafal jalan pulang.	

PERJALANAN PEREMPUAN PETARUNG

TIPS KESELAMATAN

1. Asalkan percaya diri, kamu akan baik-baik saja.
2. Bantu orang lain kalau memungkinkan, karena beramai-ramai lebih aman.

	TEMPAT KERJA	LANGKAH PERTAMA	SINGGAH	ANGKOT	LANGKAH TERAKHIR	RUMAH
PIKIRAN	22:15 Atasan saya pasti senang kalau tahu pendapatan hari ini lebih besar daripada kemarin.	22:20 Jalan kaki ke titik persinggahan Itu pedagang kaki lima langganan saya. Saya akan menunggu di dekatnya.	22:35 Menunggu angkot Ada angkot lewat. Saya sebaiknya naik.	22:50 Naik angkot Saya tidak tahu kenapa dia tampak takut. Semoga dia bisa merasa aman karena ada beberapa penumpang perempuan di angkot ini.	23:20 Jalan kaki ke rumah Jalanan gelap dan sepi seperti biasa. Kok saya mendengar langkah kaki? Semoga bukan yang aneh-aneh. Jangan lari, lebih baik jalan cepat supaya tidak bikin curiga.	23:30 Tiba Induk semang saya baik sekali, dia menunggu saya pulang.
TINDAKAN						
PERASAAN	TENANG	PEKA	PEKA	PEKA	CEMAS	LEGA
LANDASAN KEYAKINAN	Baginya, perjalanan pulang bukan masalah selama pekerjaannya sudah selesai.	Pedagang kaki lima adalah orang baik, karena mereka di jalanan untuk mencari nafkah. Oleh karena itu, mereka akan mengamankan lokasi untuk menarik pelanggan.	Ia tahu, kendaraan umum di malam hari tidak banyak. Lebih baik naik ke angkot pertama yang lewat tanpa berpikir panjang.	Semua perempuan adalah pelindungnya dan ia percaya mereka sebaiknya saling membantu dalam keadaan tidak aman.	Ini adalah lingkungan tempat tinggalnya dan ia nyaman berjalan melewati gang-gang sekitar. Kalaupun ia merasa takut, ia tahu lebih baik tetap tenang dan tidak menunjukkan rasa takutnya.	Bagaimanapun juga, perjalanan pulang di malam hari sepadan karena pekerjaannya sangat menguntungkan.

Perempuan Petarung

Pekerjaan:
Pramusaji restoran

Waktu tempuh:
30 menit

Jam kerja:
13.00 - 22.00

Perempuan Petarung adalah karyawan kepercayaan yang mempersembahkan sebagian besar hidupnya untuk bekerja, dan jarang meluangkan waktu buat menyenangkan diri. Di tempat kerjanya sekarang, ia adalah salah satu pegawai yang paling diandalkan. Reputasi ini tidak ia bangun dalam semalam, melainkan hasil dari kerja kerasnya: ia terus-menerus mengemban tanggung jawab besar dan selalu memenuhi ekspektasi atasannya. Pekerjaannya saat ini lebih melelahkan dengan upah lebih kecil dibandingkan pekerjaan-pekerjaan terdahulu. Contohnya, dulu ia bekerja di sebuah cabang toserba di mana ia ditawarkan kenaikan pangkat yang mengharuskannya bekerja di cabang berbeda. Tetapi ia menolak tawaran itu: "Cabang yang itu jauh dari tempat tinggal saya dan terletak di wilayah yang kurang aman. Saya bakal kesulitan mencari tempat aman di dekat toko."

Ia menggunakan kendaraan umum untuk bepergian, terutama angkot, yang dianggapnya pilihan termurah. Ojol memang tersedia tapi tarifnya dua kali lipat lebih mahal, dan kendaraan sejenis yang lebih tradisional seperti becak atau bentor lebih mahal lagi. Ada beberapa rute angkot yang bisa dipilihnya untuk pulang kerja. Ia sering memilih angkot dengan penumpang lebih sedikit agar tak perlu berdesakan. Ia secara umum merasa aman karena ia tidak membawa banyak barang berharga saat bepergian. Ia biasanya duduk di bagian belakang angkot, di mana ia bisa mengamati perilaku penumpang lain dan membantu sesama perempuan ketika diperlukan. "Kalau saya lihat ada perempuan yang terlihat nggak nyaman duduk di samping laki-laki, saya akan minta dia duduk di samping saya saja. Jadi dia punya alasan untuk pindah tempat duduk."

Dari tempat turun angkot, ia harus berjalan kaki selama kira-kira 10 menit ke rumah. Pada siang hari wilayah tersebut ramai pengunjung keluar-masuk toko dan restoran, tapi saat malam ia pulang kerja, semua sudah tutup dan jadi sepi. Tidak ada perumahan di situ, hanya sederet pertokoan. "Meski gelap dan sepi, saya merasa baik-baik saja karena saya kenal daerahnya." Ia mengenal laki-laki tuna wisma yang tidur di salah satu pojok jalan. Dulu ia takut karena laki-laki itu sering menggodanya, tapi ia tetap tenang dan memasang wajah ramah. Lama kelamaan ia terbiasa: "Jangan khawatir. Dia nggak akan mencoba macam-macam."

Menurutnya, kota bisa jadi tempat berbahaya tanpa pandang waktu – baik siang maupun malam hari – tapi ini tidak memengaruhi mobilitasnya, karena ia percaya bisa melindungi diri. Ia memilih bekerja malam karena bepergian jadi lebih mudah, dan itu artinya kalau pun ia ketiduran sebentar, ia tetap bisa sampai di tempat kerja tepat waktu. Yang penting adalah ia tinggal dan bekerja di tempat yang nyaman, dan ia menjaga hubungan baik dengan ibu kos dan atasannya. Dengan ketekunan dan kegigihan, ia yakin bisa bertahan hidup di kota meski banyak tantangan.

Saat kami mengikutinya pulang, *kami melewati jalan yang dikatakannya berbahaya. Tidak ada penerangan jalan – hanya kerlap-kerlip dari perumahan sekitar. Trotoarnya dipenuhi lubang yang tak kelihatan saat malam. Kami berjalan di tengah jalan, hujan-hujanan pula, untuk menghindari trotoar yang tidak aman. Semua rumah dan toko sudah tutup dan tidak ada jendela yang menghadap jalan. Kami mengamati perjalanan ini lebih lanjut berdasarkan penjelasannya. Ia mengenal jalan ini dan berjalan cepat tanpa banyak pikir. Tolok ukur keamanan yang digunakan berbeda dari orang lain yang asing dengan jalan tersebut. Ia tidak bermaksud meremehkan situasi, tetapi ia telah membangun mekanisme internal untuk mengatasinya. Mengikuti responden membantu kami meletakkan informasi dari buku hariannya ke dalam konteks dan mendapatkan klarifikasi lebih lanjut.*

Para perempuan yang kami temui selama riset mempunyai karakteristik demografi serupa. Usia mereka berkisar antara 19 sampai 40 tahun. Mereka menjalani pekerjaan kerah biru di pusat kota dan sif malam yang berakhir sekitar pukul 22.00. Mereka mengandalkan transportasi yang paling terjangkau dan praktis untuk pulang. Secara umum mereka memandang perjalanan malam tidak aman, tetapi sikap, preferensi, dan titik kesulitan (*pain points*) masing-masing perempuan berbeda – perbedaan inilah nuansa yang kami garis bawahi melalui keempat persona.

	JURU STRATEGI KELEWAT SIAP	PENDATANG YANG CEMAS	PEKERJA SAMBILAN	PEREMPUAN PETARUNG
MENGAPA BEKERJA SIF MALAM?	Tidak ada pilihan yang lebih baik. Saya sudah tua dan perlu mencari nafkah.	Ini satu-satunya pilihan; ini pekerjaan pertama saya.	Saya butuh pemasukan tambahan untuk keluarga.	Saya cenderung bekerja lebih efisien di malam hari.
ANCAMAN?	Semuanya! Saya terus berpikiran begitu.	Semuanya! Saya orang baru.	Segelintir orang jahat.	Semuanya bisa jadi ancaman kalau dibiarkan. Jadi, jangan dibiarkan
PALING BERBAHAYA	Dari langkah pertama sampai terakhir	Sepanjang perjalanan	Saat singgah	Langkah terakhir, tapi tak terlalu berbahaya kok
SIASAT ANDALAN	Lindungi diri; bersiap untuk menghadapi kemungkinan terburuk, selalu mengabari keluarga	Naik Ojek Online supaya bisa langsung sampai ke tujuan	Keterampilan mengamati	Percaya diri

Ikhtisar Rute-rute Kendaraan Umum di Medan, Semarang, dan Surabaya

Medan: Ada 133 rute kendaraan umum, terdiri dari angkot dan bus yang dijalankan 23 pengelola (termasuk badan usaha swasta dan milik negara). Kota ini memiliki jumlah rute terbanyak dibandingkan dengan Semarang dan Surabaya. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) menyatakan bahwa kota Medan memiliki organisasi pengelola transportasi umum yang paling kuat se-Indonesia. Angkot merupakan kendaraan yang populer dan beroperasi 24 jam di Medan (Notulen Rapat dengan ITDP, 2018).

Semarang: Pemerintah kota meluncurkan sistem bus rapid transit yang disebut BRT Trans Semarang pada 2009. Jauh sebelum BRT – yang merupakan milik negara – mulai beroperasi, bus, kopaja, dan angkot milik swasta sudah melayani permintaan komuter urban. Angkot beroperasi dalam 23 rute dengan estimasi 2600 unit di jalanan, dan 5 rute diperuntukan bagi bus umum. Namun, angka-angka ini tidak mencerminkan jumlah kendaraan aktual yang beroperasi di siang hari.

Surabaya: Terdapat hampir 6,000 unit angkot di kota ini dan mereka beroperasi dalam 59 rute. Selain itu, 270 bus umum yang dikelola DAMRI beroperasi dalam 19 rute jalan raya (Transport Department of Surabaya City, 2012).

Ketersediaan kendaraan umum saat malam

Mencari transportasi umum adalah salah satu tantangan utama perempuan yang pulang malam. Dari ketiga kota yang kami survei, hanya responden dari Medan yang mengonfirmasi penggunaan kendaraan umum saat malam.

Perempuan di Medan mengandalkan angkot untuk pulang karena itulah pilihan yang paling murah. Bagaimanapun, angkot tidak selalu dapat diandalkan saat malam, karena jumlahnya tak sebanyak di siang hari. Ada pula kemungkinan diturunkan di antah berantah, kalau hanya tersisa satu atau dua penumpang di dalam angkot. Ini merupakan tantangan yang dihadapi perempuan yang bepergian dengan kendaraan umum saat malam di Medan.

Di Semarang dan Surabaya, pilihan transportasi umum di malam hari sangat terbatas. Oleh karena itu, kami menghadapi tantangan untuk menemukan responden perempuan yang menggunakan kendaraan umum saat malam di dua kota ini. Rencana awal riset ini adalah secara khusus mengumpulkan responden yang menggunakan transportasi umum, tapi mengingat realita di lapangan, kami perlu melakukan penyesuaian. Akibat ketidaktersediaan transportasi umum yang dapat diandalkan, moda transportasi alternatif seperti ojek online menjadi kian populer dan mendapatkan semakin banyak pelanggan di kota-kota ini. Kami memutuskan untuk meneliti para perempuan yang menggunakan transportasi umum secara rutin tapi terpaksa menggunakan ojol saat malam akibat ketidaktersediaan transportasi umum untuk pulang.

Ojek Online

Berbeda dari kemunculan layanan *ride-hailing* di Amerika Serikat, di Indonesia, ojek online dikembangkan dari layanan ojek yang sudah dikenal masyarakat. Pendekatan ini membuat ojol lebih populer dibandingkan dengan "taksi online" atau *ride-hailing cars* (Gao, 2017). Meski demikian, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas melarang ojek beroperasi sebagai transportasi umum. Faktanya, "Ojek online seringkali melanggar tata tertib lalu lintas, peraturan keamanan, dan peraturan lingkungan" (Gao, 2019). Sering kali ojek online menjadi pilihan paling layak bagi perempuan yang pulang malam, tapi perempuan dari latar sosio ekonomi lebih rendah – termasuk beberapa responden kami – masih tidak bisa menjangkau tarifnya. Seiring waktu ojek online menjadi bagian penting dari perjalanan perempuan sehari-hari.

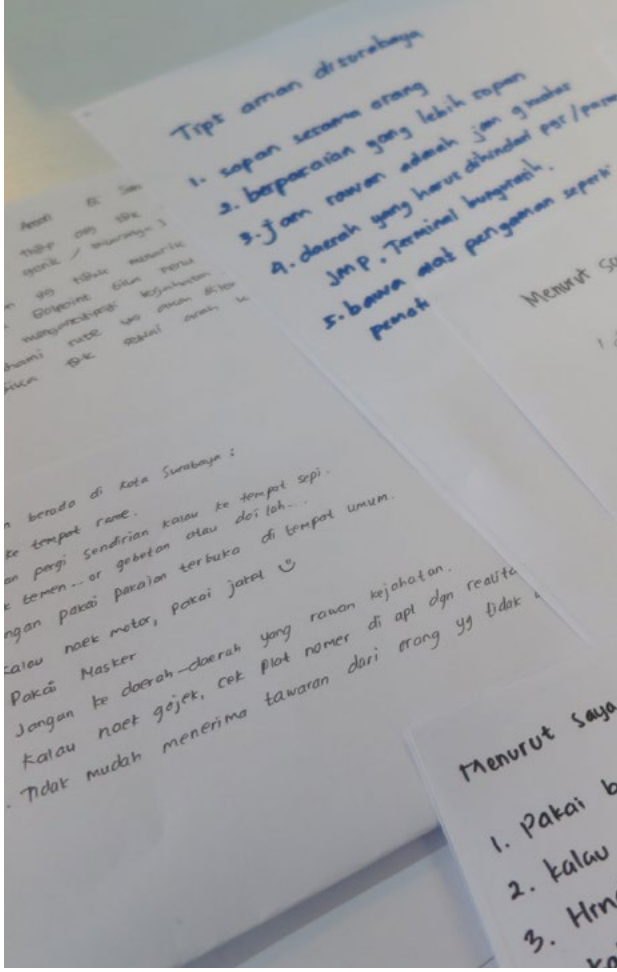
Bab 3

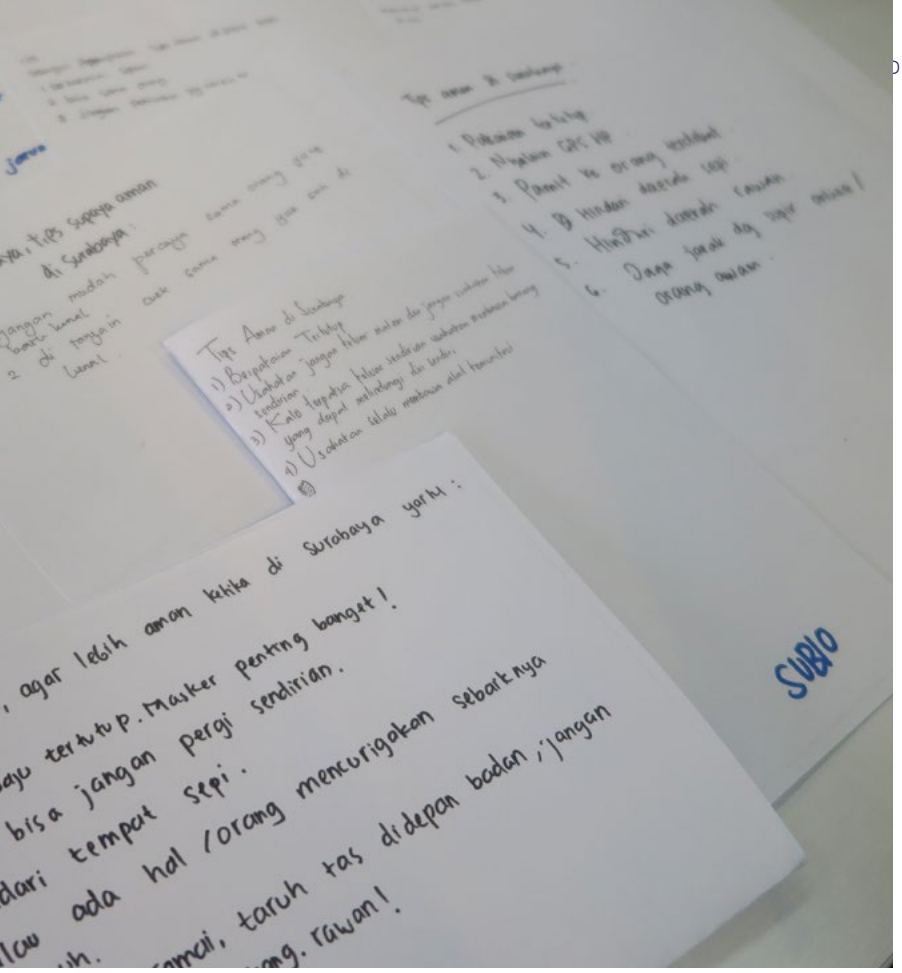
Dia Bertahan walau Apa pun yang Terjadi

Dalam bab sebelumnya, kami menggambarkan perjalanan keempat persona yang bepergian di malam hari. Perjalanan-perjalanan tersebut menyingkap berbagai perasaan dan keyakinan terselubung yang memengaruhi keputusan mereka sepanjang perjalanan pulang kerja, termasuk di setiap titik persinggahan yang mereka lewati. Terlepas dari nuansa dalam kisah-kisah mereka, ada satu kesamaan: meski memandang perjalanan malam sebagai hal yang berbahaya, mereka kompak menganggapnya tak terhindarkan dalam mencari nafkah. Sebagian besar responden yang kami temui meyakini bahwa pilihan pekerjaan mereka terbatas, dan berpendapat bahwa lebih baik punya penghasilan tetap dari sif malam ketimbang tidak punya penghasilan sama sekali.

