

ANALISIS *PUBLIC TRUST* DALAM LAYANAN BUS TRANSJAKARTA KHUSUS PEREMPUAN PADA RUTE 1 BLOK M-KOTA

Sabrina Aurellia Putri, Endang Larasati Setianingsih

Program Studi S1 Administrasi Publik
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro
Jalan Prof. Soedarto, S. H., Tembalang, Kota Semarang, Kotak Pos 1269
Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405
Laman: www.fisip.undip.ac.id
Email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

The Transjakarta bus service has the highest number of users, but the lowest frequency of trips, compared to other modes of public transportation. This condition increases the risk of sexual harassment for women, who are the majority of Transjakarta users, thereby disrupting their safety and comfort. The provision of women-only areas on regular buses is considered suboptimal due to its limitations in preventing verbal and visual sexual harassment. In response, PT Transjakarta provides a women-only bus service on route 1, which is the most congested corridor. However, the limited number of buses and the lack of transparency in information have led to non-compliance by male users with the service rules, which negatively impacts the experience of female users. This study aims to analyze public trust and the factors that hinder the improvement of public trust in the Transjakarta women-only bus service on route 1. The research method used is qualitative with a descriptive approach. The results show that public trust is still weak because it has not been fully established in the dimensions of benevolence, competence, and fairness, while the dimension of credible commitment and honesty shows a positive perception. Barriers to increasing public trust include responsiveness, reliability, integrity, and openness. Therefore, PT Transjakarta should increase the number of fleets, adjust service designs, and improve public information transparency to strengthen public trust in the women-only bus service.

Keywords: *Public Trust, Women-Only Bus, Transjakarta, Safety, Comfort*

ABSTRAK

Layanan bus Transjakarta memiliki jumlah pengguna tertinggi dengan frekuensi perjalanan paling rendah dibandingkan moda transportasi umum lainnya. Kondisi tersebut meningkatkan risiko pelecehan seksual bagi perempuan sebagai mayoritas pengguna Transjakarta sehingga mengganggu keamanan dan kenyamanan. Penyediaan area khusus perempuan pada bus reguler dinilai masih terbatas dalam mencegah pelecehan seksual dalam bentuk verbal maupun visual. Sebagai respon, PT Transjakarta menyediakan layanan bus khusus perempuan pada rute 1 sebagai koridor terpadat. Namun, keterbatasan jumlah armada serta minimnya keterbukaan informasi memicu ketidakpatuhan pengguna laki-laki terhadap aturan layanan yang berdampak pada pengalaman pengguna perempuan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis *public trust* serta faktor penghambat dalam meningkatkan *public trust* dalam layanan bus Transjakarta khusus perempuan pada rute 1. Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan *public trust* masih belum sepenuhnya terbangun pada dimensi ketulusan, kompetensi, dan keadilan, sementara dimensi komitmen yang kredibel dan kejujuran menunjukkan persepsi positif. Faktor penghambat dalam meningkatkan *public trust* meliputi daya tanggap, keandalan, integritas, dan keterbukaan. Oleh karena itu, PT Transjakarta sebaiknya meningkatkan jumlah armada, penyesuaian desain layanan, serta meningkatkan keterbukaan informasi publik guna memperkuat *public trust* dalam layanan bus khusus perempuan rute 1.

Kata Kunci: Kepercayaan Publik, Bus Khusus Perempuan, Transjakarta, Keamanan, Kenyamanan

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan salah satu negara dengan jumlah penduduk terbesar di dunia yang mencapai 284.438.800 jiwa (BPS, 2025). Pertumbuhan penduduk ini berbanding lurus dengan peningkatan arus urbanisasi yang diproyeksikan dapat mencapai 66,6% dari total penduduk di Indonesia pada tahun 2035 (BPS, 2020). Hal ini selaras dengan data Statistika.Com (2025) bahwa 58,57% penduduk Indonesia tinggal di daerah perkotaan. Salah satu provinsi yang mengalami tingginya arus urbanisasi adalah Provinsi Daerah Khusus Jakarta (DKJ) dengan jumlah pendatang 16.207 jiwa pada tahun 2025 (Dewi, 2025). Hal ini terjadi karena provinsi DKJ terhubung menjadi salah satu wilayah aglomerasi dan pusat perekonomian nasional. Maka dari itu, Provinsi DKJ mengalami fenomena *urban sprawl* yang mendorong arus komuter menuju Jakarta mencapai 2,6 juta perhari (Al Karim et al., 2019).

