

Gender Washing Kebijakan Transportasi Publik: Analisis WPR Respons Menteri PPPA terhadap Tragedi KRL Bekasi Timur 2026

Adinda Sekar Kinanthi¹, Efrida Primani Sunarto², Nabila Fitria Ariyanti³,
Nurdin⁴, Fullah Jumaynah⁵

Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta, Indonesia¹⁻⁵

Email Korespondensi: 2410413003@mahasiswa.upnvj.ac.id, 2410413040@mahasiswa.upnvj.ac.id,
2210413131@mahasiswa.upnvj.ac.id, nurdin.fisip@upnvj.ac.id, Fullahjumaynah@upnvj.ac.id

Article received: 05 Januari 2026, Review process: 28 Januari 2026

Article Accepted: 22 April 2026, Article published: 29 Juli 2026

ABSTRACT

This study analyzes how the Minister of Women's Empowerment and Child Protection's (PPPA) response to the 2026 Bekasi Timur KRL tragedy represents the problem of public transportation safety and whether it reflects gender mainstreaming or gender washing. The tragedy, which claimed the lives of female passengers occupying the women-only carriage, sparked public debate regarding the relationship between gender-segregated transportation policies and passenger safety. Following the accident, the Minister proposed relocating women-only carriages to the center of the train, a suggestion that drew criticism for failing to address the root causes of the incident. This research employs a qualitative approach using Critical Discourse Analysis and Carol Bacchi's What's the Problem Represented to Be? (WPR) framework. Data were collected from ministerial statements, policy documents, media reports, and relevant academic literature. The findings reveal that the policy proposal constructs the tragedy primarily as a problem of women's spatial placement rather than a failure of transportation safety systems. Such representation is grounded in assumptions of female vulnerability and promotes segregation-based solutions, diverting attention from structural issues including safety standards, operational accountability, and institutional responsibility. The study concludes that the policy response reflects gender washing tendencies and underscores the importance of transformative gender mainstreaming that prioritizes structural reforms in public transportation safety.

Keywords: Gender Mainstreaming, Gender Washing, Public Transportation, Women-only Carriage, WPR.

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis bagaimana respons Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (PPPA) terhadap tragedi KRL Bekasi Timur tahun 2026 merepresentasikan persoalan keselamatan transportasi publik dan menilai apakah respons tersebut mencerminkan pengarusutamaan gender atau praktik gender washing. Tragedi yang menewaskan penumpang perempuan di gerbong khusus wanita tersebut memicu perdebatan publik mengenai hubungan antara kebijakan segregasi gender dalam transportasi dan keselamatan penumpang. Pasca kecelakaan, Menteri PPPA mengusulkan pemindahan gerbong khusus perempuan ke bagian tengah rangkaian kereta. Usulan tersebut menuai kritik karena dinilai tidak menyentuh akar persoalan kecelakaan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode Analisis Wacana Kritis dan kerangka

What's the Problem Represented to Be? (WPR) dari Bacchi. Data diperoleh dari pernyataan Menteri PPPA, dokumen kebijakan, pemberitaan media, dan literatur ilmiah yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa usulan kebijakan tersebut merepresentasikan tragedi terutama sebagai persoalan penempatan ruang perempuan, bukan sebagai kegagalan sistem keselamatan transportasi. Representasi ini dibangun atas asumsi kerentanan perempuan dan mendorong solusi berbasis segregasi ruang sehingga mengalihkan perhatian dari persoalan struktural, seperti standar keselamatan, akuntabilitas operasional, dan tanggung jawab institusional. Penelitian ini menyimpulkan bahwa respons tersebut menunjukkan kecenderungan gender washing serta menegaskan pentingnya pengarusutamaan gender yang transformatif melalui reformasi struktural dalam sistem keselamatan transportasi publik.

Kata Kunci: Pengarusutamaan Gender, Gender Washing, Transportasi Publik, Gerbong Khusus Wanita, WPR.

PENDAHULUAN

Kecelakaan kereta api merupakan salah satu bentuk kegagalan sistem transportasi publik yang paling nyata dampaknya terhadap kehidupan masyarakat. Rangkaian peristiwa tabrakan yang terjadi di Stasiun Bekasi Timur pada 27 April 2026 menjadi tragedi besar ketika KA Argo Bromo Anggrek relasi Gambir-Surabaya Pasar Turi menabrak bagian belakang KRL Commuter Line Lin Lingkar Cikarang yang tengah berhenti yang dipicu oleh sebuah kendaraan yang mogok di perlintasan tidak resmi di kawasan sekitar stasiun. Kecelakaan ini mengakibatkan 16 orang meninggal dunia dan 90 orang mengalami luka-luka (Databoks, 2026). Seluruh korban jiwa terkonfirmasi berjenis kelamin perempuan, yakni penumpang gerbong khusus wanita yang menempati posisi ujung belakang rangkaian KRL yang ditabrak (Detik, 2026a). Fakta ini segera memantik perdebatan publik yang meluas, tidak hanya tentang sistem keselamatan perkeretaapian, tetapi juga tentang implikasi kebijakan segregasi gender dalam transportasi publik terhadap keselamatan penumpang perempuan.

