

KEADABAN PENUMPANG DAN *GOVERNMENTALITY* PADA BANGKU PRIORITAS KRL RUTE BOGOR-MANGGARAI

Yohana Fransiska Melsasail, Yuanita Aprilandini Siregar, Robertus Robet

Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Jakarta

siskamelsasail@gmail.com

Diterima Redaksi: 11-02-2026 | Selesai Direvisi: 03-03-2026 | Diterbitkan *Online*: 15-03-2026

Abstract

This study aims to analyze passenger civility practices through the mechanism of governmentality in the use of priority seating on the Bogor–Manggarai KRL route, situating the analysis within the field of urban sociology. The study focuses on the role of formal regulations, social norms, and surveillance practices in public spaces in shaping passenger behavior. A qualitative approach was employed through observation, in-depth interviews, and documentation, involving nine informants consisting of eight KRL passengers and one railway observer as triangulation. The research was conducted over a four-month period, from September to December 2025. The findings indicate that passenger civility is shaped by a combination of formal regulation and social norms, in which visual symbols and announcements function as technologies of governmentality that encourage self-regulation, while peer admonition serves as a form of horizontal surveillance. These findings align with Richard Sennett’s perspective that civility in public spaces emerges from individuals’ capacity to restrain personal interests through the internalization of norms in everyday interactions.

Keywords: *Passenger Civility, Public Transportation, Governmentality, Priority Seats, Urban.*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan menganalisis praktik keadaban penumpang melalui mekanisme *governmentality* dalam penggunaan bangku prioritas pada KRL rute Bogor–Manggarai, dengan menempatkannya dalam kajian sosiologi perkotaan. Fokus penelitian diarahkan pada peran aturan formal, norma sosial, dan praktik pengawasan di ruang publik dalam membentuk perilaku penumpang. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif melalui observasi, wawancara mendalam, dan dokumentasi, dengan sembilan informan yang terdiri atas delapan penumpang KRL dan satu pengamat kereta sebagai triangulasi. Penelitian ini dilaksanakan selama empat bulan, yakni dari September hingga Desember 2025. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keadaban penumpang terbentuk melalui kombinasi regulasi formal dan norma sosial, yaitu simbol visual dan pengumuman berfungsi sebagai teknologi *governmentality* yang mendorong kontrol diri, sementara teguran antarpemumpang berperan sebagai pengawasan horizontal. Temuan ini sejalan dengan pandangan Richard Sennett bahwa keadaban di ruang publik lahir dari kemampuan individu menahan kepentingan pribadi melalui internalisasi norma dalam interaksi sehari-hari.

Kata kunci: *keadaban penumpang, transportasi publik, governmentality, bangku prioritas, perkotaan.*

Pendahuluan

Transportasi publik memainkan peran penting dalam kehidupan masyarakat urban, terutama di wilayah metropolitan seperti Jabodetabek. Kereta Rel Listrik (KRL) menjadi salah satu moda transportasi utama yang digunakan oleh masyarakat sub-urban. Dengan rute yang menghubungkan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Tentunya KRL menjadi pilihan utama bagi pekerja, pelajar, dan masyarakat umum karena efisiensi waktu dan mampu menampung penumpang dalam jumlah banyak. Berikut merupakan data jumlah penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek dari tahun 2020 sampai tahun 2024.

Tabel 1.1. Jumlah Penumpang KRL Jabodetabek 2020-2024

Tahun	Jumlah Penumpang (juta orang)	Persentase
2020	154,591	14%
2021	126,740	11%
2022	217,965	20%
2023	290,891	26%
2024	328,154	29%
Total	1.118.341	100%

Sumber: Badan Pusat Statistik, 2025.

Berdasarkan Tabel 1.1, terlihat adanya penurunan persentase jumlah penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek dari tahun 2020 ke tahun 2021 yang dipengaruhi oleh pandemi COVID-19. Pada tahun 2020, jumlah penumpang tercatat sebesar 14%, kemudian menurun menjadi 11% pada tahun 2021. Penurunan ini terjadi akibat pembatasan mobilitas masyarakat serta penerapan kebijakan bekerja dari rumah (WFH) dan pembelajaran jarak jauh (PJJ) yang secara signifikan mengurangi penggunaan transportasi publik. Memasuki tahun 2022, seiring dengan diberlakukannya masa *new normal*, persentase jumlah penumpang kembali mengalami peningkatan menjadi 20%. Tren peningkatan ini berlanjut pada tahun 2023 dengan persentase sebesar 26%, dan kembali meningkat pada tahun 2024

menjadi 29%. Secara keseluruhan, meskipun sempat mengalami penurunan pada masa pandemi, persentase jumlah penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek menunjukkan tren kenaikan yang konsisten sejak tahun 2022 hingga 2024. Hal ini mengindikasikan bahwa KRL Commuter Line Jabodetabek tetap menjadi salah satu moda transportasi publik utama yang diandalkan oleh masyarakat sub-urban (Badan Pusat Statistik Indonesia, 2025).

Selain jumlah penumpang yang tinggi, keterjangkauan tarif KRL turut memperkuat posisinya sebagai transportasi massal utama. Stasiun Bogor tercatat sebagai stasiun dengan jumlah pengguna tertinggi sepanjang tahun 2023, sementara Stasiun Manggarai berperan sebagai pusat transit terbesar di Jabodetabek. Tingginya volume penumpang, khususnya di Stasiun Manggarai, menjadikan KRL sebagai ruang publik yang sarat dengan interaksi sosial dan dinamika kekuasaan, terutama dalam penggunaan fasilitas bersama seperti bangku prioritas.

Bangku prioritas dirancang untuk menjamin kenyamanan dan keadilan bagi kelompok rentan seperti lansia, ibu hamil, penyandang disabilitas, serta penumpang dengan anak kecil. Namun, dalam praktiknya, pelanggaran terhadap penggunaan bangku prioritas masih sering terjadi, terutama pada jam sibuk ketika kepadatan penumpang meningkat. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan antara aturan formal dan praktik sosial di ruang publik transportasi. Fenomena tersebut dapat dianalisis melalui perspektif *governmentality* Michel Foucault yang memandang kekuasaan bekerja tidak hanya melalui regulasi formal, tetapi juga melalui internalisasi norma dan praktik pengawasan sosial. Dalam konteks KRL, simbol visual, pengumuman rutin, kehadiran petugas, serta teguran antarpemumpang berfungsi sebagai teknologi *governmentality* yang mendorong kontrol diri penumpang. Namun, lemahnya pengawasan, rendahnya sanksi sosial, serta budaya individualisme yang berkembang di masyarakat urban sering kali membuat aturan bangku prioritas dipahami sebagai imbauan, bukan kewajiban moral.