Jadi, bagaimana perempuan memaknai keamanan di ruang-ruang publik, khususnya ketika bepergian malam? Apa artinya merasa tidak aman? Meski pola perjalanan mereka memiliki banyak kemiripan, keempat persona di atas mengalami perasaan yang berlainan dan memahami situasi lewat cara pandang pribadi yang berbeda-beda pula. Misalnya, keputusan seorang perempuan untuk tidak naik ke angkot pertama yang lewat dan menunggu sedikit lebih lama sampai angkot selanjutnya tiba, seringkali berhubungan dengan bagaimana ia menilai situasi keamanan pada saat itu. Faktor apa sajakah, kasatmata maupun tidak, yang perlu dipertimbangkan perihal keamanan perempuan? Tantangan apa sajakah yang harus dihadapi seorang perempuan saat keluar malam? Apa bedanya dari bepergian di siang hari? Apakah tantangan-tantangan tersebut memengaruhi mobilitas perempuan? Bagaimana memperbaiki layanan transportasi agar perempuan bisa merasa lebih aman selama perjalanan?

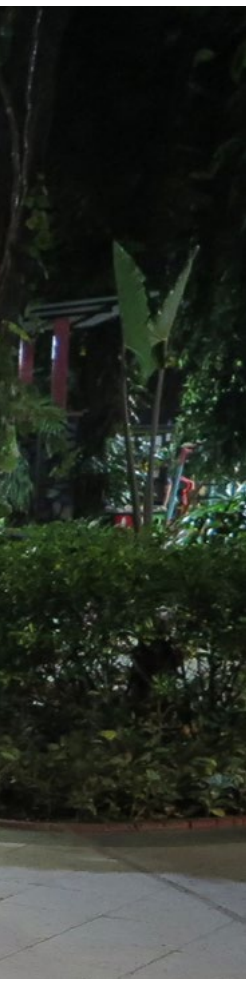
Inilah wawasan dan temuan yang kami peroleh dari kerja lapangan dan lokakarya desain kolaboratif.





> "SAYA MENGANDALKAN DIRI SENDIRI [UNTUK TETAP AMAN]; KITA TIDAK BISA SELALU BERGANTUNG PADA ORANG LAIN. SAYA MEMANG TAKUT, TAPI SAYA MENCOBA TERLIHAT BERANI."
>
> (DEWI)

WAWASAN-WAWASAN UTAMA



WAWASAN 1:

Tak hanya intuisi, keselamatan menuntut keahlian khusus.

Semua responden mengungkapkan bahwa bepergian di malam hari pasti disertai perasaan terancam. Sejak langkah pertama, yang dimulai begitu ia beranjak dari tempat kerjanya, sampai langkah terakhir, ketika ia tiba di rumah, para perempuan secara umum menerima bahwa selalu ada risiko pelecehan seksual, kekerasan, kejahatan, dan kejadian-kejadian tidak menyenangkan lainnya. Mereka sadar bahwa ancaman-ancaman itu akan selalu ada. Itulah sebabnya mereka mempersiapkan berbagai cara untuk melindungi diri dalam perjalanan pulang.

Meski merasa tidak aman, agar bisa terus bekerja dan mempertahankan mata pencarian mereka, para perempuan yang kami temui menerapkan serangkaian keahlian untuk membatasi risiko pelecehan – alih-alih memilih membatasi mobilitas di malam hari. Keahlian ini meliputi beragam kemampuan dan tindakan, seperti mengetahui cara berbaur dengan lingkungan sekitar; mengenakan pakaian polos yang tidak mengundang perhatian; memakai masker untuk melindungi identitas; menjaga barang rapat-rapat; dan meletakkan ponsel di tempat yang mudah dijangkau agar selalu bisa mengabari keluarga, baik dalam keadaan wajar maupun darurat. Beberapa perempuan bahkan berlatih menyembunyikan ketakutan dan kecemasan mereka dalam situasi-situasi yang tidak nyaman. Bagi mereka, keamanan bukan sekadar "merasa aman" tetapi juga kesanggupan menjaga diri dengan keahlian-keahlian yang bisa memangkas risiko celaka. Walaupun bepergian malam hanyalah sebagian kecil dari rutinitas, mereka tetap mengalaminya dari hari ke hari.

Rasa aman, sebagaimana digambarkan dengan tepat oleh para perempuan ini, berada dalam kontinum atau rentang keberlanjutan – tidak ada dikotomi aman dan tidak aman. Rasa aman itu lahir dari kemampuan seorang perempuan membentengi dan melindungi dirinya. Bepergian malam dengan aman berarti belajar untuk a) menjadi pengamat yang jeli, b) bersiap menghadapi kemungkinan terburuk, c) tidak menonjol, d) mengakrabkan diri dengan rute perjalanan, dan e) memanfaatkan faktor-faktor lain untuk melindungi diri, misalnya membangun perkawanan dengan pekerja-pekerja lain yang senasib.

WAWASAN 2:

Perempuan menyesuaikan parameter keamanan mereka berdasarkan tingkat keakraban dengan suatu lingkungan.

Ada hubungan antara persepsi perempuan tentang keamanan dan lingkungan serta keadaan di tempat-tempat yang mereka harus lewati setiap malam. Kondisi-kondisi tertentu, seperti penerangan yang tidak memadai dan trotoar yang sempit, menjadikan suatu kawasan lebih rawan kejahatan (Loukaitou-Sideris, 2014). Audit keamanan oleh UN Women di Jakarta menekankan bahwa perbaikan infrastruktur seperti penerangan jalan, trotoar dan pos-pos keamanan – yang dikembangkan berdasarkan parameter audit keamanan perempuan[8] – akan berdampak positif bagi persepsi perempuan tentang keamanan, sehingga bisa meningkatkan kehadiran perempuan di ruang publik pada malam hari (*Women's Safety in Jakarta City 2018*, hal. 19). Sebaliknya, parameter keamanan di bawah standar dapat membatasi mobilitas perempuan.

Akan tetapi, hal ini tidak berlaku bagi perempuan yang mesti bepergian malam untuk mencari nafkah. Di tempat-tempat yang tidak memiliki penerangan memadai, trotoar ramah pejalan kaki, dan pos keamanan, parameter keamanan perempuan bergantung pada keberadaan perempuan lain dan didasari penilaian mereka tentang keamanan kawasan tersebut.

Meski pilihan transportasi aman bagi para responden perempuan yang bekerja malam umumnya terbatas, mereka biasanya tak kesulitan mencari tempat tinggal yang layak. Para perempuan yang kami temui memprioritaskan tinggal di kawasan yang nyaman, sekalipun setiap hari mereka harus melewati jalanan sempit yang sepi dan minim penerangan untuk pulang. Salah seorang perempuan yang kami temani pulang mengaku tidak keberatan harus keluar-masuk gang gelap dan sepi, yang trotoarnya berlubang di sana-sini, karena ia sudah mengenal daerahnya. Dia hanya akan curiga jika melihat wajah-wajah asing atau ada kegiatan yang tidak biasa.

> "PERJALANAN PULANG KE INDEKOS SAYA SEPI DAN GELAP, SEMUA WARUNG, TOKO, DAN BENGKEL SUDAH TUTUP. DULU SAYA TAKUT, TAPI SEKARANG SUDAH TERBIASA. SAYA TIDAK MAU MENCARI TEMPAT LAIN. SAYA MENYUKAI IBU KOS SAYA. BELIAU PENUH PENGERTIAN DAN PEDULI DENGAN SAYA."
> **(RIZKA)**

8 Salah satu audit keamanan perempuan paling awal yang pernah dilakukan berlangsung di Kanada pada 1989 oleh Komite Aksi Metropolitan Toronto tentang Kekerasan terhadap Perempuan dan Anak (METRAC). Sejak itu, perangkat audit keamanan telah digunakan secara luas baik di tingkat nasional maupun internasional, dan sudah banyak berkembang dari versi awalnya. Saat ini, perangkat audit ini hadir dalam berbagai format dan telah diterapkan untuk berbagai jenis situasi. Dalam riset ini, kami mengacu pada parameter-parameter dari aplikasi Safetipin, yaitu: transportasi, penerangan, keterbukaan, jarak pandang, jalur pejalan kaki, keamanan, keramaian, penggunaan berdasarkan gender dan perasaan.

> TEMAN SAYA MENDENGAR TENTANG PENJAMBRETAN YANG BARU-BARU INI TERJADI DI DEKAT MAL. PARA PEGAWAI TOKO MENGGUNAKAN GRUP DI WHATSAPP UNTUK BERBAGI INFORMASI SEPERTI INI.
> **(RIRIS)**

WAWASAN 3:

Dibandingkan berita, cerita-cerita pribadi lebih membentuk persepsi perempuan tentang keamanan.

Para perempuan yang berpartisipasi dalam riset kami mengakui bahwa sebagian besar informasi yang mereka dapatkan tentang lingkungan sekitar berasal dari sumber-sumber selain pemberitaan media. Informasi tentang kejahatan yang terjadi di kota mereka biasanya disebarkan dari mulut ke mulut. Selama kerja lapangan di Medan, beberapa perempuan memperingatkan kami soal begal, yaitu perampok yang tidak hanya mengambil barang pengendara dan penumpang, tapi juga tidak segan-segan menyerang dan melukai korbannya. Sementara itu, di Surabaya dan Semarang, responden kami amat waspada terhadap gendam[9]. Hanya satu responden yang mengungkapkan kekhawatirannya tentang kejahatan dan pelecehan berdasarkan informasi yang ia dapatkan dari media.

Sebagian besar perempuan yang kami temui berminat terhadap cerita-cerita yang dibagikan anggota keluarga atau teman, baik dari artikel daring atau anekdot pribadi yang tersebar di media sosial atau jalur-jalur pesan pribadi. Mereka acap kali tak merasa perlu memeriksa kebenarannya Cerita-cerita ini cenderung diterima sebagai fakta karena berasal dari orang-orang yang mereka yakini mengindahkan keselamatan mereka. Dengan demikian, teman dan anggota keluarga dianggap sebagai sumber-sumber informasi keamanan yang tepercaya.

Para responden juga cenderung memercayai cerita-cerita pribadi karena sadar bahwa perempuan lainnya, seperti halnya mereka sendiri, lebih nyaman membagikan pengalamannya sebagai korban pelecehan atau kejahatan secara pribadi. Umumnya mereka hanya menceritakan kejadian tidak menyenangkan yang mereka alami kepada teman dekat dan anggota keluarga yang dapat dipercaya untuk menghindari rasa sungkan, malu, atau – dalam beberapa kasus – agar tak disuruh berhenti bekerja malam-malam. Cerita-cerita dan tips-tips ini disebarkan oleh sesama perempuan sebagai tindakan berjaga-jaga, yang kemudian membentuk persepsi para perempuan ini tentang keamanan.

9 Marak terjadi di Asia Tenggara, ini adalah praktik ilegal di mana korban diperdaya untuk menyerahkan uang kepada orang asing dengan cara dihipnosis. Biasanya terjadi lewat telepon, tapi metodenya bisa bermacam-macam dan hasil akhirnya seringkali sama.

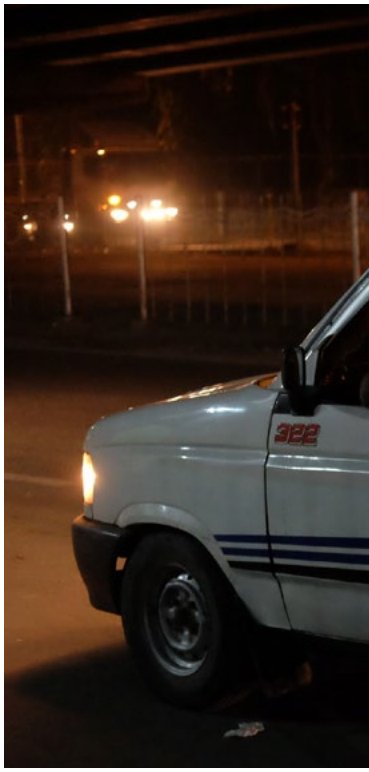
WAWASAN 4:
Apakah melaporkan insiden ada gunanya?

Responden perempuan mengetahui keberadaan pusat panggilan dan jalur bantuan yang menerima laporan insiden pelecehan. Walaupun kadang tidak hafal nomor teleponnya, mereka setidaknya pernah melihat iklannya atau mendengar tentangnya dari teman atau anggota keluarga. Meski demikian, tak satupun responden mengutarakan keinginan untuk mengajukan laporan atas pelecehan seksual – kalau mereka mengalaminya. Bagi mereka, ini bukan soal rasa malu atau takut identitas terungkap, melainkan keraguan bahwa pihak berwenang akan menindaklanjuti laporan-laporan tersebut.

Jalur bantuan dianggap berguna untuk kasus-kasus kekerasan besar, misalnya pemerkosaan; tapi tidak begitu relevan untuk jenis dilema yang harus mereka hadapi saban malam saat menggunakan transportasi umum (misalnya melaporkan pencurian atau *catcalling*). Baik itu untuk menangani kasus khusus atau menanggapi kekhawatiran dan memberi saran secara umum (misalnya menempatkan petugas keamanan di wilayah-wilayah yang dilaporkan tidak aman), perempuan-perempuan ini tidak yakin bahwa laporan mereka akan ditindaklanjuti secara nyata oleh pihak berwenang. Beberapa perempuan bahkan ragu apakah laporan mereka akan dibaca atau didengarkan. Bisa jadi ini dikarenakan siklus penanganan pengaduan publik yang kerap terputus di tengah jalan atau tidak efektif.

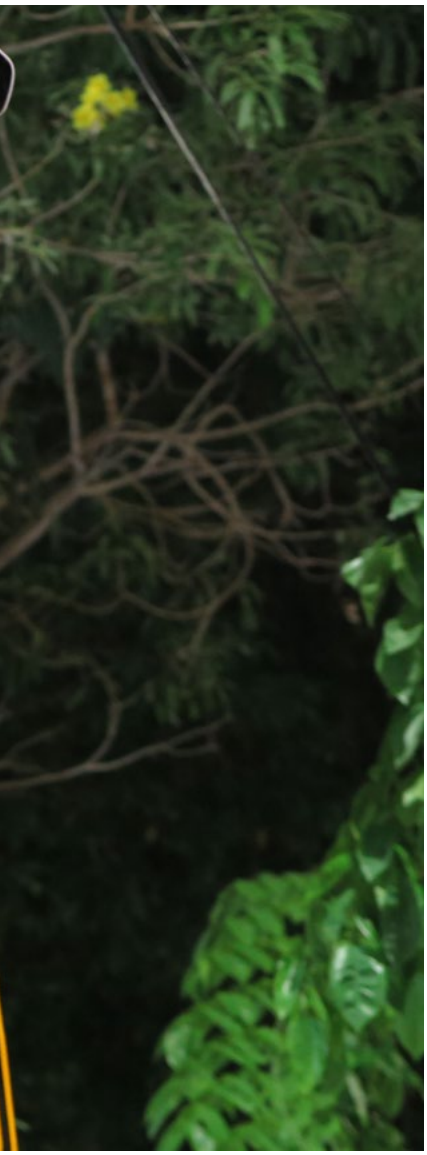
Di kota-kota dengan tingkat kriminalitas yang relatif rendah seperti Semarang dan Surabaya[10], perempuan cenderung lebih mempercayai pihak berwenang. Dalam bayangan mereka, pihak berwenang adalah figur laki-laki berseragam, seperti polisi dan petugas keamanan. Mereka percaya bahwa aparat berseragam ini lebih bersedia diminta pertolongan di tempat jika dibutuhkan, atau membantu mencegah insiden sebelum terjadi. Di Medan yang notabene angka kriminalitasnya lebih tinggi, para perempuan mengeluhkan bahwa meski kejahatan dan insiden pelecehan sering diberitakan, mereka jarang mendengar tentang upaya-upaya untuk mencegah kejahatan itu terulang.

> "SAYA TAHU, MEMANG ADA NOMOR HOTLINE YANG BISA DIHUBUNGI. TAPI SAYA TIDAK PERNAH COBA MENELEPON. SAYA KIRA TAK ADA MANFAATNYA."
> (RIRIS)



10 Angka kriminalitas biasanya tidak tersedia di tingkat kota, jadi kami menggunakan Statistik Kriminal 2017 dari BPS sebagai data proksi. Berdasarkan data tersebut, Provinsi Sumatera Utara memiliki angka laporan kriminal tertinggi. Medan adalah ibukota Sumatera Utara.

"KALAU SAYA SATU-SATUNYA PENUMPANG PEREMPUAN DI [BAGIAN] BELAKANG [ANGKOT], SAYA AKAN PINDAH DAN DUDUK DI SAMPING SOPIR. SOPIR YANG BAIK AKAN MENGINGATKAN PENUMPANG AGAR TIDAK SIBUK MAIN PONSEL UNTUK MENGHINDARI COPET. TAPI, KADANG-KADANG ADA SOPIR ANGKOT YANG TELER, SAMPAI-SAMPAI KITA BISA MENCIUM AROMA ALKOHOLNYA. SAYA JADI TAKUT, TAPI SERINGKALI SULIT MENEMUKAN ANGKOT LAIN KALAU MALAM.
(DESITA)"



WAWASAN 5:

Sopir angkot dipandang sebagai pelindung sekaligus ancaman bagi keselamatan perempuan.

Meski para perempuan yang kami temui punya pandangan kukuh tentang otoritas, kesan mereka tentang sopir angkot justru berbeda. Tidak seperti sopir bus atau pengemudi ojol, sopir angkot tidak bekerja untuk pemerintah dan tidak pula bermitra dengan perusahaan swasta. Karena tidak mengenakan seragam yang memperlihatkan afiliasi mereka, sopir angkot dipandang oleh perempuan sebagai pekerja independen tanpa sokongan dari lembaga yang lebih resmi. Namun, angkot sebenarnya diawasi oleh asosiasi pengusaha angkutan seperti Organda (Organisasi Angkutan Darat).