Kebijakan gerbong khusus wanita dalam sistem KRL Jabodetabek memiliki akar historis yang terkait langsung dengan persoalan pelecehan seksual di ruang transportasi publik. Gerbong Kereta Khusus Wanita (KKW) pertama kali diresmikan oleh Kementerian Perhubungan pada 19 Agustus 2010 sebagai respons atas tingginya kasus pelecehan seksual di kereta komuter yang padat (Detik, 2026b). Penempatan gerbong di posisi ujung depan dan belakang rangkaian didasarkan pada pertimbangan teknis-operasional yaitu memudahkan identifikasi lokasi gerbong oleh penumpang, mendistribusikan arus naik-turun penumpang secara merata, serta memfasilitasi pengawasan petugas di stasiun-stasiun padat (CNBC Indonesia, 2026). Meskipun kebijakan KKW berhasil meningkatkan rasa aman dan kenyamanan penumpang perempuan, efektivitasnya masih terbatas karena insiden pelecehan terus berulang, kapasitas gerbong tidak memadai, dan instrumen evaluasi kebijakan yang digunakan belum sensitif gender (Salsabilla et al., 2025). Sementara itu, kajian akademik tentang transportasi publik responsif gender menegaskan bahwa kebijakan transportasi yang tidak dirancang secara responsif

gender justru membatasi akses dan partisipasi kelompok rentan, termasuk perempuan, dalam ruang publik (Mubarok dan Suparman, 2019).

Pasca Tragedi tersebut, respons yang dilontarkan oleh Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (PPPA) Arifah Fauzi justru memunculkan persoalan konseptual yang lebih dalam. Sehari setelah kecelakaan, Menteri PPPA mengusulkan agar gerbong khusus perempuan dipindahkan ke posisi tengah rangkaian kereta, sementara posisi ujung depan dan belakang diserahkan kepada penumpang laki-laki (Detik, 2026c). Usulan ini segera menuai kritik dari berbagai pihak. Pengamat perkeretaapian menilai wacana pemindahan gerbong tidak efektif dan tidak menyentuh akar persoalan keselamatan operasional kereta api (Kompas, 2026). Analisis keselamatan menyebutnya sebagai solusi 'kosmetik' yang mengabaikan kebutuhan fundamental seperti implementasi teknologi anti-tabrakan dan penguatan struktur rangkaian (KabarPenumpang, 2026).

Kasus ini membuka pertanyaan akademik yang substantif mengenai mengapa respons seorang pejabat yang secara kelembagaan bertanggung jawab atas pengarusutamaan gender justru dapat kontraproduktif terhadap prinsip-prinsip kesetaraan gender yang seharusnya diperjuangkan? Gender mainstreaming, sebagaimana didefinisikan ECOSOC (1997), adalah strategi untuk mengintegrasikan perspektif gender ke dalam seluruh kebijakan, program, dan proses pembangunan agar dampak diferensialnya terhadap perempuan dan laki-laki dapat dianalisis sebelum keputusan diambil (Caywood dan Darmstadt, 2024). Di Indonesia, gender mainstreaming diadopsi secara formal melalui Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional, yang mewajibkan seluruh kementerian dan lembaga negara mengintegrasikan perspektif gender dalam perencanaan, pelaksanaan, pemantauan, dan evaluasi kebijakan. Namun kajian empiris menunjukkan bahwa implementasinya masih menghadapi hambatan serius, termasuk pemahaman yang dangkal di kalangan pembuat kebijakan dan kecenderungan adopsi solusi simbolis daripada transformasi struktural (Rahayu, 2016).