Perbandingan dengan moda transportasi publik lain, seperti TransJakarta dan sistem transportasi di negara seperti Jepang dan Korea Selatan, menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan aturan, tetapi juga oleh kekuatan norma sosial, budaya malu, dan konsistensi pengawasan. Oleh karena itu, keadaban penumpang tidak dapat dilepaskan dari konteks sosial, budaya, dan struktural yang membentuk perilaku individu di ruang publik. Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis praktik keadaban penumpang melalui mekanisme *governmentality* dalam

penggunaan bangku prioritas pada KRL rute Bogor–Manggarai. Studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam memahami bagaimana aturan dan norma sosial bekerja dalam membentuk perilaku penumpang, serta menawarkan pemahaman bagi penguatan budaya transportasi publik yang lebih tertib dan inklusif. Atas dasar itu, penelitian ini mengambil judul “Keadaban Penumpang dan *Governmentality* pada Bangku Prioritas KRL Rute Bogor–Manggarai.”

Studi ini berangkat dari persoalan keadaban penumpang dalam penggunaan bangku prioritas pada KRL rute Bogor–Manggarai, yang menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap aturan tidak semata-mata ditentukan oleh keberadaan regulasi formal, tetapi juga oleh norma sosial dan mekanisme pengawasan di ruang publik. Bangku prioritas sebagai fasilitas bagi kelompok rentan (lansia, ibu hamil, penyandang disabilitas, dan penumpang dengan anak) merepresentasikan nilai moral dan etika sosial dalam transportasi publik. Namun, dalam praktiknya masih ditemukan ketidaksesuaian antara aturan dan perilaku aktual penumpang. Permasalahan ini dapat dipahami melalui konsep *governmentality* yang dikembangkan oleh Michel Foucault, yaitu cara negara atau institusi membentuk perilaku masyarakat tidak hanya melalui hukum dan sanksi formal, tetapi juga melalui mekanisme yang lebih halus seperti edukasi, simbol, wacana, dan pengawasan sosial (Burchell & Miller, 1991). Dalam konteks KRL, praktik ini tampak melalui penyediaan stiker, pengumuman suara, tanda visual, serta kontrol sosial antarpemumpang yang secara tidak langsung membentuk kesadaran dan pengendalian diri. Dengan demikian, penelitian ini bertujuan memahami bagaimana aturan formal dan norma sosial bekerja secara bersamaan dalam membentuk keadaban penumpang, sekaligus memberikan kontribusi bagi penguatan budaya transportasi publik yang lebih tertib, reflektif, dan inklusif.

Foucault menjelaskan bahwa salah satu bentuk *governmentality* adalah ketika individu secara sadar mengatur dan mengawasi dirinya sendiri agar patuh terhadap norma yang berlaku. Jadi, kepatuhan tidak hanya karena takut sanksi, tetapi juga karena sudah tertanam dalam pikiran bahwa aturan itu memang perlu dihormati. Misalnya, terdapat penumpang yang memutuskan untuk tidak duduk di bangku prioritas bukan hanya karena takut ditegur, tetapi juga karena merasa itu tindakan yang tidak pantas. Ini menunjukkan norma sosial bisa menjadi bentuk pengawasan tak terlihat.

Selain regulasi dari pihak yang berwenang, dalam *governmentality* juga penting melihat proses dari norma sosial bekerja dari bawah. Di negara-negara seperti Jepang atau Korea Selatan, budaya malu (*shame culture*) menjadi alat pengendali sosial yang sangat kuat

(Habibi, 2014). Ketika seseorang tahu bahwa tindakannya akan dilihat sebagai tidak sopan oleh orang lain, maka ia cenderung akan patuh. Dalam penelitian ini, penting melihat sejauh mana norma seperti ini terbentuk dalam masyarakat KRL Bogor–Manggarai, atau justru masih lemah karena budaya individualisme yang lebih dominan.

Salah satu kendala besar dalam menciptakan keadaban publik adalah berkembangnya budaya individualisme, khususnya di masyarakat perkotaan. Dalam teori sosiologi, individualisme dipahami sebagai kecenderungan seseorang untuk lebih mementingkan kepentingan pribadinya daripada kepentingan bersama (Walker, 2023). Di dalam KRL, ini bisa terlihat saat penumpang merasa kelelahan dan menganggap dirinya pantas duduk di bangku prioritas, tanpa memikirkan kelompok yang lebih berhak. Ini adalah tantangan besar bagi penerapan keadaban.

Biopower yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari kerangka pemikiran Michel Foucault. *Biopower* merujuk pada bentuk kekuasaan yang berfokus pada pengelolaan kehidupan manusia, khususnya dalam mengatur tubuh, populasi, dan perilaku sehari-hari agar selaras dengan tujuan tertentu, seperti ketertiban, efisiensi, dan keamanan. Dalam konteks transportasi publik, *biopower* bekerja melalui pengaturan ruang, waktu, dan tubuh penumpang mulai dari pengaturan arus naik-turun penumpang, penataan gerbong, hingga penetapan bangku prioritas bagi kelompok tertentu.

Governmentality kemudian dapat dipahami sebagai cara *biopower* dijalankan dalam praktik sehari-hari, yaitu melalui teknik, strategi, dan mekanisme yang mendorong individu untuk mengatur dan mengendalikan dirinya sendiri sesuai dengan norma yang berlaku. Namun, perilaku penumpang tidak bisa sepenuhnya disalahkan pada kesadaran individu semata. Foucault sendiri mengingatkan bahwa perilaku individu juga dibentuk oleh struktur di sekelilingnya. Dalam hal ini, kondisi KRL yang penuh sesak, minim pengawasan langsung, serta sistem transportasi yang belum ideal menjadi faktor-faktor struktural yang turut membentuk perilaku penumpang dalam menggunakan bangku prioritas.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan lokasi penelitian pada KRL Commuter Line rute Bogor–Manggarai. Pendekatan kualitatif dipilih untuk memahami secara mendalam makna, motivasi, dan pertimbangan penumpang dalam menggunakan bangku prioritas. Teknik pengumpulan data meliputi observasi langsung di dalam gerbong