Kondisi ini menuntut penyediaan sistem integrasi transportasi transportasi publik yang memadai guna memudahkan mobilisasi dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Dari berbagai layanan transportasi umum di Provinsi Jakarta, layanan bus Transjakarta memiliki jumlah penumpang tertinggi namun dengan frekuensi perjalanan paling sedikit dibandingkan transportasi lainnya. Hal ini dijabarkan dalam tabel 1.

Tabel 1. Penumpang dan Frekuensi Perjalanan Transportasi Umum Jakarta

Jenis Layanan Transportasi Umum	Jumlah Penumpang (Januari 2024)	Frekuensi Perjalanan (Januari 2024)
Light Rail Transit (LRT)	96.837 orang	6.324 perjalanan
Mass Rapid Transit (MRT)	3.143.854 orang	8.241 perjalanan
Transjakarta	30.934.491 orang	4.395 perjalanan

Sumber: Statistik Perkembangan Transportasi Provinsi DKJ Januari 2024 (bps.go.id)

Kepadatan penumpang yang tidak selaras dengan jumlah armada berpotensi terjadinya pelecehan seksual dan memberikan pandangan kurang baik terhadap layanan transportasi umum (Ramadhan, 2023)

Tabel 2. Jumlah Kasus Pelecehan Seksual di Ruang Publik

Tahun	Sumber Data	Jumlah Kasus Pelecehan Seksual
2019	Survei Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA)	46,8% dari 62.224 mengaku pernah mengalami kekerasan seksual di transportasi umum (Farisa, Chutna & Meiliana, 2019).
2022	Survei Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA)	78% dari 4.236 perempuan pernah mengalami pelecehan seksual di ruang publik, dan 23% terjadi di transportasi umum termasuk sarana dan prasarana (Kementerian PPA, 2023).
2024	Catatan Tahunan Komnas Perempuan Laporan Dinas Pemberdayaan, Perlindungan Anak dan Pengendalian Penduduk (DPPAPP) DKI Jakarta	Menurut data Catatan Tahunan Komnas Perempuan ditemukan 1.451 kasus kekerasan seksual terjadi di ruang publik (Dian, 2024). Lebih lanjut, dalam laporan DPPAPP DKI Jakarta ditemukan 11 kasus pelecehan seksual di transportasi umum di Jakarta (Poskota.id, 2025).
2025	Media Konde.co	Menurut survei Konde.co terhadap 83 perempuan di Jakarta, 33% diantaranya pernah mengalami pelecehan seksual di transportasi publik dan 24% pernah melihat pelecehan seksual di transportasi publik (Adhari, 2025).

Sumber: Diolah peneliti dari berbagai sumber

Merujuk pada tabel 2 dapat diketahui bahwa masih banyak kasus pelecehan seksual yang terjadi di transportasi umum dan sebagian besar korbannya adalah perempuan. Hal ini perlu menjadi perhatian serius bagi PT Transjakarta mengingat 60% dari total pengguna layanan Transjakarta adalah perempuan (Lestari, 2025). Pada awalnya, PT Transjakarta memberlakukan area khusus perempuan sejak 12 Desember 2011 guna meminimalisir risiko pelecehan seksual.

Namun, penyediaan area khusus perempuan belum sepenuhnya mencegah terjadinya pelecehan seksual secara verbal dan visual (ITDP, 2021).

Maka dari itu, PT Transjakarta menyediakan bus Transjakarta khusus perempuan pada tanggal 21 April 2016. Tujuannya untuk mencegah berbagai bentuk tindakan pelecehan seksual dan meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi pelanggan perempuan. Pada peluncuran pertama, bus khusus perempuan melayani rute 1 sebagai rute terpadat dibandingkan rute lainnya, yaitu 1.821.350 pengguna.