Sebagai penumpang, para perempuan umumnya berharap agar sopir angkot menghargai keselamatan mereka dengan tidak menyetir secara ugal-ugalan. Akan tetapi, setelah mengamati beberapa sopir yang mengisi angkot mereka sampai sesak, mengabaikan lampu lalu lintas, meneriaki penumpang, dan terkadang menyetir sambil mabuk, para perempuan ini sadar bahwa keselamatan mereka tidak selalu terjamin. Namun, beberapa perempuan yang kami temui tetap bersimpati dengan sopir angkot. Mereka menjelaskan bahwa sopir angkot juga menghadapi risiko keamanan yang sama, bahkan terkadang lebih berbahaya, jika dibandingkan dengan penumpang. Sopir angkot melewati rute yang sama setiap harinya, bertemu dengan preman-preman yang sama, dan lebih gampang dikenali penjahat dan perampok. Menurut beberapa perempuan, jika ada sopir yang mengusir pencopet dari angkotnya, keesokan harinya si pencopet bisa dengan mudah mencari sopir angkot itu untuk balas dendam. Jadi, perempuan-perempuan ini maklum bahwa sopir angkot tidak selalu bisa melindungi penumpang dari para penjahat,karena hal itu juga bisa berisiko bagi mereka.

Mayoritas perempuan penumpang angkot yang kami temui mengatakan bahwa sopir angkot bisa menjadi sosok pembela dan pelindung. Kami mendengar cerita-cerita tentang sopir angkot yang memberi isyarat kepada penumpang perempuan jika ada pencopet yang naik, dengan mengumumkan agar penumpang menjaga barang bawaan atau menyuruh penumpang perempuan pindah ke depan jika hanya ada sedikit penumpang yang tersisa di akhir trayek malam. Tindakan-tindakan ini amat diapresiasi perempuan.

WAWASAN 6:

Orang sekitar terkadang ingin membantu, tapi mereka tidak yakin apakah intervensi merupakan tindakan terbaik.

Saat pulang malam, seorang perempuan biasanya bertemu berbagai jenis orang, mulai dari sesama pekerja dan operator angkutan umum (seperti sopir dan pencatat jadwal[11]) sampai pedagang kaki lima. Perempuan belajar memindai sekelilingnya dan membedakan mana orang-orang yang mungkin menjadi ancaman dan mana yang bisa menolong jika ada masalah.

Ada beberapa kampanye yang berupaya mengubah orang sekitar menjadi pembela ketika perempuan mengalami pelecehan di ruang publik. Kampanye-kampanye tersebut utamanya bertujuan meningkatkan kesadaran, berdasarkan asumsi bahwa banyak orang sekitar yang tidak bisa mengenali perilaku atau tindakan yang tergolong pelecehan. Ketika kami berdiskusi dengan para orang sekitar – pedagang kaki lima, juru parkir dan penumpang komuter yang menunggu angkutan umum – di ketiga kota, kami menemukan bahwa banyak di antara mereka mampu mengenali tindak pelecehan, namun ragu bertindak karena takut intervensi mereka justru memperparah situasi korban.

Dalam beberapa kasus, orang sekitar ragu memberi pertolongan karena tidak ada permintaan secara eksplisit dari korban. Kadang mereka tidak yakin apakah intervensi mereka akan disambut baik oleh korban, yang mungkin saja hendak menangani masalah dengan caranya sendiri. Di sisi lain, orang sekitar boleh jadi takut keliru menafsirkan situasi, khususnya malam-malam, saat penglihatan tak begitu terang. Para orang sekitar juga mengutarakan kekhawatiran tentang keselamatan mereka sendiri, terlebih jika mereka merasa menghadapi ancaman yang sama dan berisiko turut menjadi korban. Benang merah dari semua cerita-cerita ini adalah orang sekitar merasa bahwa intervensi memerlukan tindakan gamblang yang berpotensi menarik perhatian, sehingga justru meningkatkan risiko bagi korban atau malah merugikan diri mereka sendiri.

Beberapa orang sekitar mencoba menyiasati situasi-situasi seperti ini dengan tindakan yang lebih halus. Seorang responden menceritakan bahwa suatu waktu ia berpura-pura berteman dengan penumpang perempuan lainnya di dalam angkot untuk mengelabui pencopet agar mengiranya tidak bepergian sendiri. Pedagang kaki lima bisa menyarankan kepada perempuan yang sedang menunggu ojek di pinggir jalan untuk mendekat ke kios jika ada seseorang yang diduga preman di sekitar mereka. Secara keseluruhan, orang-orang sekitar perlu mengembangkan serangkaian taktik yang bisa digunakan sebagai alat intervensi tanpa menimbulkan keributan.

11 Seseorang yang secara tidak resmi mengatur sirkulasi angkutan umum di terminal atau titik transit dengan imbalan pembayaran dari sopir angkot yang mengetem di titik transit yang mereka kelola

> PERNAH ADA PENUMPANG LAKI-LAKI YANG NAIK ANGKOT DAN MULAI MENENGOK KIRI-KANAN DENGAN ANEH. SAYA LANGSUNG MEMBUAT KONTAK MATA DENGAN SEORANG PENUMPANG PEREMPUAN LAINNYA, DAN KAMI BERBISIK MENGATUR APA YANG AKAN KAMI LAKUKAN KALAU LAKI-LAKI ITU MENCOBA MELAKUKAN HAL-HAL YANG TIDAK PANTAS.
> **(ZULFA)**

Seorang pedagang kaki lima perempuan di depan gedung sebuah mal memberitahu kami bahwa daerah tersebut umumnya dianggap aman. Namun, ketika kami bertanya-tanya lebih jauh, ia lantas membagikan berbagai tips tentang area mana yang aman, tidak aman, dan mana yang kadang aman kadang tidak. Dia sudah berdagang makanan selama bertahun-tahun di sana, sehingga hafal berbagai aktivitas sehari-hari di tempat itu, baik dan buruk. Beliau memberi tahu daerah mana saja yang perlu kami hindari. Saat kami bercakap-cakap, seorang preman jalanan yang terkenal badung mendekati stan penjual, namun dengan sigap si penjual mengusirnya dan memperingatkan agar tak mengusik pelanggannya. Pemahaman tentang suatu wilayah merupakan puncak dari pengamatan dan pengalaman yang dibangun selama bertahun-tahun, dan bukan penilaian sekilas terhadap apa-apa yang tampak. Pedagang kaki lima, seperti yang kami temui, tidak membicarakan soal-soal keamanan kecuali merasa perlu. Mengetahui "siapa yang jadi siapa" di suatu wilayah adalah bagian dari mekanisme untuk tetap aman, tidak hanya bagi orang sekitar seperti pedagang kaki lima tetapi juga bagi perempuan yang bepergian di malam hari.

> SAYA SELALU MENUNGGU ANGKOT DI PERSIMPANGAN ITU, SAMA SEPERTI ORANG-ORANG LAIN. SAYA LEBIH SUKA BERDIRI DI DEKAT WARUNG, SUPAYA LEBIH AMAN.
> **(NUR)**

WAWASAN 7:

Zona tunggu seperti pemberhentian angkot bukan sekadar titik transisi, ia juga tempat "mengukur keamanan"

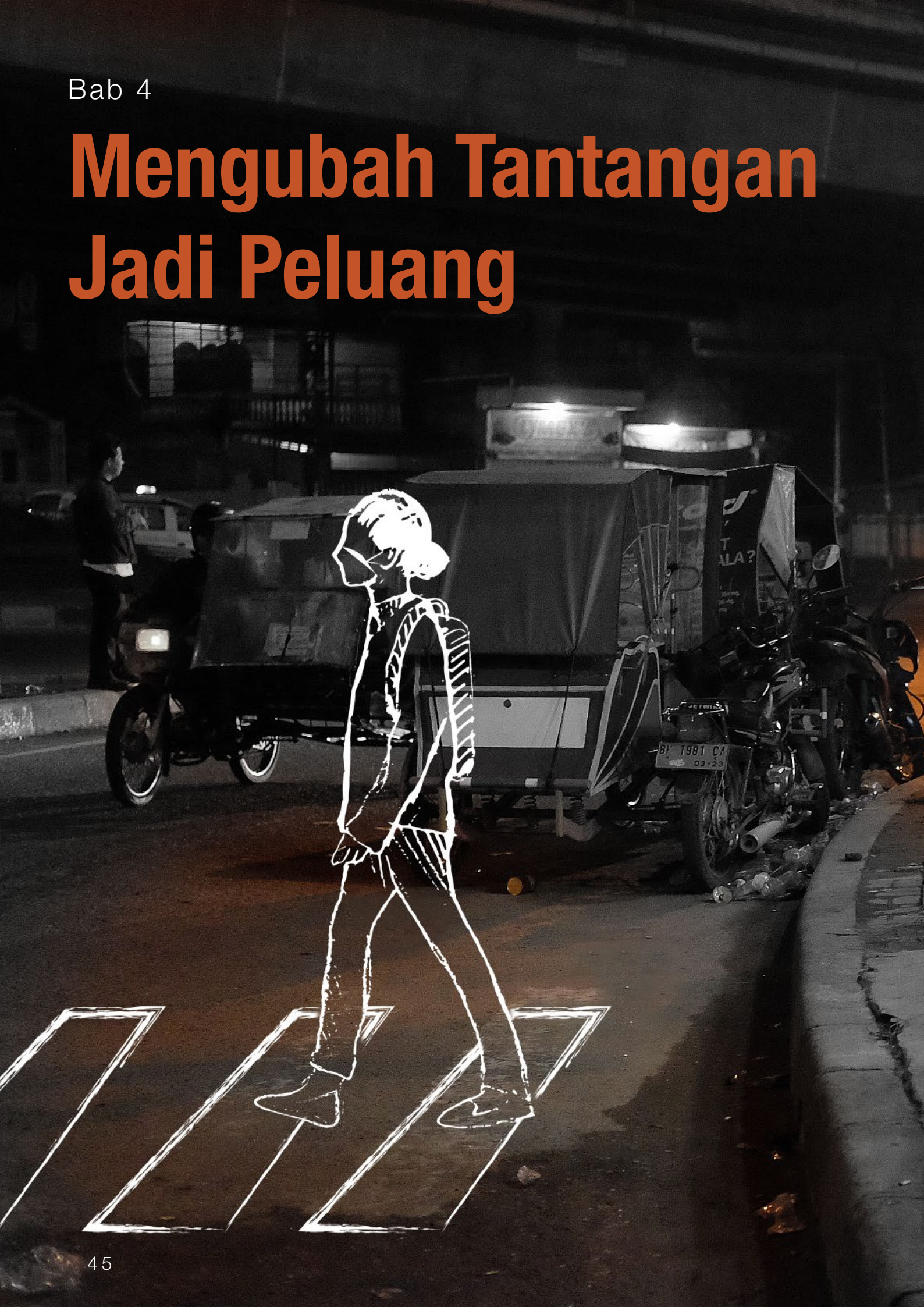
Dalam riset *Setelah Gelap* ini, kami mendefinisikan istilah "transit" sebagai titik di mana penumpang menunggu kedatangan suatu moda transportasi. Perempuan umumnya lebih memilih tak berlama-lama dan menyenangi tempat-tempat dengan penerangan memadai agar mereka bisa melihat orang-orang sekitar seperti sopir angkot, pengatur jadwal, dan penumpang lainnya. Di zona tunggu inilah perempuan berupaya membangun rasa aman berdasarkan apa yang mereka lihat dan kenali.

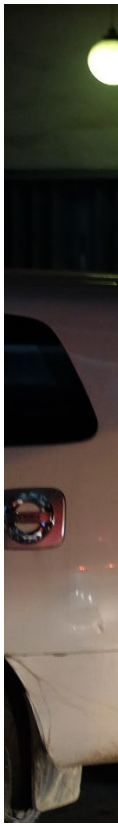
Transportasi umum di Medan, Semarang dan Surabaya tidak memiliki jadwal tetap walaupun mereka beroperasi dalam pola-pola yang bisa dibilang cukup teratur. Para perempuan sudah menghafal jadwal tidak resmi ini dan berusaha tiba tepat waktu di titik transit. Kalau mereka kebetulan terlambat, ada kemungkinan mereka harus menunggu sampai angkutan selanjutnya tiba, sehingga masa tunggu jadi lebih panjang. Bagi mereka, ini merupakan risiko. Selain itu, ada kemungkinan mereka diturunkan di pinggir jalan di antah berantah kalau mereka satu-satunya penumpang yang tersisa di kendaraan. Oleh karena itu, mereka harus bisa meramalkan skenario ini dengan mengetahui penumpang mana saja yang kira-kira rutenya sama dengan mereka dan mengetahui sopir-sopir mana yang mau bertanggung jawab mengantarkan mereka sampai ke tujuan.

Kami menemukan bahwa pada malam hari perempuan jarang menunggu kendaraan umum di titik-titik yang telah ditentukan (pemberhentian angkot atau halte bus). Titik-titik tunggu yang mereka pilih mungkin terlihat acak bagi seseorang yang tidak paham dengan daerah tersebut, namun biasanya pilihan itu didasari keberadaan orang-orang asing yang tak mengancam, seperti pedagang kaki lima yang murah senyum atau juru parkir yang pernah memperingatkan untuk berhati-hati dengan pencopet. Meski biasanya tidak ada tanda permanen yang menunjukkan suatu tempat adalah titik penjemputan, penumpang cenderung tahu karena sudah terbiasa. Selain itu, walaupun pemberhentian bus sebagai titik transit sudah ditentukan dan dibangun pemerintah kota berdasarkan standar Kementerian Perhubungan, standar ini belum memperhitungkan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap keamanan perempuan. Riset kami menandakan adanya perbedaan antara faktor-faktor yang diyakini pemerintah membantu keamanan perempuan dengan bagaimana persepsi para perempuan itu sendiri tentang keamanan.