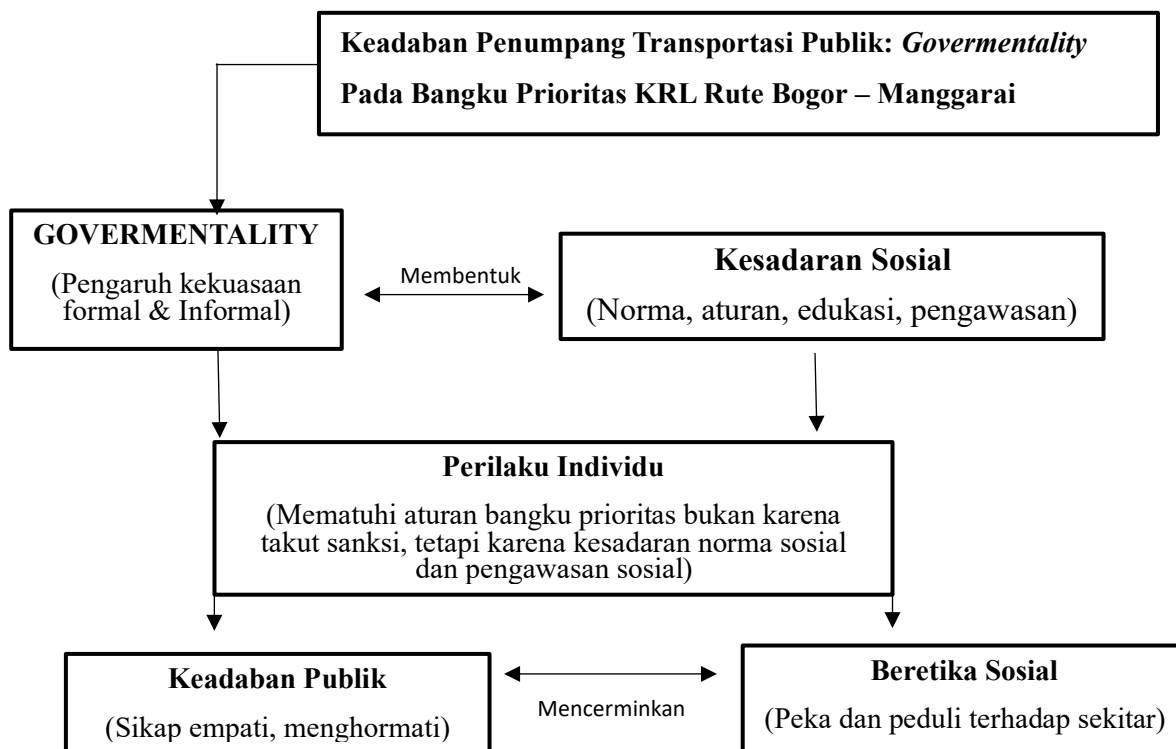
KRL serta wawancara mendalam dengan delapan penumpang KRL (empat penumpang usia produktif dan empat penumpang prioritas) serta satu orang pengamat kereta (*railfans*).

Observasi dilakukan untuk mengamati pola penggunaan bangku prioritas, bentuk interaksi antarpemumpang, serta situasi-situasi yang memunculkan kepatuhan maupun pelanggaran. Wawancara dilakukan secara semi-terstruktur untuk menggali pandangan penumpang mengenai aturan bangku prioritas, rasa tidak enak, pertimbangan moral, serta pengalaman mereka ketika berhadapan dengan penumpang lain. Informan dipilih secara purposif berdasarkan intensitas penggunaan KRL dan pengalaman langsung dengan bangku prioritas.

Analisis data dilakukan dengan teknik analisis tematik, yaitu mengelompokkan data berdasarkan tema-tema utama seperti bentuk kepatuhan, mekanisme pengawasan sosial, dan negosiasi norma. Temuan empiris kemudian diinterpretasikan dengan menggunakan kerangka *governmentality* dan teori keadaban di ruang publik.

Hasil dan Pembahasan Praktik *Governmentality* dan Keadaban di Bangku Prioritas KRL

Skema 1. Hubungan Antar Konsep



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2025.

Dalam penelitian ini, konsep *governmentality* dan keadaban publik saling melengkapi untuk menjelaskan proses dari perilaku penumpang di bangku prioritas KRL terbentuk. Konsep *governmentality* sebagaimana dikemukakan oleh Foucault merujuk pada teknik-teknik pengelolaan individu oleh negara maupun institusi melalui pembentukan kesadaran dan kontrol diri (Burchell & Miller, 1991). Artinya, pengaruh kekuasaan tidak hanya datang dari peraturan resmi atau petugas, tetapi juga dari aturan norma dan pengawasan diri yang tersembunyi, tetapi efektif, termasuk dalam ruang publik seperti transportasi (Barry et al, 2007).

Di sisi lain, keadaban publik merujuk pada sikap sopan, empati, dan saling menghormati hak orang lain dalam interaksi sehari-hari di ruang publik. Menurut Sennett, keadaban publik tidak selalu muncul dari kedekatan atau rasa akrab antarpemumpang, tetapi juga dari kemampuan individu untuk menahan kepentingan pribadi, dan bersikap pantas terhadap orang lain yang tidak saling mengenal. Konteks transportasi publik, tindakan standarisasi dalam memberikan tempat duduk kepada penumpang prioritas merupakan bentuk nyata dari keadaban publik karena dilakukan atas dasar kepantasan sosial, bukan semata-mata karena aturan. Budaya keadaban ini tidak terbentuk secara otomatis, tetapi berkembang melalui proses pembiasaan, contoh perilaku di ruang publik, serta lingkungan transportasi yang mendukung sikap saling menghormati.

Kekuasaan akan peraturan tidak pernah lepas dari upaya pembentukan normalitas pada masanya. Normalitas tersebut selalu bersifat sementara dan berubah mengikuti konteks zaman (Robet & Tobi, 2014, h. 156). Aturan yang ditetapkan oleh pengelola transportasi tidak selalunya dijalankan secara utuh oleh penumpang, sehingga muncul berbagai bentuk kepatuhan, pengabaian, hingga negosiasi dalam penggunaannya. Melalui pengamatan langsung dan wawancara dengan penumpang, bab ini menunjukkan bagaimana keadaban penumpang dibentuk oleh situasi perjalanan, kepadatan, kebiasaan sehari-hari, serta interaksi antarpemumpang. Dengan melihat praktik konkret di lapangan, analisis ini bertujuan memahami sejauh mana bangku prioritas dimaknai dan dijalankan sebagai aturan bersama, sekaligus sebagai cerminan etika dan keadaban dalam transportasi publik.