Untuk menganalisis fenomena ini secara sistematis, penelitian ini menggunakan pendekatan *What's the Problem Represented to Be?* (WPR) yang dikembangkan oleh Bacchi dan Eveline (2010). Argumen utama pendekatan ini adalah bahwa kebijakan publik tidak sekadar merespons masalah yang sudah ada, melainkan secara aktif memproduksi dan membentuk masalah itu sendiri melalui cara masalah tersebut direpresentasikan. Setiap representasi masalah dalam kebijakan mengandung asumsi tersembunyi, menciptakan efek diskursif yang membatasi apa yang dapat dikatakan, menghasilkan efek subjektivitas yang membentuk posisi politik tertentu bagi aktor sosial, dan berdampak nyata pada kehidupan orang-orang yang menjadi objek kebijakan. Lebih lanjut, Bacchi dan Eveline membedakan dua karakter gender mainstreaming: pendekatan *integrationist* yang sekadar mengakomodasi perempuan ke dalam sistem yang ada tanpa mengubah struktur yang melanggengkan ketidaksetaraan, dan pendekatan *transformatif* yang secara substantif menantang relasi kuasa gender yang tidak

setara melalui perubahan struktural (Bacchi dan Eveline, 2010). Perbedaan ini bukan sekadar gradasi teknis, melainkan perbedaan mendasar dalam orientasi politik suatu kebijakan gender.

Penelitian mengenai gerbong khusus perempuan di Indonesia selama ini berfokus pada evaluasi efektivitas dari sudut perlindungan terhadap pelecehan seksual, serta analisis fasilitas dan kepuasan penumpang. Fenomena yang dalam wacana feminis kontemporer disebut sebagai gender washing, yakni alat organisasional yang mempresentasikan mitos kesetaraan gender melalui wacana dan teks, tanpa menghasilkan perubahan struktural yang nyata (Finn dan Chisholm, 2020). Dalam kebijakan publik, gender washing sering muncul bukan dari niat buruk yang disengaja, melainkan dari pemahaman gender yang dangkal yang mendorong respons simbolis alih-alih transformasi struktural (Finn dan Chisholm, 2020). Penelitian ini mengisi celah literatur tersebut dengan mengaplikasikan pendekatan WPR Bacchi dan Eveline pada kasus pernyataan Menteri PPPA terkait penataan ulang posisi gerbong perempuan KRL pasca tragedi Bekasi Timur 2026.

Konsep *gender mainstreaming* atau pengarusutamaan gender didefinisikan oleh ECOSOC (1997) sebagai sebuah proses menilai implikasi bagi perempuan dan laki-laki dari setiap tindakan yang direncanakan, termasuk legislasi, kebijakan, atau program, di semua bidang dan tingkatan, dengan tujuan akhir mencapai kesetaraan gender. Bacchi dan Eveline (2010) menambahkan bahwa pengarusutamaan gender merupakan komitmen agar setiap bagian organisasi bertanggung jawab memastikan kebijakan yang dihasilkan memberikan dampak setara bagi perempuan dan laki-laki. Namun dalam praktiknya, implementasi *gender mainstreaming* kerap tereduksi menjadi apa yang oleh Finn dan Chisholm (2020) disebut sebagai *gender washing* yakni strategi organisasi yang menggunakan retorika dan dokumen untuk menciptakan ilusi komitmen gender, tanpa mengatasi ketimpangan sistemik yang sesungguhnya. Fenomena ini relevan untuk menganalisis pernyataan Menteri PPPA pasca tragedi Bekasi Timur, yang secara institusional bertanggung jawab atas pengarusutamaan gender namun justru menghasilkan respons yang bermasalah secara konseptual. Untuk menganalisis permasalahan ini, penelitian ini menggunakan pendekatan *What's the Problem Represented to Be?* (WPR) Bacchi dan Eveline (2010) sebagai kerangka analisis.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian analisis wacana kritis (*Critical Discourse Analysis*). Pendekatan kualitatif dipilih karena penelitian ini bertujuan untuk memahami narasi politik secara mendalam, khususnya terkait pernyataan menteri, dan memahami bagaimana narasi tersebut membentuk persepsi publik tentang kerentanan gender dalam transportasi umum. Pendekatan kualitatif digunakan untuk menggali makna pengalaman yang tidak dapat dijelaskan melalui angka atau pengukuran statistik. Sejalan dengan itu, penelitian kualitatif digunakan untuk meneliti kondisi objek yang bersifat alamiah, di mana peneliti berperan sebagai instrumen kunci dalam proses pengumpulan

data (Sugiyono, 2018). Data primer dalam penelitian ini diperoleh melalui transkrip pernyataan Menteri PPPA Arifah Fauzi pada tanggal 28 April 2026 yang dikumpulkan dari kanal berita resmi. Data pendukung yang diperoleh secara tidak langsung dari berbagai dokumen tertulis untuk melengkapi penulisan artikel. Data Sekunder meliputi jurnal ilmiah, buku teks, berita dari media daring yang kredibel, serta dokumentasi kebijakan keselamatan transportasi KAI, laporan investigasi kecelakaan, serta artikel analisis media yang mengulas dampak sosial dari usulan kebijakan tersebut yang relevan dengan topik penelitian. Data sekunder berfungsi untuk memperkuat temuan penelitian (Abdussamad, 2021).

