



This is an open access article under
CC-BY-SA license

* Corresponding Author

ANALISIS IMPLEMENTASI LAYANAN BUS PINK TRANSJAKARTA SEBAGAI KEBIJAKAN TRANSPORTASI RAMAH PEREMPUAN DALAM PERSPEKTIF FEMINISME

Nayla Azalia Saparija^{1*}, Ardli Johan Kusuma²
Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

Email: ^{1*}azalianaylassss@gmail.com, ²ardli.johank@upnvj.ac.id

Abstract. Cases of sexual harassment against women on public transportation show alarming and increasing numbers in the last 10 years. Buses are the location with the highest harassment rate, especially during peak hours. Although women have the right to access public facilities with a sense of security, they are still often victims of harassment. In an effort to reduce these cases, Transjakarta has provided a women-only Pink Bus service since 2016. This research aims to determine the significant impact of the Pink Bus policy on women's mobility. This research uses a qualitative method with a descriptive approach, collecting data through observation, interviews, and documentation. The analysis was conducted with a feminist urban mobility perspective, paying attention to aspects of mobility, intersectionality, and inclusivity in dealing with sexual harassment. The pink bus is considered a temporary solution that does not solve the root causes of sexual harassment in public transportation. The research also identifies factors inhibiting the effectiveness of the Pink Bus policy, such as the limited number of fleets, uneven operating hours, lack of socialization and harassment cases that have actually increased despite the Pink Bus policy. The results of this research are expected to provide insights for the development of safer and more inclusive transportation policies for women.

Keyword: Pink Bus, Sexual Harassment, Transportation, Policy.

Abstrak. Kasus pelecehan seksual terhadap perempuan di transportasi umum menunjukkan angka yang mengkhawatirkan dan terus meningkat dalam 10 tahun terakhir. Bus menjadi lokasi dengan tingkat pelecehan tertinggi, terutama saat jam padat. Meskipun perempuan memiliki hak untuk mengakses fasilitas umum dengan rasa aman, mereka masih sering menjadi korban pelecehan. Sebagai upaya mengurangi kasus ini, Transjakarta menyediakan layanan Bus Pink khusus wanita sejak 2016. Penelitian ini memiliki tujuan untuk mengetahui dampak signifikan kebijakan Bus Pink terhadap mobilitas perempuan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan deskriptif, mengumpulkan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Analisis dilakukan dengan perspektif feminisme urban mobility, memperhatikan aspek mobilitas, interseksionalitas, dan inklusivitas dalam menangani pelecehan seksual. Bus pink dianggap sebagai solusi sementara yang tidak menyelesaikan akar masalah pelecehan seksual di transportasi publik. Penelitian juga mengidentifikasi faktor penghambat efektivitas kebijakan Bus Pink, seperti terbatasnya jumlah armada, belum meratanya jam operasional, kurangnya sosialisasi dan kasus pelecehan yang justru meningkat meski dibuatnya kebijakan Bus Pink. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan bagi pengembangan kebijakan transportasi yang lebih aman dan inklusif bagi perempuan.

Kata Kunci: Bus Pink, Pelecehan Seksual, Transportasi, Kebijakan.



PENDAHULUAN

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kebijakan Bus Pink yang dikhususkan untuk penumpang wanita oleh PT Transjakarta. Analisis berfokus terhadap bagaimana Bus Pink TransJakarta berdampak dalam mewujudkan kebutuhan dan keadilan mobilitas terhadap perempuan di DK Jakarta. Mobilitas perkotaan pada intinya merupakan pergerakan individu maupun non individu seperti transportasi yang bergerak dalam sebuah kota. Kebijakan Bus Pink dapat dilihat sebagai respons terhadap kebutuhan akan ruang yang lebih aman bagi perempuan dalam transportasi umum.

Pelecehan seksual di ruang publik, khususnya didalam transportasi umum merupakan isu yang cukup serius, berdasarkan hasil survei Komisi Nasional Anti Kekerasan Terhadap Perempuan (Komnas Perempuan) di tahun 2018, tercatat sebanyak 406.176 ribu kasus pelecehan seksual, kasus ini mengalami kenaikan sebanyak 14 persen dibandingkan tahun sebelumnya. Hasil menunjukkan bahwa bahwa Bus merupakan transportasi dengan tingkat pelecehan seksual tertinggi. Kasus-kasus ini menunjukkan bahwa tata kelola ruang publik belum maksimal dalam menyediakan ruang aman antara laki-laki dan perempuan. Menurut Tamin (2003), infrastruktur transportasi perkotaan memiliki dua fungsi utama yakni sebagai alat pengarah pembangunan kota dan sebagai fasilitas pendukung pergerakan. Namun nyatanya, masih banyak pengguna transportasi umum, khususnya perempuan, yang merasa kurang aman akibat maraknya tindakan pelecehan seksual. Perempuan sering kali menjadi objek pelecehan meskipun mereka memiliki hak untuk mengakses fasilitas umum dengan rasa aman. Pelecehan terhadap perempuan di dalam transportasi umum seringkali dilakukan saat jam padat sehingga situasi menjadi berdesak-desakkan. Situasi tersebut kemudian dimanfaatkan oleh pelaku pelecehan seksual untuk melakukan aksi tak bermoral kepada penumpang perempuan. Para penumpang yang seharusnya merasa nyaman di dalam transportasi umum justru malah mendapatkan perilaku yang tidak lazim dari penumpang lain (Tamin, 2003).

Transjakarta sebagai penyedia layanan transportasi umum turut serta dalam upaya mengurangi kasus pelecehan seksual. Transjakarta merupakan layanan transportasi umum di bawah naungan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang tersedia untuk masyarakat kota Jakarta dengan tarif terjangkau. Transjakarta beroperasi sejak tahun 2004 di daerah Jakarta dan sekitarnya dengan menggunakan sistem Bus Rapid Transit (BRT). Akibat ketergantungan warga DKI Jakarta pada transportasi umum, penumpang Transjakarta mengalami kenaikan dari tahun 2023 yang sebelumnya berjumlah 1.1 juta penumpang harian. Pada tahun 2024, penumpang Transjakarta mencapai angka 1.3 juta perhari (Ucy Sugiarti, 2024). Dalam upaya mengurangi kasus pelecehan seksual, beberapa tindakan preventif yang telah dilakukan oleh Transjakarta yakni dengan menyediakan bangku khusus wanita yang telah beroperasi sejak 12 Desember 2011 hingga saat ini. Bangku khusus wanita di dalam Bus Transjakarta terletak di bagian depan bus dekat dengan pintu bagian tengah. Muhammad Akbar selaku Kepala Badan Layanan Umum Transjakarta saat itu menilai bahwa kebijakan ini memiliki tujuan agar penumpang wanita merasa aman dan nyaman saat menggunakan Transjakarta (Nazhif, 2022).