Pergeseran budaya individualis dalam penggunaan KRL berkaitan erat dengan karakter masyarakat perkotaan modern yang cenderung menempatkan individu sebagai pusat pengambilan keputusan dan pemenuhan kebutuhan pribadi. Dalam ruang KRL, penumpang sering memaknai perjalanan sebagai aktivitas sementara yang menuntut

kenyamanan dan efisiensi, sehingga interaksi sosial menjadi minimal dan bersifat fungsional. Sikap tersebut tampak dari kecenderungan penumpang untuk menjaga ruang personal, menghindari kontak sosial, serta lebih fokus pada kepentingan masing-masing, terutama dalam kondisi padat dan terbatas.

Gambar 1. Proses Bapak Membawa Anak Mencari Bangku



Gambar 2. Proses Ibu Membawa Anak Mencari Bangku



Sumber: Dokumentasi Pribadi Peneliti.

Namun demikian, kecenderungan budaya individualis di ruang KRL tidak sepenuhnya berdiri sendiri karena ruang transportasi publik tersebut juga diatur oleh norma dan aturan yang menuntut adanya penyesuaian perilaku. Berdasarkan hasil observasi lapangan, peneliti menemukan adanya perbedaan respons penumpang dalam proses pencarian tempat duduk bagi orang tua yang membawa anak. Ibu yang membawa anak cenderung lebih cepat memperoleh tempat duduk dibandingkan bapak yang membawa anak. Temuan ini menunjukkan masih adanya stigma sosial bahwa laki-laki dianggap lebih kuat dibandingkan perempuan, padahal yang seharusnya menjadi perhatian utama adalah kenyamanan dan keselamatan anak, terutama saat kondisi kereta dalam situasi padat (*rush hour*). Dalam konteks tersebut, muncul apa yang dapat disebut sebagai budaya penumpang, yakni pola perilaku kolektif yang terbentuk dari pengalaman berulang menggunakan

transportasi publik, khususnya KRL. Budaya ini tercermin dalam kebiasaan mengantre, mematuhi aturan selama perjalanan, serta adanya pengakuan terhadap kebutuhan kelompok rentan. Proses tersebut memperlihatkan bahwa individu secara bertahap belajar menyeimbangkan kepentingan personal dengan tuntutan hidup bersama di ruang publik.

Dalam aktivitas sehari-hari di KRL, penumpang sering kali menghadapi situasi yang menuntut penyesuaian cepat terhadap kondisi gerbong yang dinamis. Tekanan waktu, kepadatan penumpang, serta keterbatasan ruang mendorong individu untuk lebih fokus pada kebutuhan dirinya sendiri, seperti mencari posisi yang nyaman atau mempertahankan tempat duduk yang telah diperoleh. Pola ini memperlihatkan orientasi kepentingan pribadi menjadi respons awal yang wajar dalam kondisi transportasi massal perkotaan, terutama ketika perjalanan dilakukan pada jam-jam dengan tingkat mobilitas tinggi (*rush hour*).

Meski demikian, kepentingan pribadi tersebut tidak sepenuhnya menghilangkan kemungkinan munculnya kesadaran bersama. Peran PAM KCI dalam konteks ini tidak hanya terbatas pada penegakan aturan, tetapi juga menciptakan situasi yang mendorong penumpang untuk memahami posisi dirinya sebagai bagian dari komunitas pengguna KRL. Petugas berupaya membangun kesadaran bahwa kenyamanan di dalam gerbong merupakan hasil dari kepatuhan bersama, bukan sekadar kepentingan individu.

“Kalau ada petugas di gerbong itu, mereka pasti membantu mencarikan tempat duduk. Tapi karena gerbong sering penuh dan petugas tidak ada di semua gerbong, pengawasannya tidak selalu maksimal,” (Wawancara dengan Dewin, penumpang ibu hamil, November 2025).

Seiring dengan interaksi yang terus berulang, kesadaran kolektif mulai terbentuk melalui praktik sosial yang sederhana namun bermakna. Dalam beberapa situasi, penumpang dengan sukarela memberikan tempat duduk kepada pihak yang lebih membutuhkan atau menegur sesama penumpang dengan cara yang sopan. Dengan demikian, ruang gerbong KRL tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai ruang sosial yang membentuk pola perilaku penumpang. Pergeseran dari kepentingan pribadi menuju kesadaran kolektif berlangsung secara bertahap melalui interaksi antara penumpang, petugas, dan aturan yang berlaku. Dalam proses tersebut, PAM KCI berperan sebagai aktor penting yang memfasilitasi terbentuknya kesadaran bersama sehingga tercipta suasana perjalanan yang lebih tertib, inklusif, dan berkeadaban.

Kehidupan di dalam gerbong KRL memperlihatkan individu membawa kebiasaan dan cara pandang masing-masing ke dalam ruang bersama. Setiap penumpang datang dengan latar belakang, tujuan perjalanan, dan kondisi fisik yang berbeda sehingga cara mereka bersikap di dalam kereta pun beragam. Dalam situasi tertentu, penumpang memilih untuk fokus pada dirinya sendiri, membatasi interaksi, dan berupaya menyesuaikan diri secara personal dengan kondisi perjalanan. Sikap ini sering kali bukan didorong oleh niat untuk mengabaikan orang lain, melainkan sebagai strategi untuk bertahan dalam rutinitas mobilitas yang padat dan melelahkan.

Gambar 3. Penumpang Tidur



Sumber: Dokumentasi Pribadi Peneliti.

Di sisi lain, ruang gerbong KRL tidak dapat sepenuhnya dipahami sebagai ruang privat. Kereta menjadi tempat di mana individu harus berbagi ruang, waktu, dan fasilitas dengan orang lain yang tidak saling mengenal. Kondisi ini menuntut adanya pola perilaku tertentu agar perjalanan dapat berlangsung dengan tertib dan nyaman. Aturan, imbauan, serta kebiasaan yang berkembang di antara penumpang membentuk apa yang dapat disebut sebagai budaya penumpang, yaitu kesadaran bahwa kenyamanan pribadi bergantung pada keteraturan bersama. Budaya ini hadir sebagai kerangka sosial yang membatasi sekaligus mengarahkan perilaku individu di ruang publik.

Tarik-menarik antara orientasi individual dan tuntutan kolektif menjadi semakin terasa ketika kondisi gerbong berada dalam situasi padat. Dalam momen seperti ini, pilihan-pilihan kecil seperti berdiri atau duduk, memberi jalan atau tetap diam menjadi cerminan dari negosiasi nilai yang sedang berlangsung. Penumpang berada pada posisi untuk menimbang antara mempertahankan kenyamanan diri atau menyesuaikan diri dengan kebutuhan orang lain. Proses ini menunjukkan bahwa perilaku di dalam KRL bukan sekadar reaksi spontan, melainkan hasil dari pertimbangan sosial yang terus-menerus.