Dengan menggunakan teknik purposive sampling yaitu pemilihan data secara sengaja berdasarkan kriteria relevansi dan variasi. Proses sampling dimulai dengan penelusuran kata kunci yang berhubungan langsung dengan usulan menteri (PPPA) melalui pidato kemudian peneliti melakukan penelusuran data dengan pemilihan artikel berita unggahan media sosial, opini publik, serta dokumen kebijakan keselamatan perkeretaapian yang memenuhi kriteria inklusi. Kemudian data dikumpulkan dengan melakukan teknik coding atau pengkategorian tematik untuk mengelompokkan pernyataan ke dalam enam kategori instrumen teoretis WPR (*What's the Problem Represented to Be?*) dari Bacchi dan Eveline (2010). Penelitian ini diharapkan dapat memetakan bagaimana narasi tersebut muncul, menyebar di media, dan bagaimana respons publik berinteraksi dengan narasi awal tersebut. Validitas data dalam penelitian ini dicapai melalui teknik triangulasi sumber dan metode. Peneliti membandingkan narasi Menteri PPPA dengan data faktual mengenai keselamatan transportasi dari pihak PT KAI serta dokumen regulasi terkait. Selain itu, peneliti melakukan peer-debriefing atau diskusi kritis dengan ahli di bidang studi gender dan kebijakan publik untuk menguji ketajaman interpretasi peneliti. Hal ini bertujuan untuk meminimalkan bias subjektif dan memastikan bahwa temuan penelitian memiliki dasar teoretis yang kuat. Analisis data dilakukan secara induktif dan deduktif untuk menghasilkan pemahaman yang komprehensif. Pendekatan induktif digunakan untuk menemukan tema yang muncul dari data lapangan. Pendekatan deduktif digunakan untuk menginterpretasikan temuan melalui teori yang relevan. Proses ini memungkinkan keterkaitan antara data empiris dan kerangka teori. Analisis dilakukan dengan mempertimbangkan konteks sosial dan politik mahasiswa. Interpretasi data berfokus pada makna golput sebagai fenomena sosial (Luthfiandana, *et al.* 2024).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pernyataan Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (PPPA) terkait usulan penataan ulang posisi gerbong perempuan KRL pasca-tragedi Bekasi Timur 2026 merepresentasikan cara tertentu dalam mendefinisikan persoalan keselamatan transportasi publik. Untuk memahami representasi tersebut, penelitian ini menggunakan pendekatan *What's the Problem Represented to Be?* (WPR) yang dikembangkan oleh Bacchi dan Eveline. Pendekatan WPR tidak berangkat dari pertanyaan mengenai solusi terbaik atas

suatu masalah, melainkan berupaya mengungkap bagaimana masalah itu sendiri dikonstruksikan dalam suatu kebijakan atau pernyataan publik beserta asumsi-asumsi yang mendasarinya (Bacchi & Eveline, 2010: 117). Oleh karena itu, fokus analisis diarahkan pada representasi masalah yang dibangun dalam pernyataan Menteri PPPA serta implikasi dari representasi tersebut.

Tahap pertama dalam analisis WPR adalah mengidentifikasi bagaimana sebuah masalah direpresentasikan. Dalam kasus ini, ketika Menteri PPPA mengusulkan penataan ulang posisi gerbong perempuan pasca-tragedi KRL, terdapat konstruksi implisit bahwa persoalan utama yang perlu ditangani berkaitan dengan penempatan ruang perempuan di dalam kereta. Dengan kata lain, tragedi tersebut direpresentasikan sebagai persoalan spasial, bukan sebagai persoalan yang berakar pada kegagalan sistem keselamatan transportasi. Cara mendefinisikan masalah seperti ini tidak bersifat netral karena secara langsung menentukan jenis solusi yang dianggap relevan sekaligus membatasi ruang diskusi publik mengenai penyebab utama tragedi tersebut. Dalam konteks kebijakan transportasi berperspektif gender di Indonesia, berbagai respons institusional terhadap persoalan perempuan di ruang publik sering kali berhenti pada pendekatan segregatif tanpa menyentuh faktor-faktor struktural yang menjadi akar masalahnya (Fauzi & Nugroho, 2019: 88). Pola yang sama terlihat dalam pernyataan Menteri PPPA. Ketika perhatian diarahkan pada posisi perempuan di dalam kereta, fokus publik secara perlahan bergeser dari persoalan kegagalan teknis maupun operasional yang seharusnya menjadi pusat evaluasi terhadap penyelenggara transportasi.