Namun, jumlah armada bus khusus perempuan sejumlah 20 unit masih sangat terbatas jika dibandingkan dengan bus Transjakarta reguler yang mencapai 823 armada pada tahun 2024 (PT Transjakarta, 2024). Keterbatasan ini berpotensi kepada terbatasnya aksesibilitas pengguna perempuan sehingga angka pelecehan seksual masih fluktuatif selama 3 tahun terakhir, sebagaimana dalam tabel 3.

Tabel 3. Aduan Pelecehan Seksual di Bus Transjakarta

Tahun	Jumlah Aduan Kasus Pelecehan Seksual di Bus Transjakarta
2022	9 Kasus
2023	41 Kasus
2024	5 Kasus

Sumber: PPID Transjakarta

Data dalam tabel 3 dapat diketahui bahwa ketersediaan armada bus khusus perempuan yang terbatas berpotensi terganggunya tingkat kenyamanan pengguna

perempuan dan belum menyelesaikan permasalahan pelecehan seksual (Saparija et al., 2025). Pengalaman pengguna dalam menggunakan layanan menjadi dasar pembentukan pengetahuan dalam menilai layanan melalui rasa percaya (Dwiyanto, 2011). Namun, minimnya informasi terkait layanan bus Transjakarta khusus perempuan membuat pengguna laki-laki belum mengetahui ketentuan layanan ini. Hal ini juga menyebabkan perilaku reseptif terhadap eksistensi layanan bus khusus perempuan belum terbentuk secara optimal sebagaimana yang disampaikan pada gambar 1.

Gambar 1. Penolakan dari Pengguna Laki-Laki terhadap Layanan Bus Khusus Perempuan



Sumber: Media Sosial X Tahun 2024

Minimnya informasi menyebabkan layanan ini belum sepenuhnya dipahami oleh pengguna bus Transjakarta, khususnya penumpang laki-laki sebagai non sasaran. Sikap kooperatif akan muncul apabila pengguna layanan memiliki informasi yang memadai sebagai dasar pengetahuan yang mendorong sikap reseptif (Dwiyanto, 2011:366). Hal ini juga diperkuat oleh pengalaman pengguna layanan sebagaimana gambar 2.

Gambar 2. Resistensi Pengguna Laki-Laki

Arl. @rejekianakbaik · 15 Des 24
Akun parodi
Membalas @rejekianakbaik
Seorang pria paruh baya paksa
menaiki bus pink transjakarta yang
khusus perempuan kemudian dikasih
penjelasan sama petugas malah
berdebat hingga kurang lebih 3 jam
dan akhirnya si bapak digotong paksa
sama 3 orang petugas agar bus segera
beroperasi sesuai tujuan

Sumber: Media Sosial X Tahun 2024

Sikap resistensi terhadap layanan ini berpotensi menghambat pencapaian tujuan utama penyediaan layanan bus khusus perempuan dalam menghadirkan rasa aman dan nyaman bagi pengguna perempuan.

Masalah pelecehan seksual tidak hanya selesai dengan kesediaan layanan bus khusus perempuan pada rute 1. Namun, *public trust* juga menilai dari berbagai dimensi mengenai kesanggupan PT Transjakarta sebagai penyedia layanan untuk bertindak sesuai dengan yang diharapkan masyarakat sehingga dapat membentuk persepsi positif kepada pengguna layanan (OECD, 2017:130).

Oleh karena itu, kepercayaan publik dalam layanan bus Transjakarta khusus perempuan rute 1 sangat penting untuk dikaji lebih dalam guna mengetahui sejauh mana pengetahuan dan pengalaman pengguna dalam membentuk rasa percaya terhadap layanan bus khusus perempuan pada rute 1. Dengan demikian, penulis tertarik untuk meneliti mengenai “Analisis Public Trust dalam Layanan Bus Transjakarta Khusus Perempuan pada Rute 1 (Blok M – Kota)”.

KAJIAN TEORI

Menurut Dwiyanto (2011) kepercayaan publik merupakan dasar hubungan antara masyarakat dengan instansi pemerintah yang diberi wewenang oleh rakyat untuk menjalankan sistem pemerintahan. Berdasarkan tinjauan dari berbagai studi, Kim (dalam Dwiyanto, 2011) telah mengkaji lebih dari tiga puluh dimensi dalam menganalisis kepercayaan publik dan menyimpulkan lima dimensi yang penting untuk digunakan untuk menganalisa *public trust*, yaitu:

1. Komitmen yang kredibel

Komitmen yang kredibel adalah segala tindakan pemerintah dalam rangka pemenuhan janji kepada masyarakat melalui tindakan nyata yang dilakukan secara konsisten dari waktu ke waktu, serta berorientasi kepada *encapsulated interest*.