“Terkadang sudah ada tulisannya saja orang yang tidak prioritas juga ikut mendudukinya, tapi kalo commuters yang tiap hari naik KRL sih pasti udah pakem sama peraturan bangku prioritas,” (Wawancara dengan Panji, penumpang umum, November 2025).

Seiring berjalannya waktu, pengalaman berulang menggunakan KRL membentuk pola perilaku yang semakin terinternalisasi. Penumpang yang awalnya bersikap individual mulai memahami ekspektasi sosial yang berlaku di dalam kereta. Kesadaran ini tumbuh melalui pengamatan terhadap perilaku penumpang lain, interaksi dengan petugas, serta pengalaman langsung menghadapi situasi tertentu. Dalam konteks ini, budaya penumpang tidak hadir sebagai aturan kaku, tetapi sebagai kebiasaan sosial yang dipelajari secara perlahan melalui praktik sehari-hari.

Pada akhirnya, tarik-menarik antara budaya individualisme dan budaya penumpang membentuk karakter khas interaksi sosial di KRL. Ruang gerbong menjadi arena tempat individu belajar menempatkan dirinya dalam konteks yang lebih luas, tanpa sepenuhnya melepaskan kepentingan personal. Proses ini memperlihatkan bahwa transportasi publik tidak hanya menjadi sarana mobilitas, tetapi juga ruang pembelajaran sosial yang membentuk nilai kebersamaan dan keadaban melalui pengalaman kolektif sehari-hari.

“Cukup besar. Lama-lama orang jadi terbiasa. Sudah ada budaya menegur, budaya memberi tempat duduk. Kayak refleks aja kalau lihat ibu bawa anak atau orang tua, langsung berdiri mereka jadi lebih peka,” (Wawancara dengan Clara, penumpang ibu membawa anak, Desember 2025).

Keadaban penumpang dalam konteks KRL Commuter Line dapat dilihat sebagai hasil dari proses pengaturan yang dilakukan oleh KCI dalam mengelola perilaku di ruang transportasi publik. Pengaturan tersebut tidak hanya berbentuk aturan tertulis, tetapi juga mencakup desain ruang, penempatan simbol, serta mekanisme pengawasan yang secara tidak langsung mengarahkan tindakan penumpang. Melalui pengaturan ini, KCI membentuk batas-batas perilaku yang dianggap wajar dan dapat diterima di dalam gerbong. Dalam hal ini, keadaban penumpang muncul sebagai bentuk adaptasi terhadap sistem pengelolaan tersebut, yaitu ketika individu belajar menyesuaikan tindakannya agar selaras dengan ekspektasi yang dibangun oleh institusi pengelola transportasi.

Respons penumpang terhadap pengaturan KCI menunjukkan bahwa keadaban tidak semata-mata lahir dari kesadaran moral individu, tetapi juga dari aturan norma yang diproduksi secara institusional. Ketika penumpang mematuhi aturan atau menyesuaikan

perilakunya tanpa intervensi langsung dari petugas, hal tersebut menandakan berfungsinya pengaturan sebagai mekanisme pembentuk perilaku. Namun, keadaban yang terbentuk bersifat kontekstual dan tidak selalu konsisten, bergantung pada situasi perjalanan dan intensitas pengawasan. Keadaban penumpang dapat dipahami sebagai respons sosial yang bersifat dinamis dan terbentuk melalui relasi antara individu serta sistem pengaturan KCI, bukan sebagai karakter bawaan atau sikap personal semata.

Dalam konteks pengelolaan KRL Commuter Line, *governmentality* bekerja melalui berbagai mekanisme yang diarahkan untuk membentuk perilaku penumpang agar tertib, disiplin, dan sesuai dengan standar yang ditetapkan. Aturan penggunaan bangku prioritas, antrian, pengumuman rutin, serta kehadiran petugas merupakan bentuk konkret dari *biopower* yang mengatur tubuh penumpang di ruang publik. *Biopower* menjadi instrumen utama yang memungkinkan *governmentality* bekerja dalam kehidupan sehari-hari. Melalui *biopower*, kekuasaan mengelola kehidupan manusia dengan mengatur tubuh dan populasi agar berjalan tertib, sehat, dan produktif. *Biopower* tidak beroperasi dengan cara menindas tubuh, tetapi mengoptimalkannya melalui regulasi, normalisasi, dan pengawasan yang ada di dalam KRL. Dalam kerangka *governmentality*, *biopower* berfungsi sebagai mekanisme yang menghubungkan kepentingan penguasa dengan tindakan individu sehingga individu secara perlahan diarahkan untuk mematuhi aturan bukan karena takut hukuman, melainkan karena menganggapnya sebagai bagian dari keteraturan hidup.

Proses *biopower* tersebut menghasilkan apa yang oleh Foucault disebut sebagai *docile body*, yakni tubuh yang patuh, terlatih, dan mampu mengendalikan dirinya sendiri. Tubuh menjadi sasaran utama pengaturan karena melalui tubuhlah perilaku dapat diarahkan dan dinormalisasi. Namun, keterkaitan antara *biopower* dan *docile body* tidak bersifat linear dan mutlak. Tubuh yang “patuh” tidak selalu tunduk sepenuhnya karena individu memiliki pengalaman, kepentingan, dan konteks sosial yang beragam. *Docility* selalu bersifat sementara dan situasional sehingga tubuh dapat bersikap patuh pada satu kondisi, tetapi bisa juga abai pada kondisi lain.

Dengan demikian, *governmentality* yang bekerja melalui *biopower* dan pembentukan *docile body* harus dipahami sebagai proses yang terus diupayakan, tetapi tidak pernah sepenuhnya berhasil. Ketidakefektifan ini bukan kegagalan total, melainkan konsekuensi dari sifat kekuasaan yang bergantung pada internalisasi norma oleh subjek. Di sinilah ruang negosiasi, resistensi halus, dan praktik alternatif muncul dalam kehidupan sehari-hari

termasuk di dalam KRL. *Governmentality* tidak menciptakan kepatuhan absolut, tetapi membentuk medan kekuasaan yang dinamis ketika pengaturan dan kebebasan, kepatuhan dan penyimpangan, terus saling berinteraksi.