Di balik representasi masalah tersebut, terdapat asumsi gender yang bekerja secara implisit dan tidak langsung. Setiap representasi masalah selalu didasarkan pada asumsi-asumsi yang dianggap wajar dan tidak dipersoalkan (*taken-for-granted assumptions*), sehingga tugas utama analisis WPR adalah mengungkap dan mengkritisi asumsi tersebut (Bacchi & Eveline, 2010: 113). Dalam kasus ini, asumsi yang tampak dominan adalah anggapan bahwa perempuan merupakan kelompok yang secara inheren lebih rentan sehingga membutuhkan perlindungan melalui pemisahan ruang di dalam transportasi publik. Asumsi tersebut tidak dapat dipahami hanya sebagai pandangan individual seorang pejabat, melainkan sebagai refleksi dari konstruksi gender yang telah lama mewarnai berbagai kebijakan transportasi di Indonesia. Perempuan sering kali diposisikan sebagai kelompok yang harus diatur dan dilindungi keberadaannya, bukan sebagai warga negara yang memiliki hak yang sama atas jaminan keselamatan publik. Berbagai kebijakan transportasi yang secara khusus menyasar perempuan justru kerap memperkuat stereotip mengenai kerentanan perempuan dibandingkan mendorong kesetaraan posisi mereka sebagai pengguna layanan publik (Pramudyawardani & Pratiwi, 2021: 134). Oleh karena itu, asumsi mengenai kerentanan perempuan yang menjadi dasar pernyataan Menteri PPPA perlu dipertanyakan karena berpotensi memperkuat konstruksi gender yang problematik.

Jika ditelusuri secara genealogis, representasi masalah yang muncul dalam pernyataan tersebut tampaknya lebih merupakan respons spontan terhadap

tekanan publik dibandingkan hasil dari refleksi kebijakan yang mendalam. Analisis genealogi bertujuan menelusuri kondisi historis dan politik yang membuat suatu cara pandang tertentu dianggap masuk akal, sementara alternatif cara pandang lainnya justru terpinggirkan (Bacchi, 2009: 10). Di Indonesia, keberadaan gerbong khusus perempuan di KRL Jabodetabek selama bertahun-tahun telah membentuk pola pikir institusional yang kuat. Akibatnya, setiap kali muncul persoalan yang melibatkan perempuan dalam sistem transportasi, solusi yang segera muncul adalah pengaturan ulang ruang perempuan di dalam moda transportasi tersebut. Pola berpikir ini kembali diaktifkan setelah tragedi Bekasi Timur, meskipun insiden tersebut tidak berkaitan dengan kekerasan berbasis gender yang menjadi latar belakang utama pembentukan gerbong khusus perempuan. Fenomena semacam ini sebagai bentuk *path dependency*, yaitu kecenderungan institusi untuk mengulang solusi yang telah dikenal sebelumnya karena dianggap lebih aman secara politik dan lebih mudah diterima publik dibandingkan melakukan perubahan yang bersifat struktural (Sulastri, 2020: 67). Dengan fakta tersebut, pernyataan Menteri PPPA dapat dipahami sebagai bagian dari kecenderungan institusional yang sama.

Salah satu kekuatan utama pendekatan WPR adalah kemampuannya mengidentifikasi aspek-aspek yang tidak dibicarakan atau sengaja diabaikan dalam suatu representasi masalah. Bacchi menyebut aspek ini sebagai *silences and gaps*, yaitu ruang-ruang kosong yang justru memperlihatkan relasi kuasa di balik suatu kebijakan. Dalam kasus ini terdapat setidaknya dua bentuk keheningan yang signifikan. Pertama, tidak terdapat perhatian terhadap kemungkinan kegagalan prosedur operasional maupun sistem persinyalan KAI yang menjadi faktor penyebab tragedi tersebut. Jika kecelakaan memang disebabkan oleh kegagalan teknis dan operasional, maka pertanyaan yang seharusnya muncul adalah mengapa sistem keselamatan yang ada tidak mampu mencegah kecelakaan terjadi dan bagaimana kegagalan tersebut berdampak pada seluruh penumpang. Namun pertanyaan semacam ini tidak hadir dalam pernyataan Menteri PPPA karena sejak awal masalah telah direpresentasikan sebagai persoalan posisi perempuan di dalam kereta. Kedua, tidak terdapat pembahasan mengenai tanggung jawab negara dalam menjamin keselamatan seluruh pengguna transportasi publik tanpa membedakan gender. Keselamatan dalam transportasi publik merupakan hak dasar setiap warga negara yang dijamin oleh konstitusi. Oleh sebab itu, setiap kegagalan sistem keselamatan seharusnya dipahami sebagai kegagalan negara dalam memenuhi kewajiban konstitusionalnya, bukan semata-mata sebagai persoalan perlindungan terhadap kelompok tertentu (Widyastuti, 2022: 45). Absennya dimensi tersebut menunjukkan keterbatasan kerangka berpikir yang digunakan dalam merespons tragedi ini.