2. Ketulusan

Ketulusan memiliki makna bahwa segala tindakan yang dilakukan oleh instansi dan pejabat publik menunjukkan kepedulian yang tercerminkan melalui pelayanan publik yang dapat menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat.

3. Kejujuran

Kejujuran memiliki makna bahwa pegawai maupun instansi pemerintah tidak berbohong atau berbuat curang yang tercermin dalam setiap interaksi

secara langsung maupun dari berita di media massa.

4. Kompetensi

Kompetensi dinilai dari kapasitas dan kapabilitas yang dimiliki oleh instansi pemerintah dan aparatur negara dalam menjalankan tugas dan wewenangnya. Penilaian masyarakat terhadap kompetensi bersifat subjektif karena berkaitan dengan pengalaman dan ekspektasi setiap individu terhadap kinerja pelayanan.

5. Keadilan

Keadilan dinilai apabila layanan yang diberikan dapat dilaksanakan secara rasional dan proporsional serta tidak adanya diskriminatif dalam memberikan pelayanan.

Kajian mendalam mengenai kepercayaan publik juga dilakukan oleh *Organization for Economic Co-operation and Development (OECD, 2017:24)* yang menjelaskan bahwa *trust* terbentuk dari persepsi masyarakat yang dapat bersifat positif maupun negatif tergantung kepada seberapa besar harapan masyarakat dapat dipenuhi oleh pemerintah. Dalam hal ini, terdapat lima faktor yang dapat menjadi pendorong ataupun penghambat dalam meningkatkan *public trust*, diantaranya:

1. Daya tanggap, yaitu kemampuan untuk mendengarkan masyarakat dan memberikan umpan balik sebagai respon terhadap masukan masyarakat.

2. Keandalan, yaitu kemampuan untuk mendengarkan masyarakat dan memberikan umpan balik sebagai respon terhadap masukan masyarakat.
3. Integritas, yaitu keselarasan antara ucapan dan tindakan penyedia layanan sehingga memperkuat kredibilitas instansi publik.
4. Keterbukaan, yaitu penyediaan informasi secara luas dan transparan sehingga masyarakat dapat mengetahui dan memahami apa yang dilakukan oleh pemerintah.
5. Keadilan adalah pemerintah dapat menjamin bahwa layanan dapat menjangkau seluruh kelompok masyarakat tanpa ada unsur diskriminasi.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif deskriptif dalam menggambarkan dan memahami *public trust* dalam layanan bus Transjakarta khusus perempuan pada rute 1. Situs penelitian dilakukan pada tempat operasional layanan bus Transjakarta khusus perempuan rute 1 dengan tujuan Blok M-Kota. Penentuan informan dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive* dan teknik *snowball*, dimana informan terdiri dari perwakilan PT Transjakarta divisi sekretariat Perusahaan dan hubungan masyarakat, pramusapa Transjakarta, serta pengguna layanan bus

husus perempuan rute 1. Jenis data yang digunakan bersifat kualitatif dengan sumber data primer berupa wawancara mendalam (*in-depth interview*) dan hasil observasi lapangan, serta sumber data sekunder berupa jurnal, artikel, situs internet dan sumber lain yang relevan. Teknik pengumpulan data meliputi wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan dengan tahapan menurut Miles dan Huberman (Sugiyono, 2023:321), yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Kredibilitas data dilakukan melalui triangulasi sumber, cara, dan waktu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

***Public Trust* dalam Layanan Bus Transjakarta Khusus Perempuan Pada Rute 1**

Analisis penelitian dilakukan dengan menggunakan teori Kim (dalam Dwiyanto, 2011) untuk menganalisa sejauh mana layanan ini dinilai mampu memenuhi harapan pengguna perempuan untuk merasa aman dan nyaman serta menyesuaikan dengan kebutuhan pengguna perempuan, meliputi komitmen yang kredibel, ketulusan, kejujuran, kompetensi, dan keadilan.