Dari peristiwa yang terjadi di dalam ruang KRL menunjukkan bahwa *governmentality* sebagai bentuk *biopower* tidak bersifat total dan deterministik. Sejalan dengan pemikiran Foucault bahwa kekuasaan modern justru bekerja melalui pengelolaan kehidupan yang membuka ruang bagi kepatuhan sekaligus penyimpangan. Ketidaksempurnaan ini menegaskan bahwa individu tidak hanya menjadi objek pengaturan, tetapi juga subjek yang secara aktif merespons, menafsirkan, dan membatasi efektivitas kekuasaan dalam kehidupan sehari-hari.

Richard Sennett memahami keadaban (*civility*) bukan sebagai kualitas moral individu, melainkan sebagai keterampilan sosial yang memungkinkan orang hidup bersama dalam perbedaan tanpa harus saling melebur atau saling menyerang. Menurut Leeuwen (2013, h. 3–23), keadaban justru bekerja melalui jarak, penahanan diri, dan pengelolaan emosi di ruang publik. Dalam kerangka ini, keadaban tidak pernah bersifat alamiah atau permanen, karena ia selalu bergantung pada situasi sosial, relasi kuasa, serta kondisi psikologis individu yang terlibat. Oleh karena itu, keadaban harus dipahami sebagai proses sosial yang terus dibentuk, diuji, dan dapat runtuh sewaktu-waktu.

“The boundary between public and private was no longer the work of a resolute human hand; thus, even as the separate reality of the public realm remained believable, its governance no longer seemed a social act,” (Sennett, 1977).

Ketidakstabilan keadaban terlihat jelas ketika ruang publik dihadapkan pada tekanan, seperti kepadatan, kompetisi kepentingan, atau ketimpangan sosial. Sennett menegaskan bahwa modernitas justru memperbesar tantangan keadaban karena individu semakin dituntut untuk menegaskan identitas diri, sementara kemampuan menahan diri semakin melemah. Dalam kondisi seperti ini, keadaban tidak hilang sepenuhnya, tetapi menjadi rapuh dan situasional. Individu dapat bersikap sopan pada satu momen, tetapi mudah berubah menjadi defensif atau agresif ketika merasa terancam, diabaikan, atau diperlakukan tidak adil.

Keterkaitan antara keadaban dan kehidupan beragama menjadi penting dalam konteks masyarakat majemuk. Banyak ajaran agama menekankan nilai kasih, kesabaran, dan penghormatan terhadap sesama, yang secara normatif sejalan dengan gagasan keadaban. Namun, Sennett mengingatkan bahwa nilai moral atau religius tidak otomatis terwujud

dalam praktik sosial (Sennett, 2012, h. 3–9). Keyakinan yang bersifat absolut justru berpotensi melemahkan keadaban ketika diekspresikan tanpa mempertimbangkan konteks sosial dan keberadaan pihak lain. Dengan demikian, hidup beragama dapat menjadi sumber keadaban, tetapi juga dapat menjadi sumber ketegangan jika tidak disertai pengelolaan diri di ruang publik.

Pada Hasil penelitian menunjukkan bahwa kepatuhan penumpang terhadap penggunaan bangku prioritas di KRL Commuter Line tidak dapat dipahami semata-mata sebagai kepatuhan terhadap aturan formal, tetapi sebagai hasil dari interaksi kompleks antara regulasi institusional, pengawasan sosial, dan kondisi situasional perjalanan. Aturan formal yang diwujudkan melalui stiker, simbol visual, serta pengumuman rutin di dalam gerbong berfungsi sebagai perangkat normatif yang menandai siapa yang diprioritaskan dan bagaimana seharusnya fasilitas tersebut digunakan (PT. KCI, 2024). Namun, keberadaan aturan ini tidak selalu diiringi dengan pengawasan langsung dari petugas sehingga efektivitasnya sangat bergantung pada respons dan interpretasi penumpang.

Dalam praktik sehari-hari, pengawasan terhadap bangku prioritas justru lebih sering dijalankan melalui mekanisme sosial antarpemumpang. Tatapan, gestur tubuh, bahasa nonverbal, hingga komentar tidak langsung menjadi bentuk kontrol sosial yang bekerja secara halus tetapi efektif. Penumpang yang secara normatif tidak berhak duduk sering kali menyadari posisinya melalui isyarat sosial tersebut sehingga terdorong untuk mengatur perilakunya sendiri tanpa perlu ditegur secara langsung. Pola ini mencerminkan cara kerja *governmentality* sebagaimana dijelaskan oleh Foucault bahwa kekuasaan tidak hadir dalam bentuk paksaan atau sanksi represif, tetapi bekerja melalui proses internalisasi norma oleh individu (Foucault, 1991, h. 87–104).

Namun demikian, penelitian ini menemukan bahwa internalisasi norma tersebut tidak bersifat absolut. Dalam kondisi tertentu, terutama ketika kereta berada dalam situasi sangat padat atau pada jam-jam sibuk, kepatuhan terhadap bangku prioritas menjadi lebih fleksibel dan bersifat negosiatif. Penumpang yang tidak termasuk dalam kategori prioritas tetap menggunakan bangku tersebut dengan berbagai justifikasi, seperti kelelahan fisik, kondisi kesehatan yang tidak selalu tampak secara kasat mata, atau situasi darurat selama perjalanan. Hal ini menunjukkan bahwa keadaban di ruang publik transportasi tidak bekerja sebagai aturan yang kaku, melainkan sebagai praktik sosial yang kontekstual dan situasional (Gooffman, 1963).