Representasi masalah yang demikian juga menghasilkan berbagai konsekuensi diskursif. Perbedaan antara *Discursive Effects* dan *Subjectification Effects*. *Discursive Effects* atau efek diskursif berkaitan dengan bagaimana suatu kebijakan membentuk cara masyarakat memahami persoalan tertentu, sedangkan *Subjectification Effects* atau efek subjektifikasi berkaitan dengan bagaimana kebijakan tersebut membentuk identitas subjek yang menjadi sasaran kebijakan (Bacchi &

Eveline, 2010: 114-116). Dalam kasus ini, pernyataan Menteri PPPA mempersempit makna keselamatan perempuan dalam transportasi publik menjadi sekadar persoalan lokasi atau posisi di dalam kereta. Akibatnya, perhatian terhadap aspek desain sistem keselamatan, tata kelola operasional, serta mekanisme pengawasan menjadi terpinggirkan. Pada saat yang sama, perempuan dikonstruksikan sebagai kelompok yang keselamatannya bergantung pada pemisahan ruang, bukan pada keberadaan sistem keselamatan yang efektif dan berlaku bagi seluruh pengguna transportasi. Kebijakan publik yang terus-menerus menempatkan perempuan sebagai objek perlindungan berpotensi memperkuat relasi subordinatif karena perempuan tidak diposisikan sebagai subjek yang memiliki hak penuh atas layanan publik (Ardianti, 2023: 112). Efek inilah yang secara tidak langsung diproduksi melalui pernyataan Menteri PPPA tersebut.

Jika dilihat secara lebih luas, pola representasi masalah tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk *gender washing* dalam kebijakan publik. Definisi *gender washing* sebagai penggunaan narasi atau simbol-simbol kesetaraan gender untuk meningkatkan legitimasi suatu kebijakan tanpa disertai integrasi perspektif gender secara substantif dalam proses pengambilan keputusan (Nugroho, 2011: 243). Dalam kasus ini, isu perlindungan perempuan digunakan sebagai kerangka respons terhadap tragedi keselamatan transportasi, tetapi tidak diarahkan pada pembahasan mengenai akar persoalan seperti kegagalan sistem, akuntabilitas operator, maupun tanggung jawab negara. Dengan demikian, bahasa gender digunakan sebagai instrumen legitimasi tanpa diikuti upaya transformasi kebijakan yang lebih mendasar. Kondisi ini berbeda dengan konsep *gender mainstreaming* sebagaimana dirumuskan oleh ECOSOC (1997), yang menekankan pentingnya integrasi perspektif gender ke dalam seluruh tahapan perumusan, pelaksanaan, dan evaluasi kebijakan agar menghasilkan manfaat yang setara bagi laki-laki maupun perempuan. Dalam konteks ini, yang terjadi bukanlah pengarusutamaan gender, melainkan penggantian substansi dengan simbolisme kebijakan.

Berdasarkan analisis tersebut, representasi masalah yang lebih progresif dan transformatif seharusnya dimulai dari pengakuan bahwa tragedi KRL Bekasi Timur merupakan kegagalan sistem keselamatan transportasi publik yang berdampak pada seluruh penumpang. Dalam kerangka ini, perspektif gender tidak dihilangkan, melainkan diintegrasikan secara lebih substantif. Analisis berbasis gender semestinya diarahkan pada pertanyaan mengenai apakah standar keselamatan yang ada telah mempertimbangkan kebutuhan seluruh kelompok pengguna transportasi, termasuk perempuan hamil, lansia perempuan, maupun perempuan yang bepergian bersama anak-anak. Selain itu, perlu pula dievaluasi apakah mekanisme pengawasan terhadap operator transportasi telah cukup kuat untuk mendeteksi dan mencegah potensi kegagalan sistem sebelum berubah menjadi tragedi. Pertanyaan-pertanyaan tersebut jauh lebih relevan dibandingkan sekadar memperdebatkan posisi gerbong perempuan. Handayani dan Novianto (2004) menegaskan bahwa analisis gender yang substantif harus mampu mengidentifikasi relasi kuasa yang timpang dalam suatu sistem sekaligus mendorong perubahan terhadap sistem tersebut, bukan hanya mengelola dampak