1) Komitmen yang kredibel

Pengguna perempuan menilai PT Transjakarta memiliki kredibilitas awal yang

baik dalam memenuhi komitmen penyediaan layanan aman dan nyaman melalui bus khusus perempuan pada rute 1 karena mencegah ketidaknyamanan akibat berdesakan dengan penumpang laki-laki. Kemudian, pengguna perempuan menilai adanya ketersediaan armada dari waktu ke waktu meskipun dalam jumlah yang terbatas.

2) Ketulusan

Ketulusan dari PT Transjakarta dapat dinilai oleh pengguna perempuan apabila fasilitas dan desain layanan dari bus khusus perempuan pada rute 1 dapat memahami kebutuhan perempuan. Namun, pengguna menilai belum menemukan penyesuaian desain pada layanan ini. Hal ini dapat diketahui bahwa dari segi *handle grip* masih cukup tinggi untuk penumpang perempuan, kapasitas kursi yang kurang memadai, keterbatasan area kosong untuk menunjang aktivitas harian seperti barang belanja, stroller bayi, maupun kursi roda. Kemudian, sikap responsif dan cepat tanggap yang dilakukan oleh pramusapa kepada masyarakat belum dinilai sebagai bentuk ketulusan sebagaimana yang dikemukakan Kim (dalam Dwiyanto, 2011:370) karena tindakan petugas tersebut dipandang sebagai bentuk kepatuhan terhadap SOP pramusapa dalam berinteraksi kepada penumpang.

3) Kejujuran

Petugas pramusapa sudah menunjukkan

perilaku jujur karena memberikan informasi sesuai dengan pengetahuan yang diketahui oleh petugas lapangan. Minimnya keterbukaan informasi mendorong penumpang perempuan untuk memberikan kepercayaan terhadap informasi yang disampaikan oleh pramusapa halte, serta menggantungkan informasi secara insidental dengan percaya terhadap identitas visual armada dari segi perbedaan warna dan eksterior armada yang memiliki stiker “bus perempuan”.

4) Kompetensi

Masyarakat menilai bahwa PT Transjakarta memiliki keterbatasan kapasitas armada bus khusus perempuan rute 1 yang berdampak langsung pada rendahnya frekuensi kemunculan bus pink sehingga *headway* (jarak waktu tunggu antar armada) cenderung lama. Hal ini juga berkaitan dengan preferensi penggunaan layanan bus khusus perempuan menjadi lebih rendah dibandingkan bus reguler. Keterbatasan kompetensi dalam penyediaan armada berimplikasi kepada preferensi pengguna perempuan dalam mengakses layanan bus khusus perempuan pada rute 1.

Selain itu, kepercayaan terhadap kompetensi layanan dinilai dari kapabilitas pemerintah, melalui kinerja pramusapa yang dinilai mampu menjaga kenyamanan karena okupansi penumpang lebih kondusif dibandingkan bus reguler dan dinilai lebih

teliti dalam memastikan penumpang yang masuk ke dalam layanan bus khusus perempuan.

5) Keadilan

Layanan bus khusus perempuan tetap menyediakan empat kursi prioritas dan area kursi roda bagi penumpang disabilitas serta menyediakan *ramp portable* di setiap halte. Namun, pengguna perempuan menilai bahwa aksesibilitas layanan bus khusus perempuan belum secara proposional diakses sepanjang waktu operasional karena lebih mudah dijangkau pada jam *rush hour* pada sore hari.

Faktor Penghambat dalam Meningkatkan *Public Trust* dalam Layanan Bus Transjakarta Khusus Perempuan Pada Rute 1

Dalam membentuk kepercayaan publik, ada beberapa faktor penghambat dalam meningkatkan *public trust* dalam layanan bus transjakarta khusus perempuan pada rute 1, yaitu faktor daya tanggap, keandalan, integritas, dan keterbukaan.