Gambar. 1.1 Jumlah Penumpang Transjakarta Tahun 2023-2024



Sumber: goodstats.id

Selain itu, pada tanggal 23 April 2016 yang bertepatan dengan Hari Kartini, Basuki Tjahaja Purnama yang saat itu menjabat sebagai Gubernur DKI Jakarta memberikan sebuah 'kado' dalam rangka perayaan feminisme Kartini

berupa Bus berwarna pink khusus wanita bertuliskan *Habis Gelap Terbitlah Terang*. Bus tersebut diluncurkan oleh Ketua Ketua Tim Penggerak (TP) PKK DKI Jakarta, Veronica Tan sekaligus Istri dari Basuki Tjahaja Purnama dengan harapan perempuan tidak lagi merasa takut dan risih saat menaiki Transjakarta. Direktur Utama PT Transjakarta saat itu yakni Budi Kaliwono juga mengungkapkan tujuan dari adanya peluncuran Bus ini antara lain untuk memberikan rasa aman dan nyaman kepada penumpang perempuan dalam mengantisipasi hal-hal yang mengarah ke dalam pelecehan seksual ataupun tindakan kriminal lainnya. Tak hanya penumpang khusus wanita, Bus Pink juga dikendarai oleh pengemudi wanita. Isi dari Bus Pink kurang lebih sama dengan Bus Transjakarta lainnya dengan kapasitas 38 orang untuk kursi duduk dan 80 orang untuk penumpang berdiri. Pada 2016, Bus Pink memiliki 10-unit bus yang beroperasi pada koridor 1 dengan rute Blok M-Kota, Koridor 6 Ragunan-Dukuh Atas dan Koridor 9 dengan rute Pinang-Ranti pluit. Sayangnya, kebijakan Bus Pink harus terhenti dikarenakan adanya kebijakan pandemi (Kurnia Sari Azizah, 2016).

Ketika era pandemi sudah mulai mereda, Transjakarta kembali mengoperasikan kebijakan Bus Pink yang hanya dapat diakses oleh wanita dan resmi beroperasi kembali pada Senin, 22 Juli 2022. Kepala Divisi Sekretaris Perusahaan Transjakarta, Anang Rizkani Noor mengatakan bahwa kembalinya kebijakan Bus Pink didasari oleh maraknya kasus pelecehan seksual di transportasi umum. Tingginya angka tersebut dijadikan acuan oleh pihak Transjakarta sebagai bentuk komitmen dalam memprioritaskan kenyamanan penumpang. Salah satu penumpang Bus Pink yang merupakan wanita berusia 31 tahun merasakan dampak dari adanya kebijakan ini, ia menganggap dengan menggunakan Bis Pink, resiko pelecehan akan semakin minim karena tidak harus berdesak-desakan dengan penumpang pria apabila bus sedang full. Kebijakan ini mencerminkan upaya untuk menciptakan ruang publik yang lebih ramah terhadap perempuan, meskipun ada kritik terkait diskriminasi gender yang mungkin muncul (Nelfira, 2022).

Gambar 1.2 Koridor Bus Pink



Sumber: Transportasi Jakarta

Tabel 1.1 Jumlah Kasus Pelecehan Seksual Transjakarta

No.	Tahun	Jumlah Kasus
1.	2021	7
2.	2022	9
3.	2023	41

Sumber: www.kompas.com

Pihak Transjakarta berencana agar Bus Pink dapat mengoperasikan 20 armada bus dengan tahap awal 15 armada Bus Pink dioperasikan pada 5 koridor yakni Koridor 2 dengan rute (Pulogadung-Harmoni). Koridor 3 dengan rute (Kalideres-Pasar Baru), Koridor 9 dengan rute (Pinang Ranti-Pluit), Koridor 13 dengan rute (Ciledug-Tendean), dan PGC-Harmoni (5C) dan 5 koridor unit lainnya beroperasi pada Maret 2023. Namun saat ini, Bus Pink hanya memiliki 10-unit armada resmi milik Transjakarta dan sisanya merupakan Bus dari operator yang bermitra dengan Transjakarta seperti Mayasari, Bianglala, dan Steady Safe. Rute operasional Bus Pink rupanya hanya bersifat situasional atau sesuai dengan rencana pengoperasian ditambah lagi kasus pelecehan seksual yang masih kerap terjadi di dalam Transjakarta dengan mayoritas korban berjenis kelamin perempuan yakni sebanyak 60% (Instagram @pt_Transjakarta, 2023).

Komisioner dari Komnas Perempuan, Mariana Amirudin, berpendapat bahwa kebijakan Bus Pink bisa mendiskreditkan perempuan dan tidak efektif dalam jangka panjang. Menurutnya, pelecehan seksual tidak disebabkan oleh percampuran gender di ruang publik, melainkan oleh perilaku pelaku. Djoko

Setijowarno selaku pakar kebijakan transportasi mendukung pandangan ini dan menekankan bahwa pemberian sanksi yang tegas lebih efektif daripada pemisahan berdasarkan gender. Djoko mulai membandingkan kebijakan di Indonesia dan negara-negara di Eropa karena di Eropa tidak diterapkan kebijakan berupa pemisahan ruang pada transportasi publik namun sanksi yang diberikan pada pelaku pelecehan sangat ketat, alhasil tingkat stress warga negara Eropa saat menggunakan transportasi umum rendah. Kritik ini mencakup pandangan bahwa kebijakan tersebut dapat mengasumsikan semua laki-laki berpotensi sebagai pelaku pelecehan seksual, serta menyarankan bahwa solusi seharusnya lebih fokus pada edukasi dan penegakan hukum yang lebih tegas terhadap pelaku pelecehan (Basuki, 2022). Melansir dari komentar pada artikel media Kompas.com terkait peresmian kembali Bus Pink khusus wanita oleh Transjakarta, beberapa warganet justru bertolak belakang dengan dibuka kembalinya kebijakan ini. Sebagian menganggap bahwa kebijakan ini tidak menerapkan prinsip kesetaraan gender.

"Kalo gitu harus ada bus pria, biar setara dalam hal apapun." "Buang2 uang. Salah sendiri pake tengtop, kan mengundang hawa nafsu. pake hijab kan aman. Mwehehe." ucap beberapa warganet terkait pengoperasian kembali kebijakan Bus Pink.

Mengacu dari kebijakan Gerbong Khusus Perempuan (GKP) di Kereta Rel Listrik (KRL), kebijakan ini justru banyak menimbulkan konflik antar perempuan seperti saling mencibir, berebut kursi, dan lain-lain sehingga menunjukkan situasi hilangnya rasa simpati dan empati terhadap sesama perempuan ditambah dengan tingkat stress yang tinggi. Dalam artikel yang ditulis oleh Lidwina Hana (2018) dengan judul Kesetaraan Gender di Atas Rel Kereta juga menceritakan bahwa terdapat seorang perempuan yang benci jika tempat duduknya di dalam KRL digunakan oleh Ibu Hamil. Pengoperasian kembali Bus Pink dikhawatirkan melahirkan adanya pembentukan stereotip terhadap perempuan dan laki-laki karena menganggap adanya kebijakan Bus Pink seolah-olah membuat perempuan lebih diprioritaskan

dibandingkan laki-laki. Stereotip merupakan pemberian sifat tertentu terhadap individu maupun kelompok (Caraka, 2021).

Menurut Liliweri (2005), stereotip merupakan keyakinan seseorang untuk mengkategorikan sifat tertentu yang cenderung negatif tentang orang lain yang dipengaruhi oleh pengetahuan dan pengalaman. Stereotip dianggap sebagai pelabelan terhadap manusia, aktivitas, maupun benda yang dikategorikan kedalam maskulin maupun feminim. Stereotip gender yang termanifestasi dalam kebijakan Bus Pink Khusus Wanita mencerminkan asumsi bahwa perempuan memerlukan perlindungan khusus dan ruang terpisah dalam transportasi publik. Meski tujuannya adalah memberikan rasa aman bagi penumpang perempuan dari pelecehan seksual, kebijakan ini secara tidak langsung memperkuat pandangan stereotip bahwa perempuan adalah makhluk yang rentan. Dalam konteks teori feminisme urban mobility, penting untuk mengevaluasi apakah kebijakan ini benar-benar meningkatkan mobilitas perempuan atau justru memperkuat stereotip gender bahwa perempuan memerlukan perlindungan khusus. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif untuk mendapatkan pemahaman yang mendalam mengenai pengalaman dan persepsi penumpang perempuan terhadap kebijakan Bus Pink.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan menggunakan pendekatan bentuk deskriptif. Proses penelitian dari metode ini bersifat kurang terpolat serta data hasil penelitian yang dihasilkan oleh metode kualitatif lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan di lapangan. Menurut Sugiyono, metode kualitatif dilakukan dalam kondisi alamiah (*natural setting*) dan pada awalnya, metode ini lebih banyak dilakukan untuk penelitian pada bidang antropologi budaya (Sugiyono, 2018).