yang dialami kelompok tertentu melalui kebijakan perlindungan yang bersifat residual (Handayani & Novianto, 2004: 15). Oleh karena itu, standar tersebut perlu dijadikan landasan dalam mengevaluasi sekaligus merumuskan respons kebijakan yang lebih komprehensif terhadap tragedi KRL Bekasi Timur tahun 2026.

SIMPULAN

Kesimpulan penelitian ini menunjukkan bahwa pernyataan Menteri Pemberdayaan Perempuan dan Perlindungan Anak (PPPA) terkait usulan pemindahan posisi gerbong perempuan pasca tragedi KRL Bekasi Timur 2026 merepresentasikan persoalan keselamatan transportasi publik sebagai masalah penempatan ruang perempuan, bukan sebagai kegagalan sistem keselamatan transportasi. Melalui analisis menggunakan pendekatan *What's the Problem Represented to Be?* (WPR) dari Bacchi dan Eveline, ditemukan bahwa representasi tersebut dibangun atas asumsi mengenai kerentanan perempuan yang kemudian melahirkan solusi berbasis segregasi ruang. Representasi ini menggeser perhatian dari akar persoalan yang bersifat struktural, seperti standar keselamatan, tata kelola operasional, dan akuntabilitas penyelenggara transportasi, serta berpotensi mereproduksi posisi perempuan sebagai objek perlindungan alih-alih subjek yang memiliki hak setara atas keselamatan publik. Dengan demikian, respons yang muncul lebih mencerminkan praktik gender washing daripada pengarusutamaan gender yang bersifat transformatif.

Berdasarkan temuan tersebut, pengarusutamaan gender dalam sektor transportasi publik perlu diarahkan pada integrasi perspektif gender yang substantif ke dalam sistem keselamatan, mulai dari perencanaan, implementasi, hingga evaluasi kebijakan. Perspektif gender seharusnya digunakan untuk mengidentifikasi bagaimana risiko dan dampak kebijakan dirasakan oleh kelompok pengguna yang berbeda tanpa mengabaikan faktor-faktor struktural yang menjadi penyebab utama permasalahan. Penelitian selanjutnya disarankan untuk mengkaji implementasi gender mainstreaming dalam kebijakan transportasi publik secara lebih luas, khususnya dalam hubungannya dengan tata kelola keselamatan, akuntabilitas institusi, dan perlindungan hak pengguna layanan publik yang inklusif.

DAFTAR RUJUKAN

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. CV. Syakir Media Press.
- Ardianti, R. (2023). Representasi perempuan sebagai objek kebijakan: Analisis wacana kebijakan perlindungan perempuan di Indonesia. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik*, 2, 105–121. <https://doi.org/10.22146/jsp.74821>
- Bacchi, C. L. (2009). *Analysing policy: What's the problem represented to be?* Pearson.
- Bacchi, C., & Eveline, J. (2010). Approaches to gender mainstreaming: What's the problem represented to be? In C. Bacchi & J. Eveline (Eds.), *Mainstreaming politics: Gendering practices and feminist theory* (pp. 111–135). University of Adelaide Press.