Bab 4

Mengubah Tantangan Jadi Peluang

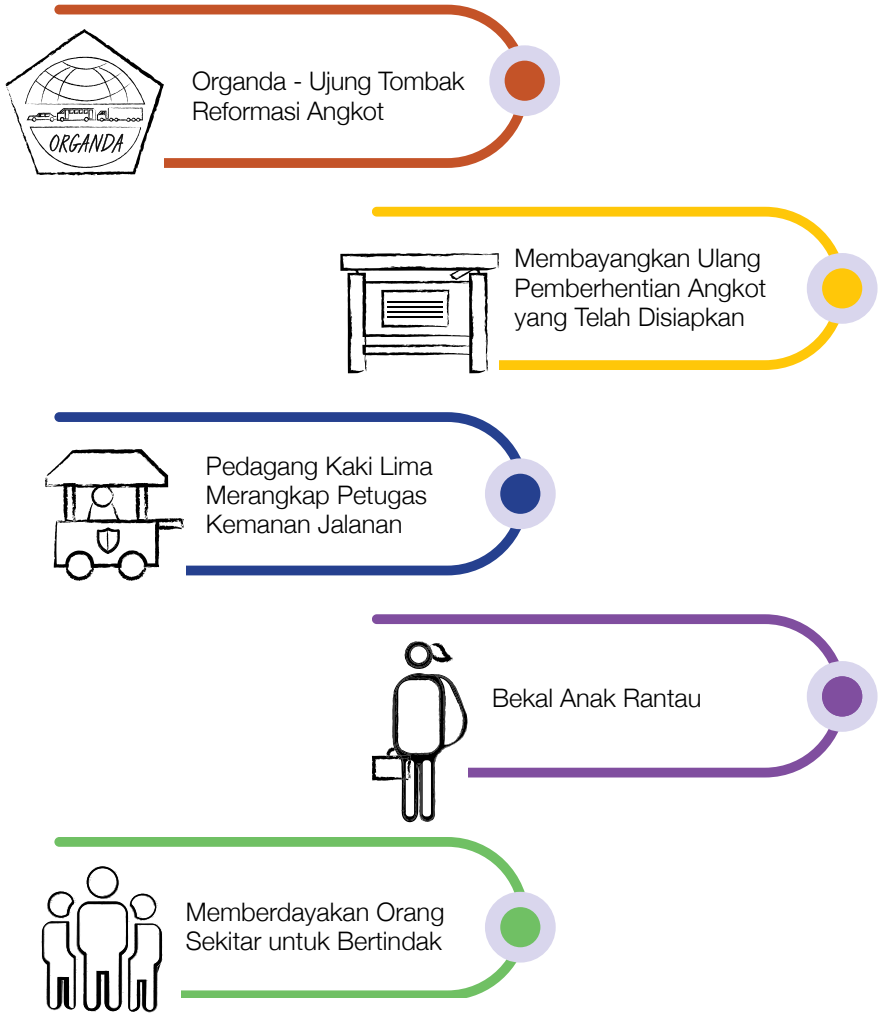


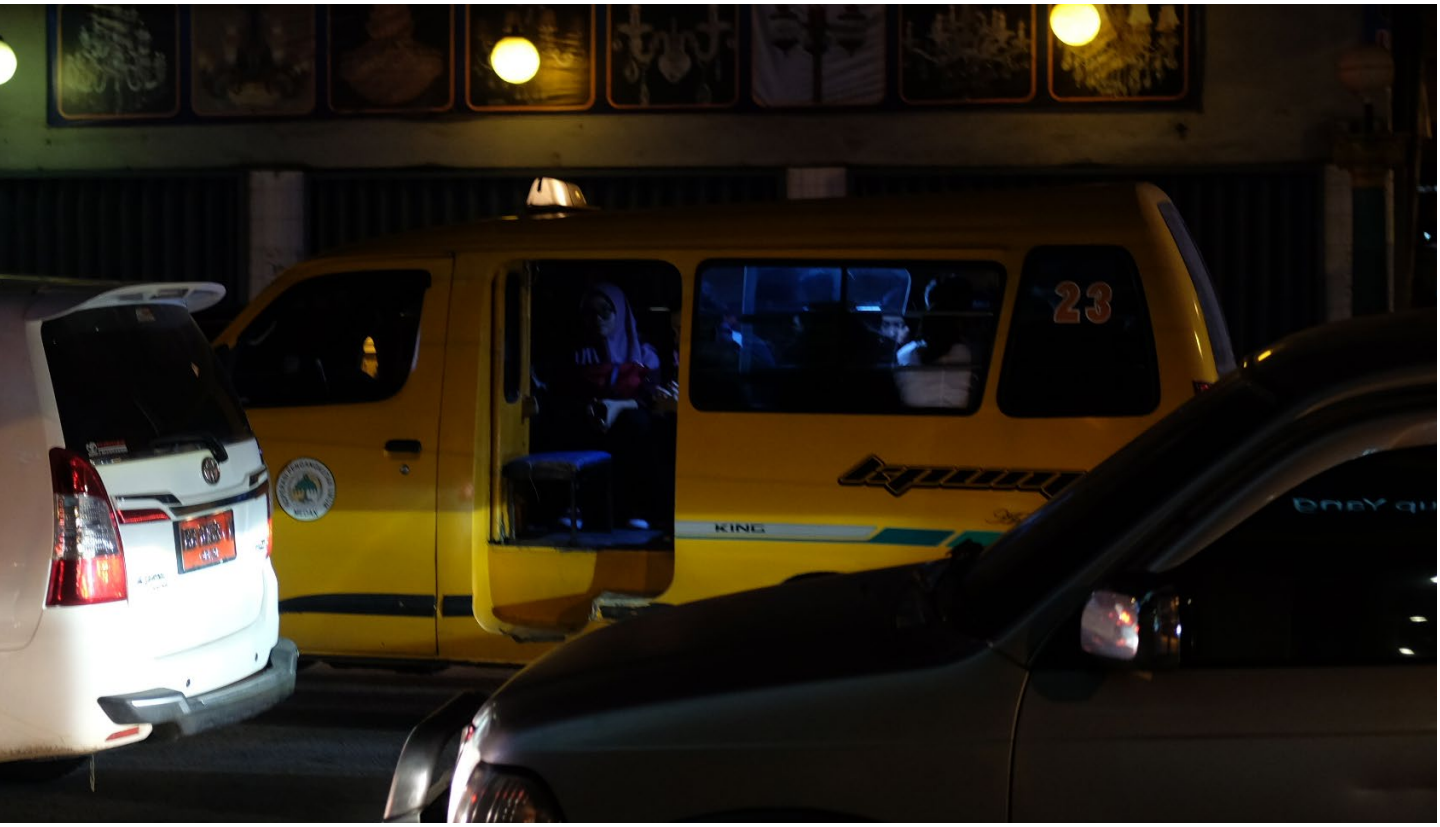


Persepsi para responden terhadap rasa aman berada dalam kontinum – tidak ada dikotomi aman dan tidak aman. Secara keseluruhan, pengalaman bepergian malam dipengaruhi oleh berbagai faktor, tetapi yang paling menonjol adalah kualitas infrastruktur dan layanan transportasi umum. Di sisi lain, bagi para perempuan yang kami temui, pemahaman tentang lingkungan sekitar amat penting untuk memastikan keamanan. Dari hari ke hari, mereka menciptakan rupa-rupa siasat perlindungan diri agar tak merasa harus selalu bergantung kepada orang lain. Pada akhirnya, usaha-usaha ini dilakukan untuk menjamin keselamatan mereka saat bekerja dan bepergian malam. Ada dua lapis tantangan utama: bagaimana agar keamanan perempuan tak sekadar jadi tanggungan pribadi, dan langkah-langkah apa yang dapat diambil untuk menciptakan kota-kota yang aman dan inklusif.

Bagian ini menyoroti peluang-peluang yang kami identifikasi berdasarkan pemahaman kami atas berbagai tantangan yang menghadang para perempuan pekerja sif malam dan pengguna transportasi umum di malam hari.

LIMA GAGASAN YANG DIHASILKAN





ORGANDA - UJUNG TOMBAK REFORMASI ANGKOT

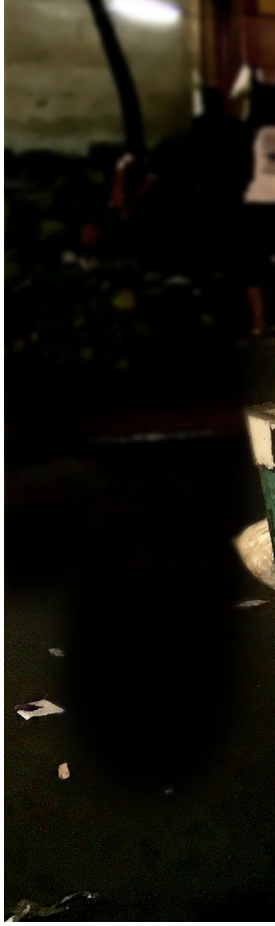
Angkot adalah transportasi umum yang paling mungkin tersedia saat malam. Ia angkutan umum swasta, tetapi rute dan tarifnya diatur oleh pemerintah kota. Biasanya para pemilik angkot tergabung dalam asosiasi-asosiasi pengatur seperti Organda, yang juga bertindak sebagai badan pengawas. Asosiasi tersebut menjalin hubungan dengan pemerintah kota dan penegak hukum, serta bertindak sebagai perantara dalam kasus-kasus pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Cerita-cerita para responden tentang sopir angkot yang menyuruh penumpang turun sebelum sampai tujuan, mengemudi ugal-ugalan, serta jadwal yang tak dapat diandalkan menciptakan kesan buruk tentang layanan angkot. Namun, pada saat bersamaan, sopir angkot juga berpotensi menjadi pembela para perempuan yang bepergian di malam hari. Memahami risiko yang diambil para sopir, para perempuan yang kami temui menghargai tindakan sembunyi-sembunyi atau saran yang diberikan para sopir demi keselamatan mereka.

Sebagai salah satu pemain utama bisnis jasa angkutan, Organda dapat mengambil peran penting dalam kerja sama dengan departemen-departemen terkait di pemerintah kota untuk memperbaiki layanan. Organda didirikan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi, dan Pariwisata tahun 1963. Saat laporan ini ditulis, catatan tentang Surat Keputusan tersebut tak tersedia, tetapi justru karena itulah ada kemudahan untuk meninjaunya kembali dan mendudukkan ulang peran Organda. Ini merupakan kesempatan mereformasi pengelolaan angkot demi memperbaiki mutu layanannya. Sebagai asosiasi mapan yang melayani kebutuhan para operator transportasi darat, dengan keterlibatan lebih jauh ia bisa meneguhkan hubungan antara sopir-sopir dan para penentu kebijakan dalam pemerintahan. Organda ingin para penumpang memberikan kepercayaan yang lebih besar terhadap angkot sekaligus memahami bahwa mutu pelayanan wajib ditingkatkan.

- Insentif seperti apa yang dapat diberikan kepada Organda agar ia mengupayakan keamanan perempuan?
- Bagaimana kita bisa memperbaiki perilaku sopir sebagai penyedia jasa?
- Data seperti apa yang bisa digunakan untuk merancang rute dan jadwal dengan lebih baik?

MITRA POTENSIAL
Organda, sopir angkot, pemerintah, dan penumpang angkot.



MEMBAYANGKAN ULANG PEMBERHENTIAN ANGKOT YANG TELAH DISIAPKAN

Kenyataannya, angkot kerap berhenti sembarangan sepanjang rute untuk menarik dan menurunkan penumpang. Para sopir menentukan pemberhentian berdasarkan permintaan, biasanya di perempatan atau pengkolan yang ramai. Lokasi-lokasi ini tidak dilengkapi rambu-rambu, bangku, atau penerangan yang memadai, tetapi umumnya orang mengenali suatu tempat berdasarkan kehadiran para tukang parkir, pedagang kaki lima, dan penumpang-penumpang lain yang sedang menunggu. Bagi penumpang, lokasi-lokasi tersebut merupakan tempat menunggu yang relatif aman terutama di malam hari. Bagi sopir angkot, lokasi-lokasi tersebut cocok buat mencari penumpang-penumpang baru. Itulah titik-titik pemberhentian angkot di luar rancangan pemerintah tetapi digunakan masyarakat, di mana pengemudi dan penumpang dapat menunggu satu sama lain.

Pemerintah kota yang bertugas membangun dan memelihara halte-halte bus dapat menjajaki peluang ini untuk memperkaya pedoman dan standar Kementerian Perhubungan. Keramaian di pos-pos pemberhentian angkot yang sudah disiapkan dapat dijadikan bagian dari rancangan sistem penunjang keselamatan. Dengan kata lain, kecakapan orang-orang setempat, termasuk orang sekitar, penumpang, dan operator transportasi, masuk hitungan. Peluang ini juga dapat diperluas bersamaan dengan inisiatif-inisiatif pembangunan berorientasi transit agar konteks lokal turut dipertimbangkan, khususnya elemen-elemen nonformal yang cenderung dianggap sebagai aspek negatif alih-alih bagian dari solusi.

- Bagaimana cara menetapkan pedoman perlindungan yang sesuai dengan konteks lokal dan selaras dengan pemahaman perempuan tentang keamanan saat bepergian malam?
- Bagaimana cara memanfaatkan kearifan lokal (misalnya titik menaikkan dan menurunkan penumpang, aturan keselamatan yang tidak tertulis, dll) sebagai panduan dalam merancang pemberhentian angkot?

MITRA POTENSIAL

Desainer dan arsitek lokal, praktisi transportasi dan Dinas Perhubungan.

PEDAGANG KAKI LIMA MERANGKAP PETUGAS KEAMANAN JALANAN

Para perempuan yang bepergian malam sering menganggap pedagang kaki lima sebagai kawan, sebagai sesama pencari nafkah. Tak jarang perempuan menunggu angkot di dekat lapak-lapak pedagang kaki lima. Kawasan semacam ini cenderung lebih ramai dan para perempuan bisa mendapatkan tips keamanan dari para pelapak, misalnya tentang pencopet. Sayangnya, pedagang kaki lima sering pula dirasa mengganggu, terutama kalau lapak mereka menutupi trotoar. Kadang-kadang pemerintah kota mengadakan razia, mengusir para pedagang.

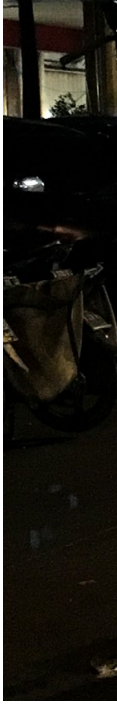
Organisasi-organisasi masyarakat sipil, juga para perancang kota dan pengelola komunitas setempat bisa memanfaatkan kesempatan unik ini untuk menjelajahi peran sektor-sektor informal dalam menangani isu-isu perkotaan. Sebagai contoh, dengan sistem yang terintegrasi dengan baik, para pedagang kaki lima dapat menjadi pengawas jalanan[12], bagian penting dalam upaya menyediakan ruang publik yang aman bagi para perempuan yang bepergian malam. Selain para pedagang kaki lima, gagasan ini dapat dikembangkan dengan mengikutsertakan pihak-pihak lain di lokasi tersebut, seperti petugas parkir dan petugas toko.

- Aturan-aturan apa sajakah yang perlu dibuat untuk melibatkan pedagang kaki lima dalam rancangan ruang publik yang aman?
- Bagaimana cara merancang kawasan-kawasan yang memungkinkan para pedagang kaki lima di malam hari berperan sebagai petugas keamanan jalanan?
- Apa yang harus dilakukan untuk memanfaatkan pengetahuan para pedagang kaki lima tentang kawasan di sekitarnya dalam meningkatkan keamanan para wanita yang bepergian malam?

MITRA POTENSIAL

pedagang kaki lima, organisasi masyarakat sipil, pengurus komunitas, dan Dinas Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM).

12 Jane Jacobs menulis 'The Death and Life of Great American Cities' pada 1961. Salah satu konsep utamanya adalah "pengawas jalanan" sebagai aspek keselamatan di jalanan. Orang-orang memperhatikan jalanan karena ketertarikan alami mereka terhadap kepentingan dan kegiatan manusia, bukan karena kewajiban mereka.



BEKAL ANAK RANTAU

Para perempuan yang bepergian di malam hari mungkin tak mengimpikan pekerjaan sif malam dengan upah minimum regional. Namun, kenyataannya, itulah yang biasanya tersedia bagi para perempuan muda tanpa ijazah pendidikan tinggi yang mencari peluang lebih baik di kota-kota besar. Beberapa responden yang kami golongkan sebagai Pendatang yang Cemas pindah ke kota-kota tersebut untuk mencari lowongan kerja yang dikabarkan para kerabat. Orang tua mereka kerap menghendaki mereka tinggal bersama anggota keluarga demi alasan-alasan keamanan dan ekonomi. Para perempuan yang tidak memiliki anggota keluarga di kota-kota besar biasanya menyewa indekos dan hidup hemat.

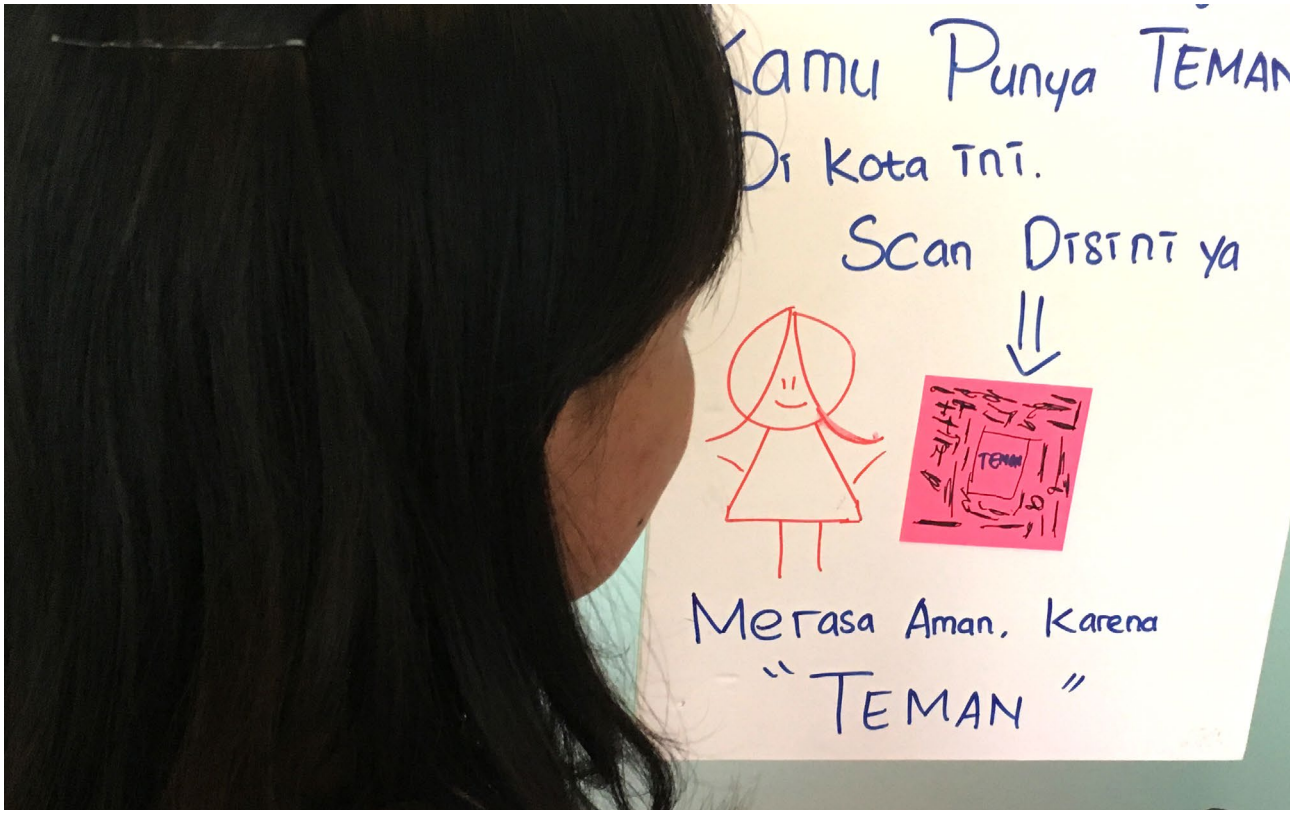
Pekerjaan di industri agrikultur, sektor yang dulu diandalkan masyarakat perdesaan dalam mencari nafkah, semakin sedikit. Migrasi ke perkotaan memberikan peluang menjanjikan bagi para perempuan untuk mengakses sumber daya yang mereka butuhkan dalam mencari nafkah. Meski demikian, berbagai kondisi lingkungan perkotaan tempat mereka hidup dan bekerja membatasi pilihan, sehingga mereka sering kali tak dapat mencobai kesempatan-kesempatan yang ada sepenuhnya. Meminjam hasil penelitian lain yang dilakukan di Ghana: hasrat untuk bertindak bebas tetap memengaruhi keputusan untuk bermigrasi meski mereka menyadari risiko dan tantangan yang mungkin menghadang (Pickbourn, 2019).

Bagi para pekerja rantau muda ini, rupa-rupa kesukaran dalam perjalanan malam adalah bagian dari tantangan yang lebih besar sebagai pendatang baru. Mereka paham, mereka harus bekerja lebih keras dan bersedia menghadapi kondisi yang lebih sulit ketimbang orang lain. Untuk mengubah tantangan ini jadi peluang, pekerja rantau muda mungkin memerlukan bekal atau paket orientasi agar lekas memahami kota. Paket ini menyediakan informasi keamanan yang diperlukan untuk membawa diri dan mengatasi tantangan-tantangan dalam bekerja dan bepergian di malam hari.

- Teknologi apa saja yang bisa dimanfaatkan untuk membantu persiapan para pekerja rantau muda hidup, bekerja, dan bepergian di kota baru?
- Bagaimana cara membangun sistem saling dukung antarsejawat di kalangan pekerja rantau muda?
- Bagaimana cara merancang ulang perjalanan di malam hari agar menjadi pengalaman yang aman dan nyaman?