Peneliti menggunakan teknik pengumpulan data dengan metode dokumentasi serta melakukan wawancara dengan narasumber yang berkaitan dengan topik yang diambil oleh peneliti. Melalui wawancara, peneliti berupaya menggali berbagai perspektif, mulai dari pengalaman langsung penumpang

perempuan yang menggunakan layanan Bus Pink, hingga pandangan penumpang laki-laki terhadap kebijakan ini. Dalam penelitian ini, peneliti menggabungkan sumber data primer dan sumber data sekunder, hal ini bertujuan untuk memperkuat data yang diambil untuk penelitian terkait Analisis Implementasi Kebijakan Ramah Perempuan Bidang Transportasi Dalam Perspektif Feminisme. Penggunaan kedua sumber data ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang komprehensif tentang dampak kebijakan Bus Pink terhadap keamanan penumpang perempuan dan perspektif feminisme dalam transportasi publik.

Hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis kemudian akan dikorelasikan dalam teori feminisme urban mobility oleh pemikiran *Elina Penttinen dan Anitta Kynsilehto* dalam bukunya yang berjudul *Gender and Mobility*. Dalam buku ini membahas tentang bagaimana mobilitas perkotaan sering kali mengalami berbagai bentuk seksisme. Informan yang dipilih oleh peneliti tentu memiliki kredibilitas yang dapat dipertanggungjawabkan dalam penelitian ini seperti Staf Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang berkaitan langsung terhadap perencanaan serta regulasi kebijakan Bus Pink Transjakarta, hingga narasumber lainnya yang memiliki keterkaitan dengan penelitian ini.

HASIL DAN DISKUSI

Bab ini merupakan pembahasan utama yang dilakukan oleh penulis terkait bagaimana implementasi Bus Pink Transjakarta sebagai salah satu kebijakan ramah perempuan akan pada bidang transportasi. Bab ini akan membahas tentang gambaran umum mengenai kebijakan ramah perempuan, kondisi pelecehan seksual di dalam transportasi umum yang menjadi salah satu penyebab adanya sebuah kebijakan ramah perempuan, kemudian dinamika apa saja yang muncul setelah adanya kebijakan ramah perempuan. Dalam bab ini juga menganalisis apakah kebijakan Bus Pink Transjakarta sudah memenuhi standar kebijakan yang baik melalui perspektif feminisme. Sehingga bab ini akan menjawab pertanyaan penelitian yakni

bagaimana implementasi kebijakan pelayanan transportasi publik Bus Pink Transjakarta berdampak dalam mewujudkan kebutuhan dan keadilan mobilitas terhadap perempuan di DKI Jakarta.

Sejarah Kebijakan Ramah Perempuan

Sepanjang sejarah umat manusia, kekerasan terhadap perempuan telah berlangsung tak terkecuali dengan perempuan di Indonesia. Jauh sebelum kemerdekaan, tercatat berbagai macam kasus kekerasan seksual oleh para aktivis perempuan seperti kasus kawin paksa, perceraian sepihak, poligami tanpa memperhatikan keadilan pihak perempuan, serta bentuk semena-mena lainnya. Meski merupakan masalah global dan terjadi selama bertahun-tahun, kekerasan terhadap perempuan masih belum menjadi perhatian publik. Sebagai bagian dari masyarakat, perempuan tentu memiliki hak untuk ikut serta atas apa yang terjadi pada lapisan masyarakat termasuk dalam menyelesaikan persoalan yang dihadapi baik dalam bidang sosial, ekonomi hingga politik (Hartimah & Rauf, 2003).

Perjuangan pertama yang dilakukan oleh perempuan yakni pada awal abad ke-20 dengan tujuan memiliki kebebasan yang setara dengan laki-laki. Perjuangan dimulai dengan cara merealisasikan gagasan yang dibuat oleh Kartini bahwa pendidikan merupakan prioritas utama bagi perempuan karena pendidikan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap kemajuan bangsa sebagai landasan generasi penerus bangsa dalam menerima pendidikan (Dewi & Kasuma, 2014). Pasca reformasi tahun 1998, Undang-undang sebagai acuan untuk DPR (Dewan Perwakilan Rakyat) menghasilkan acuan kebijakan yang berlandaskan perempuan dimulai dengan kebijakan UU No. 23 tahun 2004 mengenai Penghapusan Kekerasan Dalam Rumah Tangga. Ditinjau dari sisi eksekutif, pemerintah juga memiliki Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2000 yang membahas tentang Pengarusutamaan Gender (PUG) dalam pembangunan. Namun sayangnya, masih terdapat berbagai rancangan kebijakan yang hingga saat ini masih melakukan proses pembahasan yang cukup lama bahkan terdapat rancangan yang belum sah menjadi sebuah undang-undang. Berbagai rancangan

kebijakan yang cukup lama disahkan tersebut antara lain RUU Perlindungan Pekerja Rumah Tangga dan RUU Tindak Pidana Kekerasan Seksual (RUU TPKS) yang sebelumnya dikenal sebagai RUU Penghapusan Kekerasan Seksual Di sisi lain, terdapat rancangan undang-undang yakni RUU Keadilan dan Kesetaraan Gender yang hingga saat ini belum juga disahkan (Studi et al., 2021). Selain itu, terdapat kebijakan yang menjamin kesetaraan warga negara di dalam transportasi publik termasuk perempuan yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun faktanya, perempuan masih sering kali mengalami isu diskriminasi gender dan sosial dalam mengakses transportasi publik. Isu-isu tersebut dinilai melalui transportasi publik yang belum memenuhi aspek kinerja angkutan umum berupa keamanan, keselamatan, keterjangkauan, keteraturan dan kesetaraan (Levi, 2021).

Indonesia termasuk negara yang kerap menghadapi permasalahan pelecehan seksual terhadap perempuan di ruang publik khususnya transportasi umum. Pada tahun 2023, catatan tahunan Komnas Perempuan menunjukkan bahwa pada tahun 2022, kasus pelecehan seksual dalam ruang publik mencapai 2.978 kasus. Terdapat 5 (lima) transportasi umum yang paling banyak terjadi kasus pelecehan seksual pada laporan tersebut yakni angkot, KRL, taksi daring, dan juga bus (Intervensi et al., 2024). Payung hukum berupa sebuah kebijakan dalam memperjuangkan perlindungan terhadap perempuan sangat diperlukan agar dapat meminimalisir tindakan yang semena-mena melanggar aturan hukum. Berbagai bentuk tindakan diskriminasi terhadap perempuan seperti tindakan pelecehan merupakan bukti bahwa saat ini perencanaan transportasi khususnya dalam pelayanan angkutan umum belum memenuhi standar kebutuhan mobilitas perempuan.