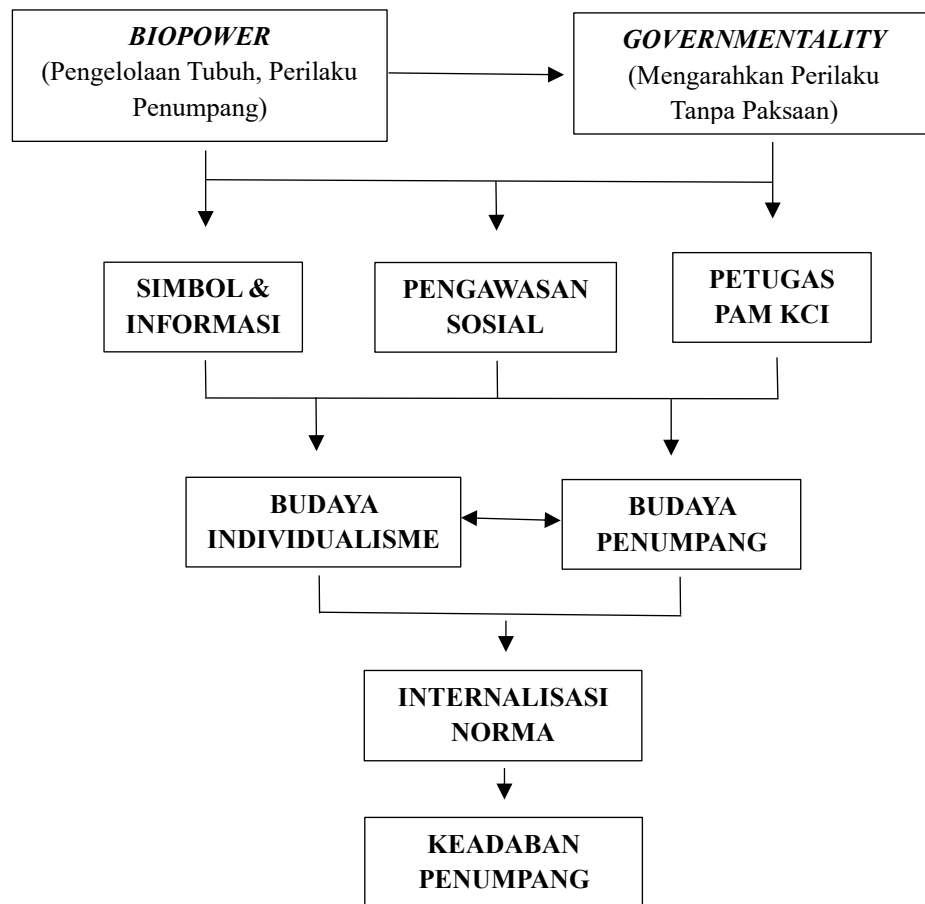
Temuan ini memperlihatkan bahwa kepatuhan penumpang merupakan hasil dari proses tawar-menawar antara norma kolektif dan kepentingan individual. Dalam perspektif *governmentality*, kondisi ini menegaskan bahwa kekuasaan tidak pernah sepenuhnya berhasil menciptakan tubuh yang patuh secara total (*docile body*). Kekuasaan justru selalu membuka ruang bagi penyesuaian, resistensi halus, dan reinterpretasi norma oleh subjek (Foucault, 1977). Dengan demikian, penumpang tidak hanya menjadi objek pengaturan, tetapi juga subjek aktif yang menafsirkan dan mempraktikkan aturan sesuai dengan pengalaman dan kondisi yang dihadapi.

Jika ditinjau melalui perspektif Richard Sennett, praktik memberikan atau mengalahkannya kepada penumpang prioritas dapat dipahami sebagai bentuk keadaban (*civility*) di ruang publik. Keadaban, menurut Sennett, bukanlah ekspresi moral personal, melainkan keterampilan sosial yang memungkinkan individu hidup bersama dalam keterbatasan ruang dan perbedaan kepentingan (Sennett, 1977, h. 264–270). Dalam konteks KRL, tindakan mengalahkannya mencerminkan upaya menjaga harmoni sosial dan menghindari konflik terbuka. Namun, ketika tekanan ruang meningkat akibat kepadatan penumpang, tuntutan keadaban tersebut menjadi semakin sulit untuk dipraktikkan secara konsisten.

Kondisi ini menunjukkan bahwa keadaban penumpang bersifat tidak stabil. Pada satu sisi, norma kesopanan dan kepedulian terhadap kelompok rentan telah cukup terinternalisasi, terlihat dari munculnya inisiatif penumpang untuk menegur secara sopan atau memberikan tempat duduk tanpa diminta. Di sisi lain, kelelahan, tekanan waktu, dan keterbatasan ruang sering kali melemahkan kemampuan individu untuk mempertahankan praktik keadaban tersebut. Hal ini sejalan dengan pandangan Sennett bahwa keadaban selalu berada dalam kondisi rapuh dan mudah runtuh ketika ruang publik berada dalam tekanan (Sennett, 2012).

Selain itu, peran petugas PAM KCI dan simbol-simbol visual di dalam gerbong memperkuat mekanisme *governmentality* dalam pengelolaan bangku prioritas. Kehadiran petugas berfungsi sebagai representasi otoritas institusional sekaligus pengingat hidup atas norma yang berlaku, sementara simbol dan informasi bekerja sebagai teknologi kekuasaan yang membentuk lingkungan normative (Robet & Tobi, 2014). Meskipun demikian, efektivitas mekanisme ini tidak bersifat mutlak karena selalu bergantung pada konteks situasional serta kesediaan penumpang untuk menyesuaikan diri.

Skema 2. Keadaban Penumpang Kerja *Biopower* dan *Governmentality* di KRL



Sumber: Hasil Olahan Peneliti, 2026.

Skema 2. menunjukkan bahwa keadaban penumpang KRL terbentuk melalui kerja *biopower* dan *governmentality* dalam ruang transportasi publik. *Biopower* beroperasi melalui pengelolaan tubuh dan perilaku penumpang dengan mengatur tindakan yang dianggap pantas, seperti cara duduk, memberi tempat duduk, dan mematuhi fasilitas bangku prioritas. Sementara itu, *governmentality* bekerja dengan mengarahkan perilaku tanpa paksaan melalui simbol dan informasi, pengumuman, pengawasan sosial antarpemumpang, serta kehadiran petugas PAM KCI sebagai representasi otoritas. Mekanisme-mekanisme tersebut membentuk budaya penumpang yang terus berinteraksi dengan budaya individualisme, yaitu kepentingan pribadi kerap dinegosiasikan dengan norma kolektif. Melalui proses yang berulang, norma-norma tersebut kemudian diinternalisasi oleh penumpang sehingga keadaban tidak lagi bergantung pada pengawasan langsung, tetapi muncul sebagai kesadaran sosial dalam praktik sehari-hari di KRL.

Secara keseluruhan, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa keadaban penumpang dalam penggunaan bangku prioritas merupakan hasil dari negosiasi berkelanjutan antara aturan formal, pengawasan sosial, kepentingan individual, dan kondisi struktural ruang transportasi publik. Keadaban tidak hadir sebagai kondisi yang stabil atau final, tetapi sebagai praktik sosial yang dinamis dan terus diuji dalam pengalaman sehari-hari. Dengan demikian, ruang transportasi publik seperti KRL tidak hanya dapat dipahami sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai arena pembentukan norma, kewargaan, dan relasi sosial dalam kehidupan perkotaan modern (Marshall, 1950).