MITRA POTENSIAL

pekerja rantau muda, lembaga-lembaga nonpemerintah, komunitas teknologi, desainer, dan departemen-departemen ketenagakerjaan dalam pemerintahan.

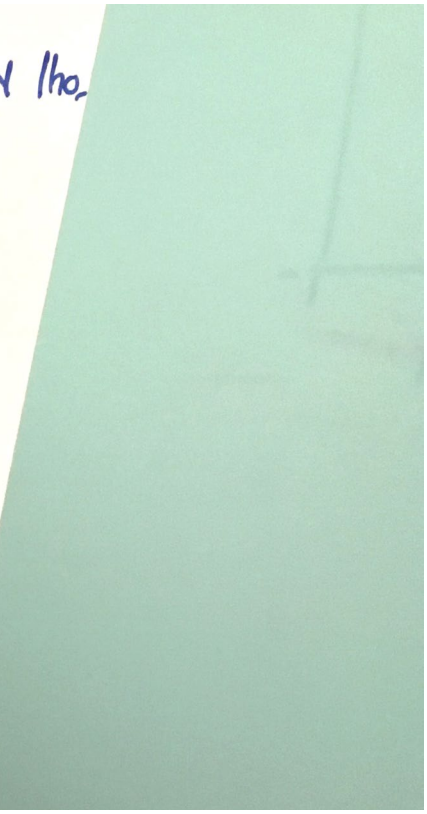


MEMBERDAYAKAN ORANG SEKITAR UNTUK BERTINDAK

Kami mengakui bahwa ada upaya-upaya yang sedang berjalan untuk mendorong intervensi orang sekitar aktif. Dipimpin oleh organisasi-organisasi akar rumput, komunitas pemberdayaan perempuan, dan badan-badan PBB di tingkat lokal dan global, mereka telah membuat serangkaian panduan dan pelatihan intervensi untuk mendorong orang sekitar bertindak alih-alih sekadar menjadi pengamat pasif.

Orang sekitar, sebagaimana kami amati dalam riset ini, sering ragu-ragu bertindak karena takut salah memahami situasi, terutama malam-malam, saat hari sudah gelap dan sulit membaca gerak-gerik seseorang. Oleh sebab itu, orang sekitar biasanya menunggu respons korban, alih-alih segera bertindak saat melihat tingkah laku yang mungkin merupakan pelecehan. Dengan keadaan di pos-pos persinggahan saat ini, orang sekitar seperti sopir dan pengatur jadwal angkutan takut dibalas pelaku apabila membela korban, mengingat ada kemungkinan mereka berpapasan lagi di kemudian hari. Maka, meski bersedia membantu, orang sekitar memilih melakukannya dengan cara yang halus, yang tidak membahayakan keselamatannya sendiri. Peluang ini dapat dijajaki oleh otoritas-otoritas setempat untuk memudahkan para orang sekitar bertindak.

- Bagaimana cara merancang intervensi orang sekitar yang lebih halus dan taktis?
- Bagaimana cara mewujudkan lingkungan yang memungkinkan orang sekitare bertindak tanpa takut mendapat pembalasan?
- Fitur-fitur apa yang perlu disertakan dalam rancangan sistem transportasi umum agar para orang sekitar mau dan tahu bahwa mereka perlu bertindak?



MITRA POTENSIAL
organisasi nonpemerintah, pengelola komunitas, desainer lokal, operator transportasi, dan pemerintah kota.

Gagasan-Gagasan tentang Cara Menciptakan Persinggahan Aman untuk Perempuan

INSENTIF APA YANG DAPAT DIBERIKAN KEPADA ORGANDA AGAR IA MENGUPAYAKAN KEAMANAN PEREMPUAN?

1) Merevisi peran Organda sebagai Asosiasi Pengelola

Reformasi layanan angkot dapat dibantu dengan mengatur kembali fungsi dan peran Organda sebagai asosiasi yang menegakkan serta memantau standar-standar kendaraan, pengemudi, dan cara mengemudi sesuai panduan.

Contoh inspirasional: *Bus Users* adalah organisasi yang mewakili kepentingan para penumpang bus di luar London, termasuk dengan cara mengembangkan panduan pelayanan untuk memperbaiki kualitas jasa bus. https://www.bususers.org/about-us/

BAGAIMANA CARA MEMANFAATKAN DATA UNTUK MERANCANG RUTE DAN JADWAL SECARA LEBIH BAIK?

3) Subsidi Rute Malam Terpilih

Untuk mengalokasikan dana dengan lebih baik, pemerintah kota dapat menyediakan subsidi rute malam terpilih berdasarkan penerapan analisis data. Pendekatan ini bisa diperkaya melalui dialog dengan asosiasi seperti Organda untuk menjajal berbagai model bisnis, supaya aktivitas komersial di rute-rute tersebut bertambah serta berlangsung sepanjang malam.

Contoh Inspirasional: Pemerintah Seoul menggunakan big data untuk mengembangkan sistem transportasi bagi pekerja berpenghasilan rendah yang berangkat atau pulang kerja larut malam. http://blogs.worldbank.org/transport/what-does-big-data-have-do-owl

BAGAIMANA CARA MEMPERBAIKI PERILAKU SOPIR SEBAGAI PENYEDIA JASA?

2) Identifikasi Pengemudi Aman

Penyaringan dan perekrutan pengemudi kompeten menghasilkan berbagai manfaat. Para pengemudi bisa diperlengkapi dengan identifikasi digital yang khas, dan memungkinkanpenumpang menilai kinerja mereka sebagai bagian dari akuntabilitas. Dengan sistem digital untuk memberikan dan menerima penilaian tersebut, pengemudi dapat diberi penghargaan atau teguran karena mematuhi atau melanggar prosedur standar operasional (SOP).

Contoh Inspirasional: Bermacam-macam cara untuk menggunakan identitas dan verifikasi digital https://urjanet.com/blog/solidifying-digital-identity-sharing-economy/

BAGAIMANA CARA MENETAPKAN PEDOMAN PERLINDUNGAN YANG SESUAI DENGAN KONTEKS LOKAL DAN SELARAS DENGAN PEMAHAMAN PEREMPUAN TENTANG KEAMANAN SAAT BEPERGIAN DI MALAM HARI?

4) Pedoman Desain Halte Umum

Dengan memfasilitasi sesi-sesi perancangan dan penciptaan kolaboratif lokal untuk mengenali titik-titik tunggu yang aman, pemerintah kota dapat memperoleh wawasan tentang faktor-faktor keamanan informal yang mungkin diperlukan untuk merancang standar dan pedoman. Data yang diperoleh lewat urun daya (*crowdsource*) mengenai persepsi publik atas keamanan di area tertentu juga bisa digabungkan untuk memperkaya wawasan.

Contoh Inspirasional: Pelayanan kereta dapat ditingkatkan dengan memahami perilaku penumpang saat naik dan turun gerbong https://www.stby.eu/2013/06/13/working-with-ns-and-prorail-to-improve-services-for-traintravellers/

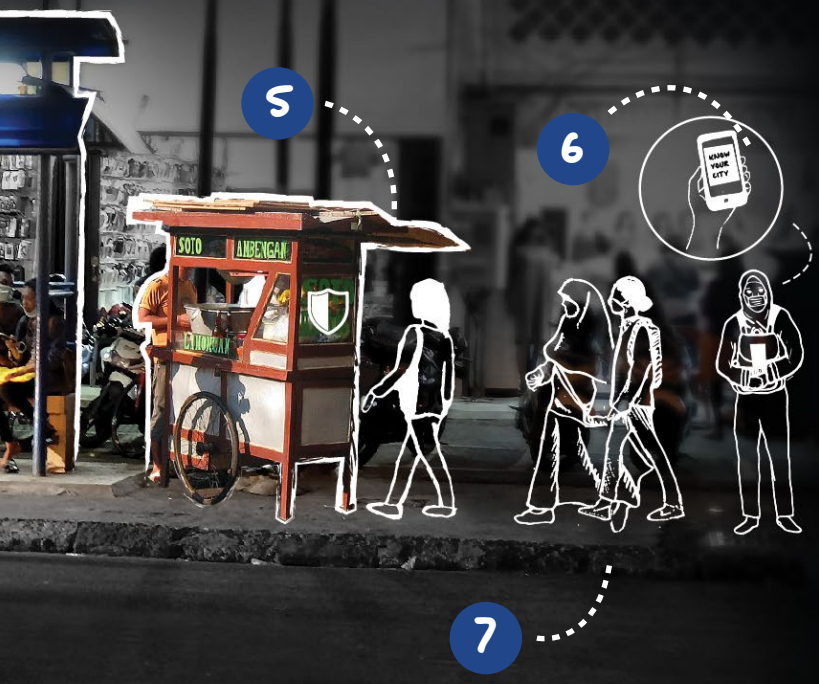
Layanan | Transit | Dukungan Sosial | Kampanye

BAGAIMANA CARA MENGATUR PEDAGANG KAKI LIMA SEBAGAI PEMBERHENTIAN ANGKOT YANG AMAN?

5) Petugas Kemanan Jalanan

Pemerintah kota dapat bekerja sama dengan kelompok-kelompok masyarakat sipil dan aparat penegak hukum untuk mengembangkan panduan bagi pedagang kaki lima yang berminat dan bersedia mengikuti seleksi untuk menjadi petugas keamanan jalanan.

Contoh Inspirasional: Panduan pedagang kaki lima di New York City http://candychang.com/work/street-vendor-guide



TEKNOLOGI APA YANG BISA DIMANFAATKAN UNTUK MEMBANTU PERSIAPAN PEKERJA RANTAU MUDA HIDUP, BEKERJA, DAN BEPERGIAN DI KOTA BARU?

6) Aplikasi Kenali Kotamu

Sebuah aplikasi yang dirancang untuk pekerja rantau baru, yang memungkinkan mereka mendokumentasikan tempat-tempat yang mereka kunjungi beserta pengalaman mereka, sebagai cara mengakrabkan diri dengan kota baru.

Contoh Inspirasional: Aplikasi penyedia informasi migrasi aman bagi pekerja rantau https://asiafoundation.org/2016/05/25/new-app-provides-nepali-migrant-workers-safe-migration-information/

BAGAIMANA CARA MEMBANGUN SISTEM SALING DUKUNG ANTARSEJAWAT DI KALANGAN PEKERJA RANTAU MUDA?

7) *Kampanye Teman Pulang*

Memulai kampanye di tingkat kota untuk mempromosikan pertukaran pengetahuan sekaligus menghubungkan para pekerja rantau baru yang tempat tinggal atau kantornya berdekatan. Tujuan akhirnya adalah mengembangkan sistem perkawanan untuk pergi berkelompok.

Contoh Inspirasional: Sekolah-sekolah di Chicago melibatkan ratusan pendamping dewasa di sepanjang rute yang dilalui anak-anak untuk berangkat ke dan pulang dari sekolah sebagai bagian dari upaya menciptakan perjalanan yang aman. https://edition.cnn.com/videos/us/2016/09/07/chicago-safe-passage-protects-children-jpm-orig.cnn/video/playlists/violence-in-chicago/

BAGAIMANA CARA MEMUNGKINKAN INTERVENSI ORANG SEKITAR YANG HALUS SEKALIGUS TAKTIS?

8) Angkutan Aman untuk Semua

Kampanye ini berfokus untuk mempromosikan angkutan yang aman dan inklusif. Organda, berkonsultasi dengan organisasi masyarakat lainnya, bisa berpartisipasi dalam pemilihan sejumlah angkot sebagai angkutan aman, yang akan dilengkapi rambu-rambu yang jelas untuk penumpang serta fitur-fitur untuk memudahkan orang sekitar bertindak. Fitur-fitur tersebut mencakup, tapi tidak terbatas pada, tips mengenali bahasa tubuh yang menunjukkan ketidaknyamanan dan memberi bantuan yang halus, untuk melengkapi apa-apa yang mendorong sopir agar bertindak. Ini bukan angkutan khusus perempuan, melainkan angkutan aman yang terbuka untuk semua penumpang.

Contoh Inspirasional: Karena polusi suara akibat bunyi klakson tak dapat dikurangi lewat kampanye, Bleep mengadakan eksperimen dengan sebuah tombol sederhana untuk mengubah perilaku pengemudi.
http://www.brief-case.co/projects/behavioural-design/invention/2/14/2/honk-reduction-system.html

LANGKAH-LANGKAH SELANJUTNYA

Riset **Setelah Gelap: Menciptakan Transit yang Aman untuk Perempuan yang Bepergian di Malam Hari** berupaya melengkapi audit keamanan UN Women dengan:

a) fokus pada pengalaman-pengalaman perempuan dari kelas sosio-ekonomi yang lebih rendah, terutama mereka yang bekerja di sektor informal;

b) memperluas pemahaman atas keselamatan dan mobilitas perempuan di kota-kota besar di Indonesia, di luar Jabodetabek; dan

c) melengkapi temuan-temuan yang ada dengan fokus pada pengalaman individu, bukan faktor-faktor sistemik, dan menggali makna “aman” bagi perempuan yang rutin bepergian di malam hari, termasuk mempelajari perasaan dan keyakinan yang memengaruhi keputusan mereka sepanjang perjalanan.

Melangkah dengan peluang-peluang tersebut, ada baiknya kami mempertimbangkan inisiatif-inisiatif penting di bawah Safe Cities Global Initiative yang mendorong pendekatan-pendekatan inovatif, lokal, dan berkelanjutan untuk mencegah dan menangani pelecehan seksual dan bentuk-bentuk kekerasan lain terhadap perempuan di ruang-ruang publik.

Peluang-peluang ini sepatutnya dijelajahi bersama para pemangku kepentingan utama, misalnya badan-badan pemerintah terkait transportasi, perusahaan-perusahaan pembangun infrastruktur di sektor swasta, para aktivis dan komunitas-komunitas akar rumput, serta organisasi-organisasi global yang sama-sama bekerja keras untuk menciptakan kota yang aman bagi semua orang.

Kesesuaian dan kemanjuran gagasan-gagasan yang tersaji wajib diuji secara kontekstual di kota-kota seperti Medan, Semarang, dan Surabaya, atau area-area lain yang dapat menerima manfaatnya. Percobaan ini membutuhkan kolaborasi berkelanjutan yang melibatkan lebih banyak orang dan komunitas dalam penciptaan berbagai tindakan dan praktik baru yang nyata.

Bersama UN Women, Pulse Lab Jakarta mendorong organisasi-organisasi yang berminat agar memanfaatkan temuan-temuan riset ini untuk mengembangkan gagasan-gagasan yang bisa diubah menjadi purwarupa nyata. Kami yakin, melalui upaya terkonsolidasi, peluang-peluang intervensi dalam pelayanan, perbaikan transit, dukungan sosial yang lebih bertenaga, dan kampanye agar para orang sekitar bertindak bisa semakin dekat dengan kenyataan.

Ini merupakan undangan terbuka dari kami.

DAFTAR ISTILAH

Setelah gelap: Ketika malam tiba - awal malam.

Angkot: singkatan dari angkutan kota. Angkot adalah jenis transportasi yang mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota menggunakan bus kecil dan mobil penumpang dengan trayek yang tetap dan teratur (Peraturan Pemerintah No. 41/1993)

BRT: singkatan dari Bus Rapid Transit, sistem-transit-bus berkualitas tinggi yang menyediakan layanan cepat, nyaman, dan hemat biaya dengan kapasitas setingkat metro. Hal ini dicapai melalui pengadaan jalur-jalur khusus, dengan halte-halte dan stasiun tersendiri yang ditempatkan di tengah jalan, mekanisme pemungutan karcis di luar kendaraan, dan kecepatan serta frekuensi operasi yang tinggi. (ITDP)

Begal: merujuk satu golongan perampok yang beroperasi di jalanan. Dinamai berdasarkan istilah berbahasa Jawa, begal yang "asli" berjalan kaki dan bersenjata. Mereka mengintai di tempat-tempat sepi untuk merampok orang-orang yang lewat. Istilah ini sudah terdaftar dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dan belakangan ini umum digunakan untuk menyebut perampok yang berkeliling dengan sepeda motor dan membawa senjata tajam atau senjata api. Biasanya mereka memojokkan korban lalu merampas barang-barangnya. Sering kali, mereka juga merampas sepeda motor korban, sehingga muncul istilah begal motor. Karena maraknya pencurian sepeda motor dengan kekerasan oleh begal, istilah ini semakin populer, dan terkadang digunakan secara tidak tepat untuk menggambarkan jenis-jenis perampok lain seperti jambret atau maling.

Orang Sekitar: seseorang yang berada di suatu tempat, tetapi tidak memainkan peranan aktif. Dalam konteks pelecehan seksual dan kekerasan seksual, istilah ini merujuk pada seseorang yang berada di dekat atau di sekitar lokasi pelecehan/kekerasan seksual namun tidak mengambil tindakan apa pun.

First Mile Last Mile: ungkapan yang merujuk awal atau akhir perjalanan seseorang, biasanya menggunakan transportasi umum, misalnya titik di mana seseorang turun dari bus kemudian berjalan kaki ke rumah.

Gendam: dikenal sebagai penipuan dengan hipnosis. Ini praktik ilegal yang lazim di Asia Tenggara, di mana korban diperdaya agar menyerahkan uang kepada orang asing. Biasanya dilakukan lewat telepon, tapi metodenya bisa bermacam-macam dan hasil akhirnya sering kali sama.

Halte: tempat yang dirancang di sepanjang rute perjalanan untuk mengambil dan menurunkan penumpang.

Ojek Online: layanan ojek sepeda motor yang dapat diakses melalui aplikasi *mobile*.

Persona: representasi fiktif yang spesifik dan konkret dari suatu kelompok demografi sasaran yang dibuat untuk membantu proses pengembangan atau perbaikan suatu produk atau layanan.