Perlindungan perempuan merupakan tanggung jawab semua pihak mulai dari pemerintah, penegak hukum dan juga stakeholder yang harus dilibatkan dalam perlindungan perempuan agar kedepannya perempuan terhindar dari tindakan yang membahayakan dirinya. Salah satu kebijakan yang dianggap efektif dalam mencegah tindakan

pelecehan seksual di dalam transportasi umum yakni dengan melakukan pemisahan antara laki-laki dan perempuan. Kebijakan seperti ini telah dilakukan pada tahun 1992 oleh Komite Keamanan untuk Perempuan Perkotaan Perkotaan (Women's Urban Security Committee) di Montreal Canada dengan tujuan meningkatkan keamanan perempuan dalam mengakses angkutan umum terlebih mayoritas pengguna transportasi umum berasal dari perempuan (Levi, 2021).

Pada tahun 2011, PT Transjakarta sebagai penyedia transportasi umum di DKI Jakarta meluncurkan kebijakan pemisahan bangku antara laki-laki dan perempuan. Sebelum diterapkannya kebijakan, transjakarta melakukan survei terlebih dahulu dan hasil survei mengatakan 90 persen responden setuju terhadap kebijakan tersebut. Beberapa waktu kemudian pada tahun 2016 tepatnya pada Hari Kartini di tanggal 21 April 2016, PT Transjakarta kembali meluncurkan bus berwarna merah muda khusus perempuan.

Sebagai National Programme Officer Gender, Iriantoni Almuna menyebutkan bahwa beberapa negara menganggap adanya kebijakan segregasi seperti pemisahan gender menandakan bahwa perempuan belum sepenuhnya mendapatkan akses yang aman dan nyaman dalam menggunakan transportasi umum karena mereka masih rentan mengalami tindakan pelecehan seksual. Kebijakan pemisahan gender di dalam transportasi publik hanya dapat dijadikan solusi sementara karena seolah-olah mengeksklusifkan perempuan tetapi tidak dapat dianggap sebagai tindakan diskriminasi (Wardhani, 2017).

Pelecehan Seksual dalam Transportasi Publik

Kekerasan seksual seringkali diawali dengan tindakan pelecehan secara verbal kemudian mengarah ke serangan seksual. Kekerasan seksual mencakup tindakan yang berhubungan dengan seksualitas tanpa seizin korban. Tindakan kekerasan seksual seringkali diiringi dengan tekanan serta ancaman seperti kasus prostitusi dan perdagangan perempuan. Sedangkan pelecehan seksual merupakan tindakan fisik maupun non fisik yang membuat

korban merasa tidak nyaman bahkan terganggu secara mental Pada tahun 2019, Komnas Perempuan mengeluarkan data terkait kasus pelecehan seksual terhadap perempuan. Data tersebut menunjukkan bahwa kasus pelecehan seksual yang menimpa perempuan di Indonesia mengalami peningkatan sebanyak 6 persen yakni mencapai 431.471 kasus yang sebelumnya berjumlah 406.178 kasus. Di tahun 2020, angka kasus pelecehan seksual mengalami penurunan hingga 31 persen yakni sebanyak 299.111 kasus (Komisi Nasional Perempuan, 2019). Meskipun mengalami penurunan, angka pelecehan seksual tersebut masih terbilang cukup tinggi bahkan memasuki situasi darurat bagi seluruh perempuan di Indonesia. Jakarta termasuk dalam sembilan dari sepuluh kota paling berbahaya di dunia untuk perempuan. Pada tahun 2020, terdapat 8 kasus pelecehan seksual berdasarkan data dari Pusat Pelayanan Terpadu Pemberdayaan Anak dan Perempuan DK Jakarta (Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2020). Kasus pelecehan seksual terhadap perempuan menunjukkan angka yang mengkhawatirkan. Angka kasus pelecehan seksual terbukti memiliki kenaikan yang konsisten selama 10 tahun terakhir (Mustafainah et al., 2020). Tingginya kasus pelecehan seksual di ruang publik DK Jakarta dapat dilihat dari hasil survei berikut.

Gambar. 2.1 Ruang Publik Luring dengan Tingkat Pelecehan Tertinggi

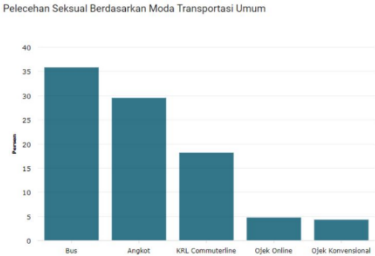


Sumber: Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA).

Transportasi umum menempati posisi ketiga tertinggi dalam kategori lokasi paling rawan terjadinya pelecehan seksual meskipun transportasi umum sejatinya memiliki peranan yang besar dalam membantu masyarakat melakukan mobilitas setiap hari. Koalisi Ruang

Publik Aman (KRPA) telah melakukan survei pada tahun 2019 dengan jumlah 62.224 responden dari masyarakat Indonesia. Hasil survei menunjukkan bahwa Bus menjadi posisi pertama transportasi umum paling rawan terjadinya kasus pelecehan seksual yakni sebanyak angka 35 persen. Hasil survei tersebut dilanjut dengan Angkut sebagai posisi kedua tertinggi transportasi umum paling rawan pelecehan seksual yakni sebanyak 29 persen kemudian diikuti oleh KA Rel Listrik sebanyak 18 persen, Ojek Online 4,79 persen dan yang terakhir Ojek Konvensional sebanyak 4, 27 persen.

Gambar. 2.2 Transportasi Umum dengan Tingkat Pelecehan Tertinggi



Sumber: Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA).

Jumlah pengguna transjakarta berdasarkan data statistik di tahun 2021 (BPS DKI Jakarta) mencapai angka 173.740.536.049. Bahkan jumlah penumpang transjakarta di tahun 2023 berkembang pesat menjadi 1,5 juta penumpang per hari dengan 60 persen dari penumpang tersebut berjenis kelamin perempuan (BPS, 2024). Besarnya angka tersebut menunjukkan bahwa mayoritas perempuan mengandalkan transportasi umum seperti transjakarta sebagai pilihan berkendara. Berdasarkan data Kementerian PPPA secara *real time* mencatat kasus pelecehan seksual yang terjadi hingga 17 Desember 2024 sebanyak 26.540 kasus dengan 23.010 korbannya berjenis kelamin perempuan (SIMFONI-PPA, 2024). Komnas Perempuan melalui CATAHU atau Catatan Tahunan pada 2023 juga melaporkan bahwa sebanyak 2.078 korban kasus pelecehan seksual berasal dari jenis kelamin perempuan (Pokhrel, 2024)

Faktor penyebab kasus pelecehan seksual yang terjadi pada layanan transportasi umum seperti Bus Transjakarta yakni meliputi kurang memadainya sistem keamanan, jumlah armada

yang terbatas pada saat *rush hour* sehingga penumpang di Bus menjadi berdempetan disertai dengan niat jahat pelaku. Pelecehan seksual yang marak terjadi di lingkungan transjakarta mencakup segala tindakan yang merugikan seperti mengambil foto secara diam-diam bagian tubuh korban tanpa izin yang seharusnya menjadi ranah privasi korban, kemudian foto tersebut seringkali digunakan untuk sesuatu kepuasan semata yang merugikan korban. Tindakan tersebut tentu diluar batas wajar karena menyusup ke ranah privasi orang lain. Selain itu, tindakan pelecehan dapat berupa perilaku verbal maupun nonverbal yang mencakup unsur kejahatan asusila seperti ekspresi wajah dan gerakan yang mengandung unsur cabul, komentar berbau seksual yang tidak pantas. Lebih jauh, pelecehan seksual melibatkan tindakan yang melampaui batas normal seperti mencolek, meraba, menggesekan alat kelamin hingga melakukan aksi masturbasi di tempat umum yang melanggar norma sosial. Juliandra, Dhafir Ramadhan (2023). Tindakan seperti ini menjadi alasan penumpang tidak dapat merasakan rasa aman saat menggunakan transportasi umum. Maka dari itu, upaya pencegahan perilaku pelecehan seksual di transportasi umum seperti transjakarta merupakan langkah yang penting agar integritas serta kenyamanan penumpang tetap terjaga (Darmayasa & Natanael, 2023).