- Caywood, K., & Darmstadt, G. L. (2024). Gender mainstreaming at 25 years: Toward an inclusive, collaborative, and structured research agenda. *Journal of Global Health*, 14, 04011. <https://doi.org/10.7189/jogh.14.04011>
- CNBC Indonesia. (2026, April 28). Ini sejarah & alasan ada gerbong kereta khusus perempuan. <https://www.cnbcindonesia.com/research/20260428140457-128-730576/ini-sejarah-alasan-ada-gerbong-kereta-khusus-perempuan>
- Creswell, J. W. (2016). *Research design: Pendekatan kualitatif, kuantitatif, dan mixed*. Pustaka Pelajar.
- Databoks. (2026, April 29). Update korban kecelakaan kereta Bekasi: 16 orang meninggal. Katadata. <https://databoks.katadata.co.id/transportasi-logistik/statistik/69f1effe43cb0/update-korban-kecelakaan-kereta-bekasi-16-orang-meninggal-ini-namanya>
- Detik. (2026a, April 28). Menteri PPPA usul gerbong wanita dipindah ke tengah usai tabrakan kereta Bekasi. <https://news.detik.com/berita/d-8464992/menteri-pppa-usul-gerbong-wanita-dipindah-ke-tengah-usai-tabrakan-kereta-bekasi>
- Detik. (2026b, April 29). Korban meninggal kecelakaan kereta di Bekasi bertambah jadi 16 orang. <https://news.detik.com/berita/d-8466498/korban-meninggal-kecelakaan-kereta-di-bekasi-bertambah-jadi-16-orang>
- Detik. (2026c, April 29). Sejarah gerbong KRL khusus wanita dan kenapa posisinya di ujung. <https://news.detik.com/berita/d-8466900/sejarah-gerbong-krl-khusus-wanita-dan-kenapa-posisinya-di-ujung>
- ECOSOC AC 1997/2.DOC. (n.d.). *The United Nations*. Retrieved June 18, 2026, from <https://www.un.org/womenwatch/osagi/pdf/ECOSOCAC1997.2.PDF>
- Fauzi, A., & Nugroho, H. (2019). Kebijakan transportasi publik dan ketimpangan gender di perkotaan Indonesia. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 30(2), 80–97. <https://doi.org/10.5614/jpwk.2019.30.2.1>
- Gender Mainstreaming: An Overview. (2002). *United Nations Office of the Special Adviser on Gender Issues and Advancement of Women*. United Nations.
- Hak konstitusional warga negara atas keselamatan transportasi publik: Perspektif hukum dan kebijakan. (n.d.). *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 52(1), 38–57. <https://doi.org/10.21143/jhp.vol52.no1.3138>
- KabarPenumpang. (2026, April 30). Polemik gerbong khusus wanita: KAI pastikan susunan rangkaian KRL tidak berubah dan sudah ada landasan hukumnya. <https://www.kabarpemumpang.com/polemik-gerbong-khusus-wanita-kai-pastikan-susunan-rangkaian-krl-tidak-berubah-dan-sudah-ada-landasan-hukumnya/>
- Kompas. (2026, April 30). Apa jadinya jika gerbong perempuan dipindah ke tengah? Pengamat singgung 3 risiko. <https://www.kompas.com/tren/read/2026/04/30/133000465/apa-jadinya-jika-gerbong-perempuan-dipindah-ke-tengah-pengamat-singgung-3>
- Konsep dan teknik penelitian gender. (2017). UMM Press.
- Luthfiandana, R., Santioso, L. L., Febrian, W. D., & Soehaditama, J. P. (2024). Qualitative research concepts: Phenomenology, grounded theory,

- ethnography, case study, narrative. *Siber Journal of Advanced Multidisciplinary*, 2(1), 26–36.
- Mubarok, M., & Suparman, N. (2019). Public transport policy specifically for women: Creating gender-responsive transport services. *MIMBAR: Jurnal Sosial dan Pembangunan*, 35(2), 284–293.
<https://doi.org/10.29313/mimbar.v35i2.5305>
- Nugroho, R. (2008). *Gender dan strategi pengarusutamaannya di Indonesia*. Pustaka Pelajar.
- Pramudyawardani, B., & Pratiwi, N. L. (2021). Transportasi publik berperspektif gender: Studi atas kebijakan dan implementasi di Indonesia. *Masyarakat: Jurnal Sosiologi*, 26(2), 125–148. <https://doi.org/10.7454/mjs.v26i2.11976>
- Rahayu, W. K. (2016). Analisis pengarusutamaan gender dalam kebijakan publik (Studi kasus di BP3AKB Provinsi Jawa Tengah). *JAKPP: Jurnal Analisis Kebijakan dan Pelayanan Publik*, 2(1), 95–108.
<https://doi.org/10.31947/jakpp.v2i1.1524>
- Salsabilla, H., Sri Kartini, D., & Bintari, A. (2025). Evaluation of gender responsive policy in provision of special women's carriages on the Jabodetabek commuter line in 2024–2025. *Jurnal Kebijakan Pemerintahan*, 8(2), 66–78.
- Saliman, J., & Putranto, L. S. (2020). Kajian manfaat gerbong khusus wanita di KRL Commuter Line Jabodetabek. *Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 3(4), 1–10.
<https://doi.org/10.24912/jmts.v3i4.8398>
- Sugiyono. (2018). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sulastri, E. (2020). Path dependency dalam kebijakan gender di Indonesia: Antara komitmen formal dan praktik institusional. *Jurnal Politik*, 6(1), 55–78.
<https://doi.org/10.7454/jp.v6i1.273>