Purwarupa: model eksperimental sederhana dari suatu solusi yang diusulkan. Ia digunakan untuk menguji atau memvalidasi gagasan, asumsi desain, dan aspek-aspek konseptual lain secara cepat dan murah. Purwarupa memudahkan para perancang solusi yang terlibat untuk melakukan penyempurnaan atau perubahan arah jika diperlukan. (interaction-design.org)

Ruang Publik: ruang publik adalah tempat-tempat yang dapat diakses dan dinikmati semua orang tanpa motif keuntungan. Bentuknya bisa bermacam-macam:taman, jalanan, trotoar, pasar, dan taman bermain. (UN Habitat)

Transportasi Umum: sistem kendaraan seperti bus atau kereta yang beroperasi dengan jadwal teratur pada rute-rute yang telah ditetapkan dan digunakan oleh publik. (Cambridge Dictionary)

SafetiPin: *SafetiPin* adalah perusahaan sosial yang menyediakan berbagai solusi teknologi untuk membuat kota-kota menjadi lebih aman bagi perempuan dan warga lainnya. Perusahaan ini menggunakan aplikasi untuk mengumpulkan informasi dan berinteraksi dengan orang-orang, serta menyediakan solusi backend untuk pengumpulan dan analisis data berskala besar.

Pelecehan Seksual: rayuan seksual, ajakan untuk melakukan tindakan seksual, dan perilaku verbal atau fisik bermuatan seksual lainnya yang tidak diinginkan.

Kekerasan Seksual: semua tindakan seksual, upaya untuk melakukan tindakan seksual tanpa persetujuan, komentar-komentar atau rayuan seksual yang tidak diinginkan atau tindakan apa pun terhadap seksualitas seseorang yang dilakukan dengan paksaan. Kekerasan seksual bisa terjadi tanpa peduli hubungan pelaku dengan korbannya, di lingkungan mana pun, termasuk tapi tidak terbatas pada rumah dan tempat kerja.

Transit/Titik Persinggahan: merujuk titik transisi — tempat pemberhentian sementara untuk mengganti moda transportasi. Transit bisa bersifat formal (seperti pemberhentian khusus untuk bus) dan informal (titik-titik tidak resmi di sepanjang rute, misalnya tempat angkot berhenti untuk mengambil dan menurunkan penumpang).

REFERENSI

Action Aid. (2014). ***Safe Cities for Women: From Reality to Rights.*** Action Aid

Asian Development Bank. (2013). ***Gender Tool Kit: Transport-Maximizing The Benefits of Improved Mobility for All***. Kota Mandaluyong, Filipina: Asian Development Bank

Both, T. (2018). ***Human-Centered, Systems-Minded Design***. Diakses Senin, 21 Januari 2019, dari https://ssir.org/articles/entry/human_centered_systems_minded_design

Bopal, S., Secondo, D. and Kane, R. (2017). ***System Thinking: A View From The Trenches.*** Diakses pada 26 Desember 2018, dari https://ssir.org/articles/entry/systems_thinking_a_view_from_the_trenches#

Cooper, A. (1999). **The Inmates Are Running The Asylum.** Macmillan Publishing Co., Inc.

Fani. (2016). **Medan 'Direct Service' BRT Project**. ITDP Indonesia, 23 Februari 2016. Diakses Jumat, 8 Februari 2019, dari http://www.itdp-indonesia.org/what-we-do/medan-direct-service-brt-project/

Farmita, A. (2018). **Walikota Surabaya Tri Rismaharini Luncurkan Suroboyo Bus.** Tempo.co, 7 April 2018. Diakses Senin, 11 Februari 2019 dari https://nasional.tempo.co/read/1077209/wali-kota-surabaya-tri-rismaharini-luncurkan-suroboyo-bus/full&view=ok

FIA Foundation. (2016). **Safe and Sound: International Research on Women's Personal Safety on Public Transport**. FiA Foundation. Diakses Senin, 11 Februari 2019, dari https://www.fiafoundation.org/media/224027/safe-and-sound-report.pdf

Flick, U. (2014). **An introduction to qualitative research 5th ed.** Thousand Oaks, CA: Sage Publications Ltd.

Florida, R. and Fasche, M. (2017). **The Rise of Urban Creative Class in Southeast Asia**. Martin Prosperity Institute. Diakses Senin, 11 Februari 2019 dari http://martinprosperity.org/media/Rise-of-the-Urban-Creative-Class-in-Southeast-Asia.pdf

Gao, Y. (2017). **Mobility App and Citizens. Views from Jakarta**. Laporan Projek Penelitian untuk IDIN. Diakses Kamis, 31 Januari 2019 dari http://www.idin.org/sites/default/files/resources/Gao_innovation_in_informal_transport_IDIN_f.pdf

Happer, C. and Philo, G. (2013). **The Role of the Media in the Construction of Public Belief and Social Change**. Journal of Social and Political Psychology, 2013 Vol. 1(1), 321–336

IDEO. (2015). ***The Field Guide to Human Centered Design***. Diakses Sabtu, 19 Januari 2019 dari http://www.designkit.org/resources/1

Institute of Transportation and Development Policy and Women's Environment and Development Organization. (2017). **Access and Gender : Sustainable Urban Mobility with a Gender Equality Lens**. Institute of Transportation and Development Policy. Diakses Rabu, 16 Januari 2019 dari https://wedo.org/wp-content/uploads/2018/05/access_for_all_series_FINAL-FOR-WEBSITE.pdf

Institute of Transportation and Development Policy Indonesia. (2017). **Penandatanganan MoU dengan Kota Semarang dan Seminar "Semarang Urban Mobility Initiative".**Diakses Jumat, 8 Februari 2019, dari http://www.itdp-indonesia.org/news/penandatanganan-mou-dengan-kota-semarang-dan-seminar-semarang-urban-mobility-initiative/

Kementerian Keuangan. (2012). **Laporan Tim Kajian Profil Sektor Riil: Sektor Perdagangan, Hotel, dan Restoran**. Diakses Kamis, 31 Januari, dari https://www.kemenkeu.go.id/sites/default/files/profil%20sektor%20riil.pdf

Kementerian Dalam Negeri. (2017). **Data Pokok Kemendagri Tahun 2017**. Diakses Jumat, 8 Februari 2019 dari https://www.kemendagri.go.id/media/documents/2018/08/5def011bdb8fd276af06f86c27eb69e6.pdf

Loukaitou-Sideris, A. (2006). **Is it Safe to Walk?1 Neighborhood Safety and Security Considerations and Their Effects on Walking**. Journal of Planning Literature - J PLAN LIT. 20. 219-232.

O'Grady, J. V., and O'Grady, K. V. (2006). **A Designer's Research Manual, 2nd edition, Updated and Expanded: Succeed in design by knowing your clients and understanding what they really need**. Massachusetts: Rockport Publisher

Pickbourn, L. (2018). **Rethinking Rural–Urban Migration and Women's Empowerment in the Era of the SDGs: Lessons from Ghana**. Sustainability, MDPI, Open Access Journal, vol. 10(4), halaman 1-18, April.

Skogan, W. G., & Maxfield, M. G. (1981). **Coping With Crime: Individual and Neighborhood Reactions**. Newbury Park, CA: Sage Publications.

Syabri, I., Soegijanto, B. (2013). **Embracing Paratransit in Bandung Metropolitan Area, West Java, Indonesia. Case study prepared for Global Report on Human Settlements 2013.** Diakses Rabu, 13 Februari 2019 dari https://unhabitat.org/wp-content/uploads/2013/06/GRHS.2013.Case_.Study_.Bandung.Indonesia.pdf

Tolley, E.B. (2017) **Traditional Socio-Behavioral Research and Human-Centered Design: Similarities, Unique Contributions and Synergies.** Laporan diberikan kepada CAMI Health/ IMPT Secretariat/ Public Health Institute. Diakses Rabu, 6 Februari 2019 dari https://www.theimpt.org/documents/reports/Report-HCD-BSS-Research.pdf

Turner, J. (2013). **Urban Mass Transit and Social Sustainability in Jakarta, Indonesia**. UN Habitat Global Report on Human Settlement

UN Women. (2017). **Scoping Study: Audit Keamanan di Tiga Wilayah Jakarta**.

Yavuz, N. & Welch, E. (2010). **Addressing Fear of Crime in Public Space: Gender Differences in Reaction to Safety Measures in Train Transit.** Urban studies (Edinburgh, Scotland). 47. 2491-515. 10.1177/0042098009359033.

LAMPIRAN 1:

Menerapkan *Human-Centered Design* untuk Memahami Pengalaman Perempuan *Setelah Gelap*

Dalam riset *Setelah Gelap* ini, kami menerapkan *human-centered design* (HCD) untuk memperoleh pemahaman mendalam tentang bagaimana perempuan yang bepergian malam memaknai keamanan. Pendekatan ini didasarkan pada empati, sehingga memungkinkan para peneliti untuk menggali wawasan sehubungan dengan kebutuhan, rintangan, dan keinginan orang-orang yang menjadi tujuan intervensi. Dengan mempertimbangkan berbagai nuansa dalam keamanan perempuan (berdasarkan literatur yang sudah ada dan konsultasi dengan para ahli di bidangnya), serta kesesuaian dengan tujuan riset kami, HCD dipilih sebagai pendekatan penelitian yang paling sesuai.

Kami menggali informasi dari wawancara mendalam dengan para responden perempuan di tiga kota untuk membantu kami memahami pengalaman perjalanan mereka. Berbeda dari studi-studi kuantitatif yang mengutamakan representasi statistik, pendekatan kami mengedepankan pemahaman terperinci tentang isu ini dengan mendalami cerita-cerita para responden serta mengidentifikasi area-area tantangan dan peluang.

Kami menyadari bahwa keamanan perempuan adalah topik yang memerlukan sensitivitas, perhatian, dan kesigapan (umpan balik dua arah) para peneliti yang terlibat dalam proses HCD. Dalam Lampiran 1 ini, kami menjabarkan langkah demi langkah yang kami ambil untuk memastikan agar metode, proses, dan analisis penelitian kami sudah dijalankan dengan tingkat integritas dan ketelitian etis tertentu.

Mengembangkan Kerangka Konseptual

Selama fase desain penelitian, tim riset berupaya meningkatkan pemahaman kontekstual mereka mengenai isu kota aman, transportasi, dan mobilitas perempuan dengan melakukan survei terhadap literatur yang sudah ada. Para peneliti berkonsultasi dengan UN Women (sebagai mitra utama riset ini), juga dengan para ahli dari Institute for Transportation and Development Policy di Jakarta untuk memvalidasi pemahaman tim tentang isu-isu tersebut sebelum merampungkan desain penelitian.

Laporan Audit Keamanan 2017 oleh UN Women menjadi batu loncatan utama kami dalam merancang penelitian ini. Laporan ini, bersama dengan literatur pendukung lainnya, membantu membangun hipotesis dan mengidentifikasi celah yang akan dikaji dalam riset kami. Karena program Safe Cities sudah berjalan selama sekitar 20 tahun, ada banyak cerita dan pelajaran berharga yang bisa dipetik dari kota-kota yang berpartisipasi untuk memperkaya desain penelitian ini. Tinjauan literatur berperan sangat penting dalam mengidentifikasi kesenjangan pengetahuan yang ada, membentuk wawasan-wawasan yang dapat ditindaklanjuti, dan memastikan agar penelitian ini bukan sekadar mengulang penelitian-penelitian sebelumnya.

Sejumlah sumber menggambarkan "perempuan" sebagai kelompok yang seragam, dan pengalaman mereka di ruang publik disamaratakan (khususnya saat menggunakan transportasi umum). Dengan menerapkan HCD, kami menantang anggapan homogen tersebut, dan sebagai gantinya menetapkan kerangka konseptual yang mengedepankan individu alih-alih mencari pandangan umum yang mewakili kelompok tertentu. Dalam studi ini, kami bertujuan memperoleh pemahaman yang mendalam dan bernuansa akan kebutuhan-kebutuhan spesifik perempuan yang akan menjadi tujuan perancangan intervensi.

Kerangka konseptual selanjutnya berfungsi sebagai pedoman dalam menyiapkan kelengkapan studi, yaitu studi buku harian, panduan wawancara semi-terstruktur, panduan observasi, dan konsep yang akan diujicobakan. Alat-alat riset ini diuji sebelum kerja lapangan dan direvisi berdasarkan umpan balik. HCD memberi pedoman yang membantu dalam perancangan kerangka riset, tetapi pada saat yang sama juga memungkinkan fleksibilitas berdasarkan interaksi dengan responden (misalnya dari pertanyaan-pertanyaan terbuka dan semi-terstruktur) serta menyesuaikan dengan perkembangan-perkembangan yang terjadi selama kerja lapangan.

Pelatihan dan persiapan tim penelitian

Menelaah keamanan perempuan saat menggunakan transportasi umum dan bepergian di malam hari membutuhkan berbagai keahlian domain. Tim peneliti yang ditugaskan untuk riset ini merupakan para peneliti *human-centered design* berpengalaman, dan beberapa di antara mereka memiliki rekam jejak substansial dalam menangani isu-isu seputar perencanaan perkotaan dan pemberdayaan perempuan.

Mengingat sensitivitas topik ini, tim peneliti mengikuti pelatihan Safe Cities oleh UN Women di Jakarta selama tiga hari. Para peneliti berpartisipasi dalam sesi pelatihan tentang kota inklusif, audit keamanan, dan gender bersama dengan mitra-mitra UN Women lainnya. Tim riset juga menelusuri media sosial untuk mendapatkan informasi publik tentang ketiga kota terpilih dengan tujuan memahami topik-topik yang sedang populer dan diskusi-diskusi yang berkembang di sana. Langkah ini melengkapi sesi-sesi *briefing* internal yang diadakan untuk memastikan agar para peneliti memiliki pemahaman yang sama tentang tujuan penelitian, alat-alat penelitian, konteks situasional, dan aspek-aspek yang perlu dipertimbangkan saat mewawancarai responden.

Merekrut peserta studi

Studi lapangan dilaksanakan di tiga kota: Medan, Semarang dan Surabaya. Ketiga kota ini dipilih berdasarkan konsultasi dengan UN Women dan para ahli di bidang masing-masing yang menangani isu transportasi, perencanaan perkotaan dan perencanaan berbasis gender. Ketiga kota terpilih merupakan daerah metropolitan yang giat mengembangkan infrastruktur publik dan sistem transportasi. Perempuan dari golongan berpenghasilan rendah sering bermigrasi ke kota-kota ini untuk mencari peluang kerja yang lebih baik, dan merekalah yang menjadi fokus penelitian ini.

Sebanyak 37 responden berpartisipasi dalam rangkaian riset yang berlangsung selama empat hari, meliputi studi buku harian dan wawancara mendalam. Tim riset menghabiskan tiga pekan untuk mengumpulkan data di ketiga kota. Responden adalah perempuan yang bekerja sif malam atau biasanya pulang kerja di malam hari. Kebanyakan dari mereka bekerja di kawasan niaga di tengah kota. Tempat tinggal mereka umumnya terletak di daerah pinggiran kota. Merekrut perempuan yang bekerja di kawasan niaga merupakan keputusan yang sengaja kami ambil mengingat banyaknya kegiatan komersial dan jumlah perempuan yang bekerja sif malam di sana. Selain itu, keputusan ini juga didasari hasil laporan Audit Keamanan 2017 oleh UN Women, yang menemukan bahwa perempuan yang bepergian malam lebih mungkin menghadapi risiko-risiko keselamatan.

Kami memilih responden yang berasal dari kelompok sosial ekonomi rendah. Alasannya: bukan rahasia bahwa akses para perempuan dari golongan ini terhadap kendaraan pribadi terbatas, sehingga mereka rutin menggunakan transportasi umum. Minimnya akses ke sumber daya merupakan elemen penting yang relevan bagi riset ini karena keterbatasan akses turut berkontribusi terhadap rasa takut dan kerentanan yang lebih besar (Yavuz dan Welch, 2010).

Dari semua responden, tiga belas di antaranya memiliki pekerjaan dengan sif malam, seperti menjadi penjaga toko dan pramusaji (biasanya dengan kontrak kerja formal). Selain itu, dua belas responden bekerja dalam sif malam yang fleksibel karena mereka dipekerjakan di sektor informal, seperti guru privat lepas dan penjaga kios makanan. Sisanya adalah mereka yang sesekali melakukan perjalanan di malam hari - pekerjaan dan kegiatan mereka tidak selalu mengharuskan mereka untuk bepergian malam, seperti mahasiswa yang sesekali mengambil kuliah malam atau mengikuti kegiatan ekstrakurikuler. Kategori pekerjaan yang berbeda-beda ini memungkinkan kami untuk mendalami bagaimana waktu, fleksibilitas, dan frekuensi memengaruhi persepsi perempuan tentang keamanan.

Pilihan transportasi umum para responden juga beragam. Tiga belas responden menggunakan angkot untuk bepergian malam, 18 responden melakukan perjalanan dengan ojek online, tiga responden lebih menyukai bus kota atau bus rapid transit, dan tiga responden menggunakan angkot dan ojek online secara bergantian. Selain preferensi pribadi, pilihan mereka juga ditentukan oleh ketersediaan transportasi umum di tiap-tiap kota.

Untuk merekrut responden, kami bermitra dengan para perekrut lokal yang tinggal di ketiga kota. Mereka punya banyak pengetahuan dan pengalaman sebagai warga lokal, dan khususnya akrab dengan budaya dan bahasa setempat.

Para perekrut lokal dibekali panduan terperinci tentang studi ini, berikut instruksi tentang bagaimana merekrut responden. Berdasarkan persyaratan yang diberikan, mereka lalu mencari dan mengajukan kandidat responden. Sebagai langkah terakhir dalam merekrut responden, tim riset bersama dengan para perekrut lokal bertemu dengan kandidat responden untuk membangun relasi, menjelaskan lebih lanjut mengenai studi yang akan dilakukan, membahas ekspektasi penelitian, membicarakan kekhawatiran atau pertanyaan calon responden, dan akhirnya memperoleh persetujuan tertulis setelah mereka mengkonfirmasi kesediaan untuk ikut serta dalam studi ini.