Feminisme Urban Mobility

Teori feminisme urban mobility berperan dalam mendorong advokasi untuk perubahan kebijakan yang lebih adil dan setara (Kynsilehto, 2017). Mobilitas perkotaan sering kali mengalami berbagai bentuk seksisme. Seksisme berasal dari adanya perbedaan aktivitas antara perempuan dan laki-laki. Seksisme mengacu pada prasangka, stereotip, atau diskriminasi berdasarkan jenis kelamin atau identitas gender (Salama, 2013). Hal ini terjadi ketika satu jenis kelamin dianggap lebih unggul daripada yang lain, seperti yang terjadi dalam masyarakat patriarki di mana laki-laki memegang kekuasaan.

Seksisme berdampak pada berbagai aspek kehidupan perempuan, termasuk mobilitas perkotaan. Bias gender dan upaya feminis dapat terlihat dalam berbagai tingkatan, mulai dari

pembuatan kebijakan, perencanaan, organisasi, hingga akademisi dan pendidikan. Contohnya, seksisme bisa muncul dalam kebijakan transportasi umum, yang mungkin kurang memperhatikan kebutuhan spesifik perempuan.

Dalam konteks seksisme, bus pink juga bisa dilihat sebagai solusi yang belum menyentuh akar masalah. Pemisahan berdasarkan gender dapat memberikan perlindungan sementara, tetapi tidak serta-merta mengubah budaya atau perilaku yang menyebabkan pelecehan terjadi. Efektivitas transportasi khusus perempuan bergantung pada upaya mengatasi akar masalah kekerasan terhadap perempuan dalam transportasi umum. Jika hanya berfungsi sebagai solusi sementara untuk mengurangi pelecehan dan kekerasan sehari-hari tanpa menghilangkan ketidaksetaraan gender yang mendasarinya, sistem ini mungkin tidak akan membawa perubahan jangka panjang menuju transportasi yang lebih inklusif dan setara (Dunckel-Graglia, 2013). Pendekatan yang dinilai lebih efektif dalam mengatasi seksisme di transportasi publik meliputi peningkatan edukasi dan kesadaran bagi seluruh pengguna transportasi, pelatihan bagi petugas dan pengemudi agar lebih memahami cara menangani kasus pelecehan dan diskriminasi, peningkatan sistem keamanan seperti pemasangan kamera pengawas dan mekanisme pelaporan yang mudah diakses serta desain transportasi yang lebih inklusif, sehingga semua orang merasa aman tanpa perlu segregasi gender.

Memahami gender saja tidak cukup untuk memahami bagaimana gender memiliki peran dalam mobilitas perkotaan, hal ini dikarenakan mobilitas perkotaan juga dipengaruhi oleh faktor gender, ras, kelas sosial, dan kebangsaan (Kynsilehto, 2017). Mobilitas sering kali dipolitisasi, terutama dalam konteks keamanan nasional. Perempuan dan kelompok minoritas sering kali menjadi korban dari kebijakan yang membatasi mobilitas mereka dengan alasan keamanan, sementara kelompok lain menikmati kebebasan bergerak yang lebih luas.

Maka konsep interseksionalitas hadir untuk mengenali bagaimana gender, etnis/ras, disabilitas, dan seksualitas saling mempengaruhi mobilitas perkotaan. Teori feminisme dalam konteks mobilitas perkotaan (*urban mobility*)

menekankan bahwa perempuan memiliki hak fundamental mobilitas yakni hak setiap individu untuk dapat bergerak dengan bebas, aman, terjangkau, dan tanpa diskriminasi melalui sarana transportasi umum. Hak ini sering dianggap sebagai bagian dari hak asasi manusia yang mendukung akses terhadap pekerjaan, pendidikan, layanan kesehatan, dan kehidupan sosial. Dalam konteks ini, pemerintah dan penyedia layanan transportasi biasanya memiliki tanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur dan sistem transportasi yang inklusif. Contohnya adalah memastikan aksesibilitas untuk penyandang disabilitas, harga yang wajar untuk semua golongan masyarakat, dan menciptakan lingkungan transportasi yang ramah serta berkelanjutan. (Dreis, n.d.) Hal ini erat kaitannya dengan konsep 'interseksionalitas'. Untuk menghindari perencanaan yang sensitif gender yang hanya menguntungkan satu pihak, sangat penting untuk membuat perencanaan gender yang interseksional (Arivia, 2020) Ketika mengembangkan solusi mobilitas perkotaan, kita tidak bisa hanya memikirkan kebutuhan kita sendiri atau kebutuhan perempuan secara umum. Kita harus memikirkan solusi yang beragam seperti orang-orang yang mereka layani.

Mengingat kompleksitas ini, penting untuk menerapkan pendekatan feminis interseksional dalam perencanaan mobilitas perkotaan. Pendekatan ini memastikan bahwa kebutuhan mobilitas kelompok-kelompok rentan dapat terpenuhi dengan baik. Para ahli berpendapat bahwa mengadopsi "perspektif perempuan" sangat penting dalam menciptakan lingkungan perkotaan yang nyaman, aman, dan menarik - tidak hanya bagi perempuan tetapi juga bagi laki-laki. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pendekatan feminis interseksional dalam perencanaan mobilitas perkotaan memberikan manfaat yang menyeluruh bagi semua lapisan masyarakat.

Kebijakan transportasi yang responsif gender perlu mempertimbangkan kebutuhan spesifik perempuan dari berbagai latar belakang, termasuk aspek keamanan, keterjangkauan, dan aksesibilitas. Dengan demikian, analisis

implementasi kebijakan transportasi ramah perempuan melalui perspektif feminisme dapat memberikan pemahaman mendalam tentang sejauh mana kebijakan tersebut telah memenuhi kebutuhan mobilitas perempuan dan berkontribusi pada terciptanya sistem transportasi yang lebih adil dan inklusif.

Implementasi Kebijakan Bus Pink di DKI Jakarta

Terdapat berbagai macam tantangan bahkan ancaman dalam mewujudkan transportasi umum yang aman dan nyaman, khususnya di daerah perkotaan termasuk kota Jakarta. Hal ini diakibatkan oleh maraknya kasus kriminal yang terjadi. Kasus kriminal di dalam transportasi umum dapat berupa kasus pencopetan hingga pelecehan seksual. Pemerintah telah melakukan berbagai upaya salah satunya dengan menyediakan gerbong dan bangku khusus wanita. Upaya aksi afirmatif seperti ini dilandasi atas maraknya kasus kriminal seperti pelecehan seksual yang dialami perempuan saat mereka melakukan mobilisasi di perkotaan. Adanya pemisahan antara laki-laki dan perempuan dalam transportasi umum dianggap sebagai solusi dalam mengatasi tindakan pelecehan seksual di transportasi umum.