1) Daya Tanggap

Pengguna masih belum pernah melaporkan terkait layanan bus khusus perempuan pada rute 1. Ketiadaan laporan terhadap layanan bus pink mencerminkan minimnya kepercayaan pengguna terhadap mekanisme responsivitas laporan masyarakat. Dalam hal ini, PT Transjakarta belum mampu meningkatkan responsivitas melalui umpan balik pengguna dan

pengalaman aktual sehingga belum dapat mendorong kepercayaan publik.

2) Keandalan

Pengguna perempuan menilai bahwa layanan bus khusus perempuan pada rute 1 belum dapat diandalkan karena sulit untuk diprediksi dan memiliki *headway* yang cenderung lebih lama dibandingkan bus reguler, yaitu sekitar 30 menit. Hal ini juga diperkuat karena kehadiran layanan bus khusus perempuan belum dapat dipantau melalui monitor TV halte maupun aplikasi TIJE.

3) Integritas

Masyarakat menilai bahwa layanan Transjakarta perempuan belum bus khusus ada penyesuaian desain layanan sehingga masih dianggap sama dengan bus reguler, sehingga belum memenuhi harapan pengguna perempuan seperti kapasitas penumpang dalam layanan yang lebih sedikit karena minimnya keterbatasan kursi penumpang dibandingkan bus reguler. Selain itu, ketersediaan pramudi tidak menentu selalu pramudi perempuan, tetapi juga ditemukan pramudi laki-laki. Hal ini dinilai belum ada keselarasan antara konsep bus perempuan dengan operasional penyediaan layanan.

Keterbukaan

Pengguna perempuan memiliki keterbatasan dalam mengakses informasi mengenai layanan bus khusus perempuan.

Pengguna memiliki kesulitan dalam melacak keberadaan bus khusus perempuan karena ketiadaan informasi lewat monitor TV Halte maupun aplikasi TIJE. Keterbatasan informasi berimplikasi kepada minimnya pengetahuan pengguna akan layanan dan menghambat partisipasi masyarakat dalam memberikan masukan terkait pengembangan layanan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, tiga dari lima dimensi kepercayaan publik diidentifikasi belum cukup kuat dalam membangun kepercayaan publik, yaitu dimensi ketulusan, dimensi kompetensi, dan dimensi keadilan. Hal ini menandakan bahwa kepercayaan masyarakat terhadap layanan bus Transjakarta khusus perempuan pada rute 1 belum sepenuhnya terbangun.

Faktor yang menjadi penghambat dalam meningkatkan *public trust* dalam layanan bus Transjakarta khusus perempuan pada rute 1 karena lemahnya daya tanggap, keandalan, integritas, dan keterbukaan. Hal ini tercermin dari minimnya interaksi dua arah antara penyedia layanan dengan pengguna layanan yang dinilai belum adanya penyesuaian desain layanan yang memahami kebutuhan perempuan, serta masih terbatasnya informasi resmi yang dapat diakses oleh pengguna perempuan.

SARAN

1. PT Transjakarta perlu meningkatkan keterbukaan informasi kepada publik, seperti nomor armada yang beroperasi di rute 1, kejelasan jam operasional, serta jumlah armada yang beroperasi setiap harinya.
2. PT Transjakarta perlu melakukan sosialisasi kepada seluruh pengguna layanan bus Transjakarta guna meningkatkan pemahaman dan kepatuhan terhadap ketentuan dari layanan bus khusus perempuan di rute 1.
3. PT Transjakarta perlu melakukan penyesuaian jumlah armada khususnya pada rute 1 dan melakukan penyesuaian desain dan fasilitas dari armada bus khusus perempuan yang lebih ramah terhadap perempuan. Seperti penyesuaian tinggi handle grip, jumlah kapasitas kursi.
4. PT Transjakarta perlu meningkatkan kapasitas sumber daya manusia, khususnya pramudi perempuan guna keselarasan konsep layanan bus khusus perempuan.