Upaya menghimpun temuan-temuan berkualitas

Dalam menjalankan riset *human centered design*, data sepatutnya dihimpun dengan cara yang sistematis dan bias diminimalisir. Oleh karena itu, kami mengambil sejumlah langkah untuk memastikan bahwa metode yang kami terapkan dan data yang kami kumpulkan tidak terpengaruh bias kognitif, mulai dari meninjau literatur secara komprehensif sampai memastikan agar susunan anggota tim riset memiliki latar belakang yang beragam. Selain itu, kami senantiasa mengupayakan sikap refleksif dan melakukan penilaian dengan teknik triangulasi.

Keragaman komposisi tim riset membantu mengatasi potensi bias yang bisa saja timbul karena latar belakang dan keahlian tertentu tiap-tiap peneliti. Selanjutnya, membagi peneliti ke dalam 2-3 kelompok memungkinkan masing-masing kelompok untuk melakukan penyelidikan kritis dan analisis sejawat terhadap temuan-temuan dan proses pengumpulan data oleh anggota tim lainnya.

Refleksivitas merupakan aspek penting dalam proses penelitian kami. Pendekatan kualitatif menjadikan interaksi antara peneliti dengan medan dan peserta penelitian sebagai bagian nyata proses pengembangan ilmu (Flick, 2014). Subjektivitas peneliti dan para responden menjadi bagian dari proses penelitian. Renungan para peneliti kami tentang tindakan dan pengamatan mereka di lapangan, serta kesan-kesan dan perasaan mereka juga menjadi data tersendiri yang membantu interpretasi. Dengan bersikap reflektif, kami bisa mengakui kontribusi peneliti dalam menafsirkan dan mewakili responden.

Menyusun panduan wawancara dan menggunakan teknik wawancara yang baik juga penting untuk meminimalisir bias yang mungkin dimiliki para peneliti. Kami menyiapkan seperangkat alat penelitian beserta pertanyaan-pertanyaan terbuka yang bergaya santai agar respons yang dihasilkan tidak hanya berupa jawaban-jawaban satu kata.

Triangulasi memungkinkan peneliti untuk mengambil perspektif yang berbeda tentang isu yang sedang diteliti atau dalam menjawab pertanyaan penelitian (Flick, 2014). Hal ini memungkinkan adanya validasi data melalui verifikasi silang

oleh lebih dari dua sumber dan pengujian konsistensi temuan yang dihasilkan melalui instrumen yang berbeda-beda. Untuk studi *Setelah Gelap* ini, triangulasi dan penjaminan mutu sudah dirancang sejak awal dan diwujudkan melalui metodologi dan pemilihan alat-alat riset yang diterapkan selama penelitian. Dalam penelitian ini, kami menggunakan studi buku harian, wawancara kontekstual, dan *shadowing* sebagai alat-alat riset untuk mengumpulkan data dari lapangan.

Kami menggunakan studi buku harian untuk meraih pemahaman tentang persepsi keamanan dengan cara meminta para responden mencatat pengalaman, perilaku, perasaan, dan pikiran mereka saat bepergian malam. Responden diminta mencatat perjalanan mereka dalam buku harian selama empat hari. Studi buku harian tersebut mengumpulkan informasi tentang tempat-tempat yang mereka kunjungi, jenis transportasi yang mereka gunakan, hal-hal yang mereka pikirkan dan rasakan dalam perjalanan, serta pakaian dan aksesoris yang mereka kenakan. Buku harian ini berguna untuk mendokumentasikan detail-detail yang akan sulit diingat para responden jika hanya ditanyakan dalam wawancara lisan.

Setelah responden menyelesaikan entri di buku harian mereka, kami menindaklanjuti dengan wawancara mendalam. Langkah ini krusial untuk memperjelas entri-entri tersebut dan mengumpulkan lebih banyak detail tentang bagaimana mobilitas responden dipengaruhi oleh persepsi mereka tentang keamanan – serta bagaimana gabungan keduanya mempengaruhi kehidupan mereka.

Metode ketiga yang kami terapkan adalah *shadowing*: kami memilih beberapa responden dan mengikuti perjalanan mereka pulang untuk mendapatkan pengalaman langsung responden yang bepergian malam. Dengan metode ini, kami berhasil memperoleh informasi penting yang kadang terlewatkan di studi buku harian dan wawancara mendalam. *Shadowing* juga memberi konteks agar para peneliti bisa menginterpretasikan dan memahami temuan-temuan dengan lebih baik.

Sebagai bagian dari penilaian triangulasi, kami mewawancarai orang-orang sekitar lokasi penelitian di ketiga kota. Mereka adalah para petugas keamanan, penjaga warung, dan warga sekitar. Mereka ditanyai tentang pernyataan-pernyataan yang dilontarkan para responden tentang kondisi keamanan di tempat-tempat tertentu, dan diminta memberikan pendapat mereka tentang keamanan perempuan yang bepergian di malam hari.

Wawancara dengan para responden, teknik *shadowing*, dan wawancara dengan orang-orang sekitar memberi peluang untuk memvalidasi semua entri dan informasi yang diberikan para responden di dalam buku harian.

Merekam dan menyimpan data

Setiap sesi wawancara direkam dan kami menggunakan audio rekaman tersebut setiap kali akan menganalisis wawancara. Ini membantu mencegah bias ingatan, misalnya saat mencatat sambil melakukan wawancara pada saat yang sama. Merekam data memang penting, namun menjaga agar data tetap aman juga sama pentingnya. Kami menyimpan informasi yang kami kumpulkan dari lapangan, termasuk catatan-catatan wawancara, foto-foto, dan formulir persetujuan responden di dalam *Google drive* yang dilindungi dengan kata sandi, yang hanya bisa diakses oleh tim peneliti. Kami juga memastikan agar data dari studi lapangan diarsipkan menggunakan nama samaran untuk melindungi para peserta studi.

Persona

Kami menganalisis informasi dari studi buku harian, *shadowing* dan wawancara untuk memetakan perjalanan yang dilalui masing-masing responden. Kami menggunakan kerangka kerja sederhana untuk menemukan pola dan mengelompokkan para responden. Mula-mula, kami mengidentifikasi responden yang bepergian malam secara rutin dibandingkan yang melakukannya hanya sesekali, juga responden-responden dengan dukungan sosial yang kuat versus yang lemah.

Selanjutnya, kami menunjang kerangka kerja ini dengan memetakan persona menggunakan faktor-faktor berikut:

- Akses transportasi
- Aspirasi/motivasi bekerja
- Paparan pengalaman dengan kota
- Jejaring sosial
- Pengalaman dengan kejahatan, pelecehan, dan kekerasan
- Rasa percaya diri
- Kemandirian

Dari iterasi pertama, kami mengidentifikasi enam persona: juru siasat kelewat siap, pendatang yang cemas, perempuan petarung, periang yang tidak khawatir, dan orang biasa. Karena kami ingin berfokus pada kelompok-kelompok yang lebih rentan, kami memutuskan untuk mengadakan satu iterasi lagi yang berfokus pada kelompok-kelompok dengan kebutuhan spesifik. Kami memilih empat dari enam persona di atas. Kami melepas persona orang biasa karena karakteristik mereka bisa ditemui pada perempuan pada umumnya. Sementara itu, kami menyadari bahwa persona periang yang tidak khawatir punya karakteristik tersendiri, tetapi mereka umumnya berasal dari latar belakang sosial ekonomi yang berbeda dengan tingkat pendidikan yang lebih tinggi dan memiliki akses ke kendaraan pribadi.

Terlepas dari upaya kami untuk memilih responden yang sesuai dengan desain penelitian, kami tetap menemukan perempuan-perempuan yang berasal dari latar belakang sosial ekonomi yang lebih tinggi. Meski mereka juga menggunakan transportasi umum di malam hari, perempuan-perempuan ini tidak dijadikan persona karena mereka memiliki motivasi dan kebutuhan yang berbeda. Umumnya, mereka mempunyai akses ke jenis transportasi yang lebih aman, baik itu kendaraan pribadi atau milik keluarga, maupun fasilitas transportasi yang disediakan tempat kerja mereka. Ada empat responden yang masuk ke dalam kelompok ini.

Tidak ada persona yang sempurna, tidak ada pula persona yang benar-benar mewakili para responden. Persona-persona ini berfungsi sebagai narasi untuk berempati dan memahami

alasan di balik tindakan dan pola-pola perjalanan dari kelompok-kelompok perempuan tertentu.

Sintesis, Analisis, dan Pelaporan

Selama pengumpulan data, tim riset berkumpul di akhir setiap hari kerja untuk membahas pengalaman pada hari itu dan mendiskusikan hal-hal yang telah dipelajari untuk memperbaiki kerja lapangan keesokan harinya. Setiap sesi dihadiri para peneliti (biasanya terdiri dari delapan peneliti yang dibagi ke dalam dua atau tiga tim). Rutinitas ini dilakukan secara konsisten selama studi lapangan di Medan, Semarang, dan Surabaya.

Setelah studi lapangan di ketiga kota, kami mengadakan beberapa sesi sintesis yang melibatkan para peneliti yang melakukan pengumpulan data. Sesi-sesi sintesis ini bertujuan mengidentifikasi pola dan menemukan wawasan yang kemudian akan menghasilkan peluang-peluang tindakan. Kami juga menggelar sesi-sesi dengan UN Women untuk memaparkan temuan awal kami dan memperoleh masukan yang akan digunakan dalam putaran sintesis berikutnya.

Tiga pekan setelah merampungkan kerja lapangan, kami menggelar lokakarya desain kolaboratif dengan 24 peserta yang berasal dari lembaga pemerintah, organisasi perempuan, operator transportasi, praktisi perencanaan perkotaan, praktisi komunikasi, dan desainer. Lokakarya ini bertujuan memaparkan temuan-temuan awal kami dan memperoleh masukan tentang wawasan yang bisa ditindaklanjuti - dengan kata lain, semacam tinjauan sejawat - dan mendorong lahirnya ide-ide untuk peluang intervensi.

Berdasarkan masukan yang kami terima, kami mengadakan satu putaran sintesis terakhir dan memulai proses penyusunan laporan. Draf laporan ditulis bersama-sama oleh tim riset kami, ditinjau oleh setiap yang terlibat dalam studi. Selanjutnya, tinjauan sejawat dilakukan oleh UN Women.

Etika

Pulse Lab Jakarta menyadari pentingnya melindungi privasi dan keselamatan para responden riset kualitatif, serta mematuhi prinsip-prinsip dan pedoman etika *design research* dalam praktik-praktik riset kualitatif mulai dari tahap perencanaan dan persiapan (dengan membingkai riset sedemikian rupa untuk memastikan agar tujuan dan metode riset akan melindungi keselamatan para responden saat ini dan pada masa yang akan datang dan memberikan informasi yang akurat dan benar kepada pihak-pihak terkait); tahap pengumpulan informasi (dengan mempraktikkan prinsip persetujuan berdasarkan informasi yang jelas, menghormati batasan para responden dan menghargai kenyamanan mereka); sampai pada tahap pemanfataan dan penyebarluasan temuan (menjaga data mentah dengan menganonimkan data saat diproses, memastikan agar responden tidak dapat dikenali dan dilacak saat memaparkan temuan, serta hanya membagikan temuan dalam bentuk wawasan dan bukan data mentah atau materi yang belum disunting).

Dalam menjalankan penelitian ini, setiap anggota tim riset taat kepada prinsip-prinsip yang dijabarkan di atas, mulai dari fase perencanaan hingga tahap penelitian yang paling akhir[13]. Tujuan dan jenis riset ini diterangkan dengan jelas kepada masing-masing responden sejak awal, kemudian dibuat kesepakatan tentang kesediaan mereka berpartisipasi dalam riset ini. Kami juga melindungi identitas para responden dengan menggunakan nama samaran untuk merekam data riset lapangan dan di semua publikasi yang berkaitan dengan studi ini. Yang terakhir, kami menghormati keamanan dan kenyamanan para responden perempuan dengan mengakui secara terbuka sensitivitas dari topik ini. Oleh karena itu, kami berupaya membentuk tim riset dengan komposisi gender yang seimbang yang akan mewawancarai para responden. Kami juga menerapkan protokol wawancara yang mengharuskan anggota tim laki-laki untuk meninggalkan ruang wawancara begitu responden terlihat atau memunculkan tanda-tanda tidak nyaman atau ketika pembicaraan mengarah ke topik-topik sensitif seperti pengalaman menjadi korban pelecehan.

Limitasi studi

Mengingat cakupan studi kami yang spesifik, penting untuk mengakui limitasi atau keterbatasan yang bisa saja relevan dalam menginterpretasikan temuan-temuan dari riset ini. Data dikumpulkan dalam kurun waktu tiga pekan, dan penelitian ini dilaksanakan di tiga kota besar di Indonesia dengan karakteristik dan tingkat pembangunan tertentu yang mungkin berbeda dari kota-kota lain di Indonesia. Penting untuk menekankan bahwa penelitian ini berfokus pada responden-responden yang mewakili satu kelompok tertentu, dan mereka bisa jadi tidak bisa mewakili perempuan secara keseluruhan. Ketiga puluh tujuh responden memiliki latar belakang sosial ekonomi yang rendah, dan mereka adalah perempuan-perempuan yang rutin melakukan perjalanan dari jam 7-10 malam. Mereka juga umumnya bekerja di pusat-pusat kota. Dengan demikian, ada kemungkinan bahwa temuan-temuan kami tidak bisa diterapkan di semua konteks. Yang terakhir, pendekatan riset kami berfokus untuk memberikan informasi yang akan mendasari peluang-peluang desain, sehingga tidak mengedepankan identifikasi penyebab-penyebab sistemik yang mendasari kekerasan terhadap perempuan (topik yang sudah dianalisis secara mendalam oleh studi-studi sebelumnya).

13 Tim riset menerapkan langkah-langkah praktis untuk menegakkan etika design research yang tertuang dalam Little Book of Design Research Ethics oleh IDEO. Pedoman ini, yang juga memasukkan saran dan rekomendasi dari sumber-sumber eksternal seperti pakar-pakar etika dan dari kode etik yang berlaku di profesi-profesi yang berhubungan seperti jurnalisme dan riset pasar, telah menjadi referensi umum bagi para praktisi HCD. Pedoman tersebut dapat diakses di https://lbodre.ideo.com

LAMPIRAN 2:

Fitur-Fitur Buku Harian Swakriya Kerja Lapangan *Setelah Gelap*

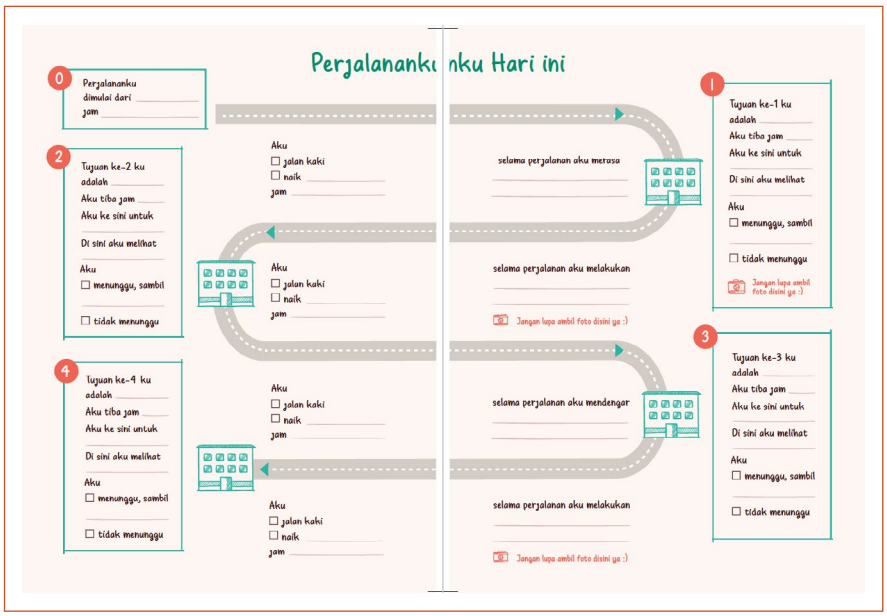
Sampul Depan

Salah satu metode penelitian yang kami terapkan dalam riset Setelah Gelap adalah studi buku harian. Ia membantu kami memahami wawasan tentang perempuan yang bepergian menggunakan transportasi umum pada malam hari. Buku harian tersebut merekam perasaan-perasaan, kegiatan, dan pengalaman para responden selagi mereka singgah di tengah perjalanan. Bagian berikut membahas fitur-fitur buku harian tersebut.

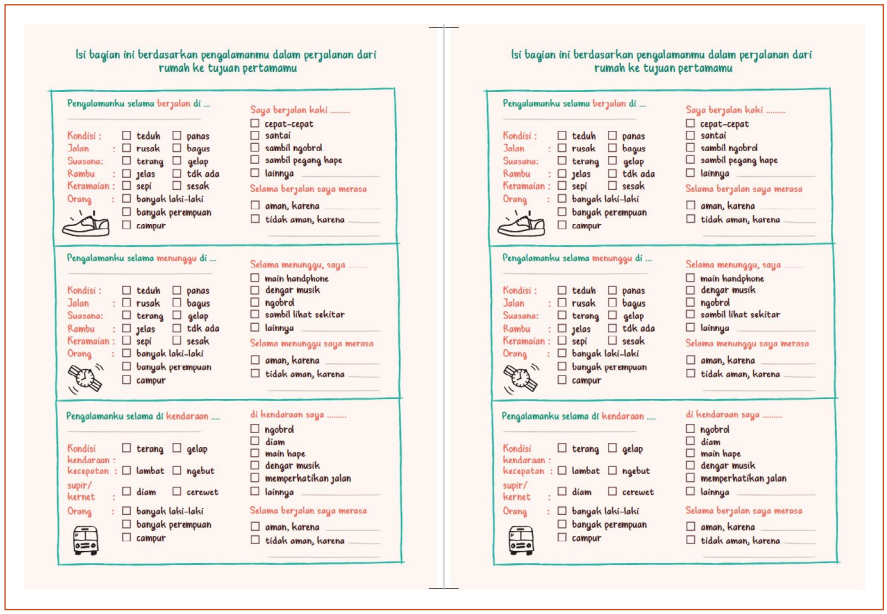
Buku harian dikembangkan menjadi empat bagian:

Potret Buku Harian

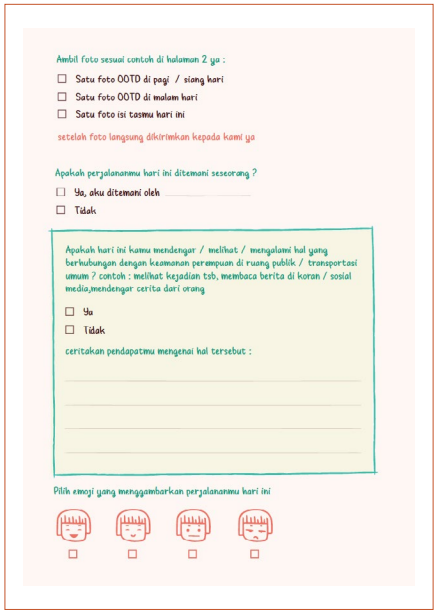
Bagian pertama adalah rencana perjalanan. Rencana tersebut merinci informasi tentang tempat-tempat yang akan dikunjungi para responden berikut kendaraan yang mereka pilih.