Pada tanggal 19 Agustus 2012, PT. Kereta Api Indonesia menyediakan gerbong khusus wanita untuk perempuan di KRL Jabodetabek dengan nuansa pink sebagai pembeda dengan gerbong lain. Selain itu, Transjakarta juga melakukan upaya untuk melakukan pemisahan ruang antara penumpang laki-laki dan penumpang perempuan bahkan menciptakan bus Pink khusus wanita dimana penumpang perempuan terpisah dari penumpang regular (campuran). Fasilitas yang disediakan oleh bus bernuansa pink ini dianggap lebih nyaman bagi perempuan dikarenakan model jendela yang di desain berongga sehingga aman untuk Ibu menyusui. Tak hanya penumpang khusus perempuan, supir hingga kenek bus yang dipekerjakan di dalam bus pink juga berjenis kelamin perempuan.

Yola Nurfauziah Istianti selaku Departemen Hubungan Masyarakat dan CSR

Transjakarta mengatakan bahwa kebijakan Bus Pink merupakan kebijakan yang difokuskan untuk kenyamanan perempuan di tengah maraknya kasus pelecehan di transportasi umum. Banyaknya perempuan yang resah dengan adanya tindakan pelecehan seksual sehingga Bus Pink khusus wanita hadir sebagai pilihan perempuan untuk memisahkan dirinya dari laki-laki. Selain itu, fasilitas yang ada di dalam Bus Pink juga memperhatikan kondisi perempuan lainnya. Tidak hanya di bus reguler, di dalam Bus Pink juga tersedia bangku prioritas untuk ibu hamil, lansia, serta disabilitas yang menggunakan kursi roda.

Dalam proses implementasi Bus Pink, terdapat beberapa hambatan yang menjadi persoalan salah satunya dari sisi mobilitas perempuan. Hak fundamental mobilitas merupakan salah satu aspek dalam menciptakan suatu kebijakan yang adil dan setara. Hak fundamental yang mendasari inisiatif ini adalah hak perempuan untuk merasa aman, nyaman, dan bebas dari pelecehan seksual saat bepergian di ruang publik (Kynsilehto, 2017). Langkah ini juga bertujuan untuk meminimalkan pelecehan seksual yang sering terjadi di transportasi umum karena minimnya kesadaran masyarakat untuk dapat menghormati dan tidak melakukan tindakan *sexual abuse* seperti yang dilaporkan oleh Komnas Perempuan.

Bus ini dilengkapi dengan fitur keamanan seperti CCTV dan personel keamanan untuk memastikan perlindungan lebih lanjut. Upaya ini mencerminkan pentingnya menciptakan lingkungan yang mendukung mobilitas perempuan tanpa rasa takut atau ancaman.

Seperti pengakuan Yuni, selaku penumpang Bus Pink Transjakarta merasa terbantu akan adanya kebijakan ini terutama dalam memberikan rasa aman dan nyaman terlebih pada jam sibuk. Karena banyak perempuan yang merasa khawatir akan pelecehan saat menggunakan transportasi umum. Yuni menganggap bahwa kebijakan ini dapat dilihat sebagai langkah awal dalam upaya memenuhi kebutuhan mobilitas perempuan.

Terpenuhinya kemudahan aksesibilitas serta mobilitas perempuan dalam Bus Pink juga dapat berpacu dari tercukupi atau tidaknya

jumlah Bus tersebut. Di era sekarang, akses transportasi untuk perempuan terus berkembang, bahkan sekitar 60-70% pengguna angkutan umum adalah perempuan. Maka dari itu, dengan adanya jumlah *headway* dan frekuensi Bus yang semakin banyak seharusnya kebijakan tersebut makin efektif tanpa mengurangi pengoperasian bus reguler meskipun tidak mengatasi permasalahan kepadatan penduduk. Meskipun Bus Pink tidak ada di semua koridor bahkan beroperasi secara situasional, Layanan Bus Rapid (BRT) Transjakarta tetap patut diapresiasi. Sarana dan prasarana yang ada pada Bus Transjakarta telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) bahkan memperoleh penghargaan sebagai Angkutan Umum Favorit Pilihan Masyarakat pada ajang Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) tahun 2024 (Pramesti et al., 2023).

Selain itu, faktor interseksionalitas menjadi unsur penting dalam suatu kebijakan. Faktor interseksional dalam Bus Pink Transjakarta mencakup berbagai aspek identitas sosial yang saling beririsan, seperti gender, kelas sosial, dan pengalaman diskriminasi. Konsep interseksionalitas ini membantu memahami bagaimana perempuan dari latar belakang yang berbeda mungkin menghadapi tantangan yang unik dalam mobilitas mereka, termasuk akses terhadap transportasi yang aman dan nyaman. Dalam mewujudkan inklusivitas, Transjakarta melakukan berbagai upaya salah satunya dengan meluncurkan program *Transjakarta Cares* untuk penyandang disabilitas, pemberian pin bagi kaum rentan seperti Ibu hamil dan lansia, hingga membuat Bus Pink khusus wanita (Akbar et al., 2022). Kebutuhan penyandang disabilitas juga beragam, tidak hanya bagi mereka yang menggunakan kursi roda atau tongkat, tetapi juga bagi individu dengan gangguan pendengaran. Selain penyandang disabilitas dan perempuan, kebutuhan transpuan juga harus diperhatikan dalam layanan Transjakarta. Transpuan sering menghadapi pertanyaan yang tidak pantas atau diskriminasi, seperti harus menunjukkan KTP atau ditanya apakah mereka laki-laki atau perempuan. Hal ini dapat memperlakukan mereka dan menjadi bentuk normalisasi perlakuan yang tidak inklusif.

Beberapa ahli kebijakan hingga akademisi menganggap bahwa adanya kebijakan khusus perempuan hanyalah solusi sementara serta tidak mengatasi akar permasalahan. Solusi sementara artinya ingin memberikan warning terhadap publik bahwa perempuan masih menjadi target dari kasus pelecehan yang terjadi di ruang publik sehingga masyarakat merasa *aware* bahwa tindakan pelecehan seksual tidak untuk dinormalisasikan karena sudah ada undang-undang yang mengaturnya sehingga dikemudian hari kebijakan pemisahan gender antara laki-laki dan perempuan seperti Bus Pink seharusnya sudah ditiadakan. Mereka menilai bahwa kebijakan ini seolah-olah menormalisasikan adanya tindakan pelecehan seksual terlebih dengan sebagian orang yang masih menganut perspektif patriarkisme yang menjadikan kebijakan ini kurang efektif. Alih-alih menekankan dari sisi pelaku agar merubah perilaku mereka, kebijakan ini justru difokuskan agar perempuan dapat menghindari dari sebuah situasi.