DAFTAR PUSTAKA

- Adhari, L. M. (2025). Apakah Transportasi Publik Kita Sudah Berperspektif Gender Inklusi?: Hasil Riset Konde.co. Konde.Co. <https://www.konde.co/2025/03/apakah-transportasi-umum-kita-sudah-berperspektif-gender-dan-inklusi-hasil-riset-konde-co-1/>
- Al Karim, M., Jati Utomo, G., & Fauziah, B. (2019). Kualitas Hidup dan Pertumbuhan Ekonomi Studi Kasus DKI Jakarta dan Daerah Penyangganya. 15(3), 227–247. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/pwk.v15i3.22287>
- Badan Pusat Statistik. (2025). Jumlah Penduduk Pertengahan Tahun (Ribuan Jiwa) 2025. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTk3NSMy/jumlah-penduduk-pertengahan-tahun--ribu-jiwa-.html>
- Badan Pusat Statistik. (2020). Persentase Penduduk Daerah Perkotaan Hasil Proyeksi Penduduk menurut Provinsi, 2015 - 2035. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/1/MTI3NiMx/persentase-penduduk-daerah-perkotaan-hasil-proyeksi-penduduk-menurut-provinsi-2015---2035.html>
- Badan Pusat Statistik. (2024). Statistik Komuter Jabodetabek (3rd ed.). <https://www.bps.go.id/id/publication/2024/03/28/33b6bef825944e576e7ea3ba/statistik-komuter-jabodetabek-hasil-survei-komuter-jabodetabek-2023.html>
- Dewi, P. (2025). Urbanisasi, antara Harapan dan Tantangan. Kompas.Com. <https://www.kompas.id/artikel/urbanisasi-antara-harapan-dan-tantangan>
- Dian, R. (2024). CATAHU Komnas Perempuan 2024 Catat Adanya Peningkatan Aduan Kekerasan Seksual di Ruang Publik. Narasi TV. <https://narasi.tv/read/narasi-daily/catahu-komnas-perempuan>
- Dwiyanto, A. (2013). *Mengembalikan kepercayaan publik melalui reformasi birokrasi*. Gramedia Pustaka Utama.
- Farisa, Chutna, F., & Meiliana, D. (2019). Survei KRPA: Perempuan 13 Kali Lebih Rentan Alami Pelecehan Seksual di Ruang Publik. Kompas.Com. <https://nasional.kompas.com/read/2019/11/27/13414591/survei-krpa-perempuan-13-kali-lebih-rentan-alami-pelecehan-seksual-di-ruang?page=all>
- ITDP. (2021). Pelecehan dan Kekerasan Seksual di Transportasi Publik. Institute for Transportation & Development Policy. indonesia.org/multimedia/pelecehan-dan-kekerasan-seksual-di-transportasi-publik/
- Kementerian PPA. (2023). Menteri PPPA

- Dukung Transportasi Publik Bebas Kekerasan Seksual. <https://www.kemenpppa.go.id/page/view/NDc5MA==>
- Lestari, A. P. (2025). Marak Pelecehan Seksual di Fasilitas Umum: Kebijakan Pemerintah Mesti Serius Lindungi Perempuan. *Konde.Co*. <https://www.konde.co/2025/02/marak-pelecehan-seksual-di-fasilitas-umum-kebijakan-pemerintah-mesti-serius-lindungi-perempuan/>.
- OECD. (2017). *Trust and Public Policy: How Better Governance Can Help Rebuild Public Trust*.
- Poskota.id. (2025). Transportasi Umum Jakarta Rawan Pelecehan Seksual, Ada 11 Kasus dalam Setahun. *Pos Kota.Co.Id*. <https://www.poskota.co.id/2025/01/19/transportasi-umum-jakarta-rawan-pelecehan-seksual-ada-11-kasus-dalam-setahun>
- PT Transjakarta. (2024). Lompatan Pertumbuhan Bekelanjutan Menuju Jakarta Kota Global.
- Ramadhan, A. (2023). Pelecehan Seksual di Transjakarta, Perlukah Penambahan Armada? Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta, June.
- Saparija, N. A., Kusuma, A. J., Pembangunan, U., & Veteran, N. (2025). Analisis Implementasi Layanan Bus Pink Transjakarta sebagai Kebijakan Transportasi Ramah Perempuan dalam Perspektif Feminisme. *Jurnal Ilmu Kesejahteraan Sosial*, 14(1). <https://doi.org/10.15408/empati>.
- Statistika.Com. (2025). Indonesia: Urbanization from 2013 to 2023. <https://www.statista.com/statistics/455835/urbanization-in-indonesia/#:~:text=Urbanization means the share of,in urban areas and citie>.