Penutup

Penelitian ini menyimpulkan bahwa keadaban penumpang dalam penggunaan bangku prioritas di KRL rute Bogor–Manggarai merupakan hasil dari proses sosial yang terbentuk melalui pertemuan antara pengaturan institusional dan praktik keseharian penumpang di ruang publik transportasi. Keadaban tidak hadir sebagai sikap yang tetap dan seragam, tetapi berkembang secara situasional melalui interaksi antara aturan resmi, mekanisme pengawasan, simbol dan informasi, serta respons sosial antarpemumpang. Dengan demikian, penggunaan bangku prioritas tidak hanya mencerminkan kepatuhan terhadap regulasi, tetapi juga mencerminkan dinamika relasi sosial di dalam gerbong KRL.

Secara umum, penelitian ini menunjukkan bahwa praktik keadaban penumpang berlangsung dalam kerangka *governmentality*, yaitu pengelolaan perilaku dilakukan melalui cara-cara yang persuasif dan tersebar, bukan semata-mata melalui paksaan. Regulasi, simbol visual, pengumuman, serta kehadiran petugas berfungsi sebagai sarana untuk membentuk kesadaran dan penilaian diri penumpang terhadap tindakannya di ruang publik. Namun, proses tersebut tidak selalu berjalan secara konsisten karena kepadatan, kepentingan individu, dan kondisi situasional turut memengaruhi bagaimana norma dipraktikkan. Oleh karena itu, keadaban penumpang dapat dipahami sebagai proses yang dinamis, terus dinegosiasikan, dan tidak sepenuhnya stabil.

Terkait kepadatan penumpang dan budaya individualisme, penelitian ini menemukan bahwa kondisi gerbong yang padat, terutama pada jam sibuk (*rush hour*), mendorong penumpang untuk lebih mengutamakan kepentingan dan kenyamanan pribadi. Dalam situasi tersebut, bangku prioritas kerap dipandang sebagai sumber daya langka yang layak diperebutkan sehingga norma keadaban cenderung melemah. Budaya individualisme muncul dalam bentuk rasionalisasi tindakan ketika penumpang merasa wajar untuk tetap

diduduk meskipun menyadari adanya kelompok yang lebih berhak. Hal ini menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap bangku prioritas sangat dipengaruhi oleh tekanan struktural dan situasional, bukan semata-mata oleh kesadaran moral individu.

Mengenai peran regulasi dan pengawasan, aturan penggunaan bangku prioritas yang dikeluarkan oleh PT KCI telah tersedia secara jelas melalui stiker, papan informasi, dan pengumuman. Namun, efektivitas regulasi tersebut sangat bergantung pada praktik pengawasan di lapangan. Kehadiran petugas (PAM KCI) terbukti mampu meningkatkan kepatuhan penumpang secara langsung, tetapi efeknya bersifat sementara dan belum sepenuhnya terinternalisasi. Selain pengawasan formal, pengawasan sosial horizontal seperti tatapan, teguran, atau sikap diam penumpang lain juga berperan dalam membentuk kepatuhan, meskipun belum konsisten dan sering kali dihindari karena rasa sungkan atau takut konflik.

Melalui perspektif *governmentality* Michel Foucault, penelitian ini menyimpulkan bahwa keadaban penumpang dalam penggunaan bangku prioritas merupakan hasil dari kerja *biopower* yang mengarahkan tubuh dan perilaku individu agar sesuai dengan norma yang diharapkan. Simbol, informasi, dan praktik pengawasan membentuk penumpang sebagai subjek yang “mengatur dirinya sendiri” (*self-governing subject*). Namun demikian, proses *governmentality* ini tidak selalu efektif, karena internalisasi norma sering kali berbenturan dengan kepadatan, kelelahan, dan logika individualisme. Dengan demikian, keadaban penumpang di KRL Bogor–Manggarai tidak dapat dipahami sebagai kepatuhan total, tetapi sebagai hasil tarik-menarik antara pengaturan institusional dan praktik sosial sehari-hari di ruang transportasi publik.

Daftar Pustaka

Buku dan Jurnal

- Barry, A., Osborne, T., & Rose, N. (2007). *Chapter 1: Foucault, governmentality, and the techniques of the self*. In A. Barry, T. Osborne, & N. Rose (Eds.), *Foucault and political reason: Liberalism, neo-liberalism and rationalities of government*.
- Burchell, G., Gordon, C., & Miller, P. (Eds.). (1991). *The Foucault Effect: Studies in Governmentality*. University of Chicago Press.
- Creswell, J. W., & Poth, C. N. (2018). *Qualitative inquiry and research design: Choosing among five approaches*
- Leeuwen, Bart van. (2013). *Urban civility or urban community? A false opposition in Richard Sennett's conception of public ethos*. *European Journal of Social Theory*, 17.
- Robet, R., & Tobi, H. B. (2014). *Pengantar sosiologi kewarganegaraan: Dari Marx sampai Agamben*. Jakarta: Marjin Kiri.
- Sennett, Richard. (1977). *The Fall of Public Man*. New York: W. W. Norton & Company.
- Sennett, Richard. (2012). *Together: The Rituals, Pleasures and Politics of Cooperation*. New Haven: Yale University Press.
- Marshall, T. H. *Citizenship and Social Class* (Cambridge: Cambridge University Press, 1950)
- Walker, J. (2023). Individualism Is Making Public Transit Worse. *Next City*.

Sumber Lain

- Badan Pusat Statistik Indonesia. (2025). [Jumlah Penumpang Kereta Api - Tabel Statistik - Badan Pusat Statistik Indonesia](#)
- Badan Pusat Statistik Kota Jakarta Selatan. (2024). *Jumlah Penumpang Kereta Api Menurut Stasiun Tahun 2023*. Diakses dari: <https://jakselkota.bps.go.id/>

Habibi, Fahman. (2014). Penyebab Korea Lebih Maju dari Indonesia. Diakses 13 Mei 2025, https://www.kompasiana.com/fahman_habibi/54f41c107455137a2b6c8720/penyebab-korea-lebih-maju-dari-indonesia

KAI Commuter. (2023). *Layani 331 Juta Lebih Pengguna di Seluruh Wilayah Operasi, KAI Commuter Catat Kenaikan 38%*. Diakses 23 Maret 2025, <https://commuterline.id/informasi-publik/berita/layani-331-juta-lebih-pengguna-di-seluruh-wilayah-operasi-kai-commuter-catat-kenaikan-38>

KAI Commuter. (2024). *Tembus 230 Ribu Orang, Stasiun Manggarai Jadi Stasiun Transit Teramai*. Diakses dari: <https://www.commuterline.id/id/informasi-publik/berita/tembus-230-ribu-orang-stasiun-manggarai-menjadi-stasiun-transit-teramai>