Veryanto Sitohang dari Komnas perempuan berpendapat jika kebijakan Bus Pink memang bertujuan untuk mencegah terjadinya pelecehan seksual. Namun jika ditinjau lebih jauh, kebijakan tersebut tidak benar-benar didasari oleh kebutuhan laki-laki dan perempuan. Dari segi teori, hal ini dikenal sebagai *gender analysis* sehingga beliau meragukan apakah pendekatan gender sudah diterapkan dengan baik pada kebijakan Bus Pink. Idealnya, pendekatan gender seharusnya tidak memisahkan kelompok berdasarkan jenis kelamin. Sebaliknya, kebijakan tersebut harus memungkinkan semua orang untuk merasa aman dan nyaman dalam menikmati fasilitas yang tersedia. Namun, kenyataannya saat ini justru berbeda. Alih-alih menciptakan lingkungan inklusif, kebijakan yang ada malah cenderung mengarah pada pendekatan *gender blind* atau pendekatan yang tidak mempertimbangkan perbedaan antara gender atau tidak memperhatikan implikasi gender dalam analisis atau keputusan. Pernyataan ini juga didukung oleh pengamat gender, Irwan Hidayana bahwa kebijakan ini sebaiknya dipandang sebagai solusi sementara. Hal yang

perlu diperhatikan justru merupakan edukasi bagi penumpang, khususnya untuk laki-laki yang dilakukan secara konsisten. Jika kesadaran sudah terbentuk dengan baik, maka kebijakan pemisahan ini seharusnya tidak diperlukan lagi.

Kebijakan Yang Sesuai Kebutuhan Transportasi Publik Ramah Perempuan

Fasilitas yang terbatas dapat memperbesar peluang gagalnya implementasi kebijakan yang lebih besar. Hal ini disetujui oleh seorang pengamat gender dari Universitas Indonesia, Irwan Hidayana yang menganggap Transjakarta bukan hanya sekadar bus, tetapi juga mencakup infrastruktur seperti jembatan dan penyeberangan. Di beberapa lokasi, terutama pada malam hari, penerangan masih kurang, sehingga menimbulkan risiko keamanan. Padahal, ketika seseorang keluar dari area tersebut, tanggung jawab atas keselamatannya tidak bisa sepenuhnya dilepaskan dari pengelola fasilitas. Jembatan dan penyeberangan termasuk bagian penting dari infrastruktur transportasi, sehingga seharusnya mendapatkan perhatian yang sama dalam hal perawatan dan keamanan. Oleh karena itu, penting untuk memastikan bahwa aspek keamanan dan inklusivitas turut diperhatikan, bukan hanya fokus pada operasional bus, tetapi juga pada fasilitas pendukungnya.

Keberhasilan Program Bus Pink juga mengacu pada kualitas serta kuantitas armada yang beroperasi. Jumlah kuantitas armada yang terbatas yakni hanya sebanyak 20 unit menyebabkan bus pink hanya tersebar pada 5 koridor dari total 14 koridor milik PT Transjakarta. Armada yang hanya beroperasi pada koridor 1 rute (Blok M - Kota), 2 rute (Pulogadung - Monas), 9 rute (Pluit - Pinang Ranti), 13 rute (Ciledug - Tendea), dan koridor 7C rute (Cawang Central-Cibubur) mengakibatkan terjadinya kasus pelecehan seksual di luar koridor. Terlebih saat *rush hours*, yakni pada pukul 06.00-09.00 dan 16.00-19.00 penumpang transjakarta mengalami peningkatan yang menyebabkan kurangnya rasa nyaman dari penumpang sehingga rentan untuk terjadinya tindakan kriminal seperti pelecehan serta pencurian akibat dari jumlah penumpang yang over kapasitas. Situasi tersebut tidak ideal

jika berpacu dari Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 13 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta. Aturan berisi bahwa maksimum jumlah penumpang per luas lantai dalam upaya memberikan kenyamanan penumpang saat menunggu kedatangan armada yakni sebanyak 2 orang/m² pada jam biasa dan 4 orang/m² pada saat *rush hour*. PT Transportasi Jakarta hingga saat ini hanya berfokus terhadap kenyamanan penumpang khususnya perempuan sehingga belum adanya sebuah wacana terkait penambahan armada bus pink Transjakarta. Keterbatasan jumlah armada yang hanya beroperasi pada 5 koridor memungkinkan terjadinya kasus pelecehan seksual di koridor lain sehingga menjadi hambatan PT Transjakarta dalam mewujudkan komitmen sebagai penyedia layanan transportasi yang terjangkau, aman, dan nyaman (Gubernur DKI Jakarta, 2019).

Kebijakan yang efektif juga berasal dari faktor sumber daya yang berkualitas. Sayangnya, masih ada laporan mengenai tindakan diskriminatif yang dilakukan oleh beberapa petugas, Dalam hal ini, pramudi dan pramusapa harus memenuhi kriteria kompetensi perusahaan meliputi pengetahuan, sikap, dan keahlian sehingga menciptakan suatu kebijakan yang memenuhi seluruh kebutuhan masyarakat saat mengakses transportasi umum dengan integritas dan profesionalisme yang baik. Disisi lain, kebijakan bus pink khusus wanita transjakarta dianggap bukan pemecah akar masalah sebab tindakan pelaku pelecehan seksual di dalam transportasi umum bukan hanya berasal dari jenis kelamin laki-laki dan tidak menutup kemungkinan perempuan menjadi pelaku pelecehan seksual. Kementerian Perhubungan RI (2010) menegaskan bahwa adanya diskriminasi gender pada transportasi umum dapat menyebabkan adanya kesenjangan akses, kontrol, partisipasi serta manfaat dalam pembangunan. Terciptanya kesetaraan gender pada sistem transportasi menandakan jika sistem transportasi dirancang untuk memenuhi kebutuhan dari sudut pandang perempuan maupun laki-laki. Perempuan dan laki-laki sejatinya memiliki kesempatan yang sama untuk memberi usulan pada perencanaan, administrasi serta formasi. Nilai-nilai yang terkandung antara

perempuan dan laki-laki perlu dipertimbangkan secara adil (Levi, 2021).

Program Bus Pink Transjakarta tidak semata-mata fungsi maupun manfaatnya langsung diketahui oleh pengguna layanan serta masyarakat awam. Adanya sosialisasi atau edukasi yang berkelanjutan kepada semua penumpang sangat penting terkait pelecehan seksual atau bentuk kriminalitas lainnya, seperti pencopetan. Edukasi ini tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan kesadaran penumpang, tetapi juga mendorong mereka menjadi aktor yang aktif dalam menjaga keamanan. Sebagai contoh, jika seorang penumpang menyadari adanya tanda-tanda pelecehan seksual, mereka dapat segera melakukan intervensi atau melaporkannya. Hal ini menunjukkan bahwa edukasi tidak hanya sekadar memberikan informasi, tetapi juga membangun keberanian dan tanggung jawab bersama. Inovasi baru seperti penyediaan CCTV dengan fitur *face recognition*, yakni fitur yang secara langsung dapat melacak wajah pelaku pelecehan dapat dengan cepat sehingga otomatis terblokir dari layanan dan mempermudah proses laporan. Namun, di Indonesia, pendekatan seperti ini masih kurang optimal secara umum. Oleh karena itu, upaya untuk meningkatkan kesadaran dan partisipasi aktif penumpang dalam menciptakan lingkungan yang aman perlu terus dilakukan.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis melalui wawancara, observasi, dan studi dokumen dalam perspektif feminisme urban mobility, kebijakan Bus Pink Khusus Wanita Transjakarta belum sepenuhnya efektif dalam mengatasi pelecehan seksual di transportasi publik. Keterbatasan armada, jam operasional, serta pendekatan yang bersifat segregatif justru berisiko menciptakan kerentanan di koridor lainnya. Selain itu, lonjakan penumpang pada jam sibuk meningkatkan potensi tindakan kriminal, termasuk pelecehan dan pencurian. Faktor sumber daya manusia yang belum sepenuhnya berkualitas juga menjadi tantangan, terutama terkait laporan diskriminasi oleh beberapa petugas yang bertugas.