Bagian kedua dirancang untuk mencatat keterangan ringkas tentang perjalanan aktual para responden, termasuk angkutan yang dipilih, titik-titik persinggahan dan tujuan, serta persepsi mereka atas keamanan saat bepergian.



Bagian ketiga memungkinkan para responden untuk memberikan penilaian lebih lengkap tentang sekeliling mereka, sejak langkah pertama hingga terakhir pada hari yang telah ditentukan.



Bagian keempat menyediakan ruang bagi para responden untuk merenungkan cerita atau pengalaman yang berhubungan dengan keamanan mereka. Secara khusus, ia mengingatkan responden untuk mencatat pilihan busana dan isi tas mereka pada hari tersebut (informasi ini dapat membantu kami menilai apakah risiko-risiko keamanan berkaitan dengan pilihan busana atau berdasarkan barang-barang yang dibawa selama perjalanan).

Tantangan dan solusi

Memastikan bahwa semua responden taat mengisi buku harian mereka, secara lengkap dan akurat, adalah salah satu tantangan utama studi buku harian. Namun, pengalaman memakai pendekatan ini mengajari kami sejumlah hal:

Pertama, *tidak semua peserta bersemangat atau langsung memahami cara menggunakan buku harian ini*. Maka sesi pengarahan pertama kami gunakan untuk menjelaskan segala sesuatu tentang buku harian serta memandu para responden berlatih mengisinya. Sesi ini juga memungkinkan para peneliti lapangan kami untuk menerangkan kembali tujuan riset sekaligus berkenalan dengan responden. Mengenal para responden sejak awal akan memudahkan wawancara mendalam di kemudian hari.

Kedua, *ajaklah para responden memulai setiap cerita di buku harian mereka dengan cuplikan.* Kami sadar bahwa kebanyakan responden sibuk di malam hari, dan menuntut mereka mengisi buku harian secara lengkap dalam sekali duduk jelas tak masuk akal. Terbukti bahwa lebih mudah bagi para responden untuk menuliskan cuplikan pengalaman di tengah perjalanan dan melengkapinya di waktu lain.

Ketiga, *beberapa responden tidak menganggap cerita dan pengalaman mereka unik.* Menjelaskan kepada responden bahwa kisah-kisah tersebut penting bagi perempuan lain, serta dapat meningkatkan keamanan perempuan saat bepergian di malam hari, penting untuk memastikan partisipasi mereka. Kami mengingatkan para responden bahwa pengalaman pribadi mereka, sebiasa apa pun, tetaplah diperlukan.

Keempat, *ingatkan para responden secara teratur untuk mengisi buku harian.* Tugas ini penting walaupun monoton. Kadang pengingat dikirimkan melalui jalur komunikasi digital, seperti WhatsApp. Ini memungkinkan komunikasi cepat dan mudah. Dan bagi sebagian responden, interaksi ini merupakan kesempatan untuk menyampaikan kesulitan-kesulitan dalam mengisi buku harian.

Kelima, *sedikit insentif bisa berdampak besar*. Komitmen responden terhadap tugas-tugas penelitian selama berhari-hari bisa saja mengendur. Setelah bertemu calon responden dan mengetahui kesediaannya berkontribusi dalam riset ini, kami memberitahukan bahwa ada insentif. Dalam beberapa kasus, strategi ini merupakan cara mendapat kesediaan awal serta menjamin komitmen untuk keseluruhan penelitian lapangan. Namun, pengumuman insentif tersebut hanya dilakukan setelah kami menentukan peserta yang benar-benar menunjukkan minat terhadap penelitian ini.

Keenam, *buku harian dengan desain menarik dan kertas yang tampak mahal ternyata dapat menjadi hambatan di lapangan*. Kami tidak menduga bahwa beberapa responden akan menganggap buku harian tersebut terlalu bagus untuk dicorat-coret. Dalam sesi pengarahan, mau tak mau kami harus meyakinkan beberapa responden bahwa mereka tak perlu takut membikin jelek buku harian. Kami mengingatkan bahwa informasi yang tercatat lebih penting dibandingkan kerapian tulisan mereka. Untuk penelitian-penelitian di kemudian hari, kami akan mempertimbangkan pembuatan buku harian dari kertas daur ulang atau kertas buram, serta menyederhanakan aspek-aspek visualnya.

Melengkapi Studi Buku Harian

Saat meninjau informasi dari lapangan, kami percaya bahwa buku harian membantu pencatatan pengalaman, perilaku, perasaan dan pikiran para responden saat bepergian di malam hari. Manfaat terbesarnya ialah menyimpan berbagai rincian yang barangkali sulit diingat responden saat wawancara tatap muka.

Buku harian juga menyajikan pengalaman para responden, yang membantu tim penelitimenyiapkan daftar pertanyaan untuk wawancara mendalam. Dengan informasi tersebut, sesi wawancara lebih produktif dan hemat waktu, baik bagi peneliti di lapangan maupun para responden.

Secara keseluruhan, buku harian merupakan landasan untuk menjalin hubungan serta membangun kepercayaan dengan para responden. Para perempuan secara pribadi mengizinkan kami mengikuti perjalanan mereka dan ikut mengalami hidup mereka selama beberapa hari lewat buku harian tersebut. Kami perlu mencatat bahwa kurang dari 10 persen responden tidak menyelesaikan buku harian mereka, tetapi sebabnya ialah alasan-alasan pribadi (tidak terkait dengan desain buku harian tersebut).

Buku harian bukanlah alat penelitian yang dapat berdiri sendiri. Setelah responden melengkapi sebagian besar dari buku harian, kami mengundang mereka untuk wawancara mendalam, memungkinkan diskusi lebih lanjut sekaligus menyediakan waktu untuk menindaklanjuti isi buku harian. Wawancara-wawancara tersebut berhasil mengupas setiap entri buku harian dan menemukan “bagaimana” dan “mengapa” di baliknya. Wawancara mendalam juga memberi kesempatan untuk mengambil foto dan video para responden yang berkenan.

LAMPIRAN 3:

Lokakarya Desain Kolaboratif *Setelah Gelap*

Begitu merampungkan tugas lapangan di tiga kota di Indonesia, kami menggelar lokakarya desain kolaboratif untuk memaparkan temuan-temuan awal dari lapangan; menjaring masukan untuk membentuk wawasan-wawasan; dan bertukar pikiran untuk merancang berbagai konsep intervensi yang nantinya dapat meningkatkan keamanan perempuan saat bepergian di malam hari.

Lampiran berikut menguraikan purwarupa-purwarupa yang dicetuskan oleh para responden dalam lokakarya desain kolaboratif. Kami juga memaparkan wawasan-wawasan dari para responden, elemen-elemen utama purwarupa, percobaan yang perlu dilakukan di masa depan, serta mitra-mitra potensial untuk mengembangkan setiap purwarupa.

Peserta-peserta Lokakarya
Kami mengundang 24 peserta dengan latar belakang beragam, termasuk para pengelola angkutan umum, praktisi-praktisi perencanaan kota, praktisi-praktisi komunikasi, dan para desainer, serta utusan-utusan berbagai lembaga pemerintah dan organisasi perempuan.

Area-Area Peluang
Dalam lokakarya tersebut, para peserta dibagi ke dalam sejumlah kelompok berdasarkan tiga area peluang:
1) orang sekitar
2) angkutan umum
3) penegakan hukum

Tiga area peluang di atas penting untuk mewujudkan lingkungan persinggahan aman bagi para perempuan yang bepergian malam.

DESAIN ORANG SEKITAR

"DUA PURWARUPA KAMI TERINSPIRASI PERTANYAAN: "FAKTOR APA YANG MENGHAMBAT ORANG SEKITAR BERTINDAK?"

Ada dua tipe orang sekitar: mereka yang tidak sadar apa yang sedang terjadi; dan orang sekitar yang sadar namun enggan bertindak. Diskusi para peserta lokakarya dan informasi yang dihimpun dari wawancara-wawancara kilat, mulai dari soal kurangnya kesadaran tentang perilaku yang tergolong pelecehan atau kekerasan hingga rasa takut akan pembalasan kalau melibatkan diri, menyingkap **wawasan-wawasan** berikut:

Pertama, orang sekitar takut salah memahami situasi. Oleh sebab itu, mereka sering membutuhkan dorongan dari orang sekitar lain untuk bertindak. **Kedua**, orang sekitar perlu menggunakan taktik intervensi yang halus karena, dalam banyak kasus, mereka percaya bahwa melibatkan diri terlalu jauh akan memperburuk suasana alih-alih memperbaikinya. **Ketiga**, kesadaran seorang perempuan atas diri dan lingkungannya perlu diperkuat agar orang sekitar lebih terdorong untuk melakukan intervensi.

PURWARUPA 1 - *GERBONG AMAN*

Gerbong Aman adalah purwarupa pertama yang diusulkan oleh tim desain orang sekitar. Purwarupa ini mengutamakan perencanaan gerbong kereta aman yang dilengkapi berbagai alat dan informasi tentang taktik halus yang dapat digunakan para orang sekitar jika hendak mengintervensi.

Elemen Utama
- Kampanye untuk menjelaskan bagaimana orang sekitar dapat membantu korban
- Gerbong-gerbong kereta khusus dengan fitur-fitur seperti tombol darurat, kamera CCTV dan petugas keamanan

Iterasi di Masa Depan
- Uji coba konsep di dalam konteks kota tertentu
- Perluas konsep tersebut ke moda-moda transportasi umum lainnya

Mitra Potensial
MRT Jakarta, TransJakarta, Commuter line Indonesia, LRT

PURWARUPA 2 - *"PENGEMUDI UNTUK PEREMPUAN"*

Purwarupa ini memandang jumlah pengemudi ojol (ojek online) aktif yang besar sebagai peluang intervensi. Ide dari desain ini adalah untuk mengembangkan insentif terintegrasi untuk pengemudi yang memberi pertolongan kepada perempuan yang mengaktivasi tombol panik lewat aplikasi *mobile*.

Elemen Utama
- Pelatihan pengemudi
- Materi-materi pelatihan dan lokakarya
- Fitur-fitur dalam aplikasi ojek online
- Skema insentif untuk pengemudi yang memberikan bantuan terhadap korban

Iterasi di Masa Depan
- Mengidentifikasi insentif-insentif yang pantas untuk mendorong pengemudi memberikan bantuan
- Menjalin hubungan antara polisi, penyedia jasa ojek online, dan masyarakat

Mitra Potensial
Grab dan Gojek

DESAIN LAYANAN KENDARAAN UMUM

Diskusi kami membahas mulai dari kelonggaran regulasi atas angkutan umum hingga kemubaziran infrastruktur yang sudah ada. Pembicaraan akhirnya difokuskan kepada halte bus. **Wawasan-wawasan** dari pembahasan tersebut menyoroti bahwa:

Pertama, perempuan jarang menunggu kendaraan umum di titik-titik yang telah ditentukan (contoh, halte bus atau terminal). Titik-titik penjemputan yang mereka pilih mungkin terlihat acak, namun ia sebenarnya didasari keberadaan orang-orang asing yang tak membahayakan, contohnya pedagang kaki lima yang mengenal mereka atau tukang parkir yang pernah memperingatkan mereka untuk berhati-hati terhadap pencopet. **Kedua**, pemerintah kota membangun titik-titik pemberhentian berdasarkan standar-standar Kementerian Perhubungan, namun beberapa standar tersebut belum memperhitungkan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap keamanan perempuan. Dengan kata lain, ada perbedaan antara faktor-faktor yang diyakini pemerintah menentukan keamanan perempuan dan bagaimana persepsi para perempuan tentang keamanan.

PURWARUPA 3 - *"SAYEMBARA HALTE"*

Purwarupa Sayembara Halte adalah kompetisi yang mengajak masyarakat, para camat, dan perusahaan-perusahaan swasta untuk ikut serta memilih titik-titik pemberhentian aman kendaraan umum.

Elemen Utama
- Kampanye kesadaran
- Urun data
- Perencanaan lingkungan
- Partisipasi masyarakat

Iterasi di Masa Depan
- Membuat insentif-insentif untuk mendorong partisipasi masyarakat
- Mengembangkan strategi untuk memastikan keberlanjutan titik-titik persinggahan setelah kompetisi

Mitra Potensial
Pemerintah kota, pemerintah kecamatan, Dinas Perhubungan, penyedia layanan transportasi umum, influencer media sosial

PURWARUPA 4 - *"PEDOMAN DESAIN KENDARAAN UMUM AMAN DAN NYAMAN"*

Purwarupa ini berupaya menyediakan seperangkat pedoman untuk mendesain infrastruktur kendaraan umum, khususnya halte bus, yang diselaraskan dengan konteks lokal dan persepsi perempuan tentang keamanan saat bepergian malam.

Elemen Utama
- Pedoman desain untuk pemberhentian kendaraan umum
- Perencanaan tata ruang dan transportasi
- Partisipasi masyarakat

Iterasi di Masa Depan
- Jelajahi metode-metode urunan untuk mengumpulkan data yang relevan tentang halte bus
- Kembangkan tampilan muka untuk menyajikan informasi yang terkumpul dari komunitas

Mitra Potensial
Pemerintah kota, Dinas Perhubungan, penyedia layanan transportasi umum, Grab, Gojek, perencana transportasi umum

DESAIN PENEGAKAN HUKUM

Walaupun ada beberapa jalur pengaduan yang tersedia untuk korban perempuan, jalur-jalur tersebut cenderung kurang terintegrasi antara kelompok-kelompok masyarakat sipil dan lembaga-lembaga formal. Beberapa **wawasan** yang dikumpulkan grup desain ini adalah:

Pertama, korban-korban kekerasan dan kejahatan tidak mengetahui keberadaan sistem pengaduan yang telah disediakan oleh pihak berwenang. Hal ini mencegah mereka melapor. **Kedua**, sistem pengaduan yang ada tidak terintegrasi dengan layanan yang lain yang berhubungan dengan pengaduan pelecehan seksual. Ketiga, kebanyakan orang, termasuk petugas polisi, tidak memahami apa-apa yang tergolong sebagai pelecehan seksual, sehingga mempersulit korban dalam melapor.

Setelah memahami masalah ini lebih dalam lewat wawancara-wawancara dengan para pengguna, grup ini setuju bahwa walaupun regulasi tetap penting, bentuk intervensi yang lekas berdampak mungkin lebih mendesak. Maka, mereka memutuskan untuk berkonsentrasi dalam melengkapi pengetahuan masyarakat tentang jalur pengaduan yang tersedia.

> "ASUMSI DI BALIK DESAIN INI ADALAH REGULASI. YANG PENTING UNTUK MEMASTIKAN KEAMANAN PEREMPUAN DI RUANG PUBLIK, TIDAK BERJALAN DENGAN BAIK"

PURWARUPA 5 - *"TEMAN!"*

Teman! adalah aplikasi pengaduan serbalengkap yang memungkinkan para korban pelecehan atau kekerasan untuk melapor lewat berbagai jalur, serta mengakses informasi tentang pelecehan seksual dan tip-tip keamanan yang berkaitan dengan kota. Aplikasi ini juga didesain agar orang sekitar dapat mengajukan aduan sebagai saksi.

Elemen Utama

- Fitur yang membantu pengguna memahami:
  - Bentuk-bentuk pelecehan seksual
  - Mekanisme pengaduan (langkah-langkah, pihak-pihak yang relevan dalam kasus tersebut)
  - Informasi tentang perspektif perempuan
- Fitur yang memungkinkan masyarakat untuk mengajukan aduan secara rahasia
- Sistem pengaduan terintegrasi
- Kode QR untuk pengalaman yang ramah pengguna (user friendly), (seperti menyebarkan kode QR lewat selebaran-selebaran di area umum)

Iterasi di Masa Depan

- Perbaiki desain untuk memudahkan para korban, orang sekitar dan pengguna lainnya.
- Lengkapi aplikasi dengan fitur-fitur yang ramah terhadap para penyandang disabilitas.

Mitra Potensial

P2TP2A (Kementerian Pemberdayaan Perempuan/ Dinas terkait), Unit Perlindungan Perempuan dan Anak Kepolisian Republik Indonesia (Polsek), berbagai lembaga swadaya masyarakat yang menangani isu perempuan dan anak.

Cara mengutip dokumen ini:
Pulse Lab Jakarta dan UN Women, Setelah Gelap: Menciptakan Transit yang Aman untuk Perempuan yang Bepergian di Malam Hari, Pulse Stories 2019.

Kontak kami:
Pulse Lab Jakarta: pjl@un.or.id
UN Women: info.indonesia@unwomen.org

PULSE STORIES

Setelah Gelap: Menciptakan Transit yang Aman
untuk Perempuan yang Bepergian di Malam Hari

UN WOMEN
PULSE LAB JAKARTA
Australian Government
Department of Foreign Affairs and Trade