Dari perspektif interseksionalitas, kebijakan transportasi publik seharusnya lebih

inklusif, tidak hanya mempertimbangkan kebutuhan perempuan tetapi juga kelompok lain seperti penyandang disabilitas. Pemisahan berdasarkan gender tidak selalu menjadi solusi terbaik karena berisiko menciptakan pendekatan yang tidak memperhitungkan kebutuhan semua individu secara adil. Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan edukasi bagi semua penumpang, khususnya laki-laki, agar kesadaran mengenai pelecehan seksual dapat terbentuk dan pada akhirnya mengurangi kebutuhan akan segregasi gender.

Pendekatan feminisme urban mobility menekankan pentingnya desain transportasi yang aman dan nyaman bagi semua orang tanpa harus memisahkan kelompok tertentu. Bus Pink memang memberikan perlindungan jangka pendek bagi perempuan, tetapi tidak menyelesaikan akar masalah seperti kurangnya edukasi, minimnya pengawasan, dan budaya yang masih menormalisasi pelecehan. Solusi yang lebih efektif adalah menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan dan inklusif, di mana keamanan dan kenyamanan dapat dinikmati oleh seluruh masyarakat tanpa diskriminasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Kynsilehto, E. P. dan A. (2017). *Gender And Mobility*.
- Mudjanarko, A. W. / S. W. (2020). *Transportasi Publik Dari Sisi Perempuan*.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*.
- Akbar, A., Miradhia, D., & Buchari, R. A. (2022). Efektivitas Program Layanan Transjakarta Cares Bagi Penyandang Disabilitas di DKI Jakarta. *JANE - Jurnal Administrasi Negara*, 14(1), 140. <https://doi.org/10.24198/jane.v14i1.41277>
- Arivia, G. (2020). Feminist Theoretical Perspective: Intersectionality and Covid-19. *Jurnal Perempuan*, 25(4), 221. <https://doi.org/10.34309/jp.v25i4.506>
- Basuki, A. (2022). Marak kasus pelecehan seksual, Bus Pinky Transjakarta Era Ahok Jadi Solusi. *Merdeka.Com*. <https://www.merdeka.com/jakarta/mara>

- k-kasus-pelecehan-seksual-bus-pinky-transjakarta-era-ahok-jadi-solusi.html
- BPS. (2024). Jumlah Penumpang Bus Transjakarta Menurut Bulan (Orang), 2024. In *Badan Pusat Statistik*. <https://jakarta.bps.go.id/id/statistics-table/2/MTMyNCMy/jumlah-penumpang-bus-transjakarta-menurut-bulan.html>
- Caraka, R. (2021). Konstruksi Sosial Gender Dalam Implementasi Kebijakan Pengadaan Gerbong Khusus Perempuan Pada Commuter Line (Studi Terhadap Pengalaman Penumpang In *Repository.Uinjkt.Ac.Id* (Vol. 5, Issue 3). <https://repository.uinjkt.ac.id/dspace/handle/123456789/63039>
- Darmayasa, I. M., & Natanael, R. J. M. (2023). Gangguan Stres Pasca Trauma pada Kasus Pelecehan Seksual: Case Report. *Jurnal Kesehatan Reproduksi*, 10(2). <https://doi.org/10.22146/jkr.78372>
- Dewi, V. K., & Kasuma, G. (2014). Perempuan Masa Orde baru (Studi kebijakan PKK dan KB Tahun 1968-1983). *Jurnal Kesejarahan*, 4(2), 157-172.
- Dinas Komunikasi Informatika dan Statistik Provinsi DKI Jakarta. (2020). Data Jumlah Korban Kekerasan Terhadap Perempuan dan Anak Yang Ditangani Oleh Pusat Pelayanan Terpadu Pemberdayaan Perempuan dan Anak (P2TP2A) Berdasarkan Usia Pelaku dan Klien Tahun 2019. In *Portal Statistik Sektor Provinsi DKI Jakarta*. <https://data.jakarta.go.id/dataset/data-korban-kekerasan-terhadap-perempuan-dan-anak-yang-ditangani-berdasarkan-jenis-kekerasan-2020>
- Dreis, L. (n.d.). *University of Groningen Wirdumerdijk 34 8911 CE, Leeuwarden. 1*.
- Dunckel-Graglia, A. (2013). Women-only transportation: How "Pink" public transportation changes public perception of women's mobility. *Journal of Public Transportation*, 16(2), 85-105. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.16.2.5>
- Gubernur DKI Jakarta. (2019). Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 13 Tahun 2019 Tentang

- Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 33 Tahun 2017 Tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta. *Jdih.Jakarta.Go.Od*, 1–33.
- Hartimah, T., & Rauf, M. (2003). Sejarah Pergerakan Perempuan Indonesia. *Pengantar Kajian Gender*, 12–27.
- Intervensi, J., Jisp, P., Firmansyah, D., Adiarsa, S. R., & Aryani, L. (2024). *Analisis Wacana Kritis Upaya Pemerintah Mengatasi Pelecehan Seksual Terhadap Perempuan di Transportasi Publik Critical Discourse Analysis Overnment Efforts to Overcome Sexual Harassment Against Women on Public Transportation*. 5(1), 29–47.
- Komisi Nasional Perempuan. (2019). Korban Bersuara, Data Bicara: Sahkan RUU Penghapusan Kekerasan Seksual sebagai Wujud Komitmen Negara. *Lembar Fakta Dan Poin Kunci Catatan Tahunan Komnas Perempuan Tahun 2019*, 121. <https://komnasperempuan.go.id/catatan-tahunan-detail/lembar-fakta-dan-poin-kunci-catatan-tahunan-komnas-perempuan-tahun-2019>
- Kurnia Sari Azizah. (2016). Tampilan Bus Transjakarta Pink Khusus Wanita. *Kompas.Com*. https://megapolitan.kompas.com/read/2016/04/21/14091871/Tampilan.Bus.Transjakarta.Pink.Khusus.Wanita#google_vignette
- Kynsilehto, E. P. dan A. (2017). *Gender And Mobility*.
- Levi, P. A. A. (2021). *Transportasi Publik yang Berkesetaraan Gender dan Sosial*. 2010, 1–20. https://www.academia.edu/6463233/Transportasi_Publik_yang_Berkesetaraan_Gender_dan_Sosial
- Liliweri, A. (2005). *Prasangka dan Konflik; Komunikasi Lintas Budaya Masyarakat Multikultur*. LKIS Pelangi Aksara.
- Mustafainah, A., Qibtiyah, A., Ridwan, A. I., Sandiata, B., Yulita, C., Purbawati, & Madanih, D. (2020). Kekerasan Meningkat : Kebijakan penghapusan Kekerasan Seksual Untuk Mmembangun Ruang Aman Bagi Perempuan Dan Anak Perempuan. *Komnas Perempuan*, 43–54.
- <http://www.akrabjuara.com/index.php/akrabjuara/article/view/919>
- Nazhif, N. J. (2022). *Area Khusus Wanita di Transportasi Umum, Efektif Kah?*
- Nelfira, W. (2022). Transjakarta Kembali Operasikan Bus Pink untuk Pelanggan Wanita. *Liputan* 6. <https://www.liputan6.com/news/read/5024016/transjakarta-kembali-operasikan-bus-pink-untuk-pelanggan-wanita?page=2>
- Pokhrel, S. (2024). No TitleEAENH. *Ayan*, 15(1), 37–48.
- Pramesti, F. W., Dwimawanti, I. H., & Djumiarti, T. (2023). Kualitas Pelayanan Transjakarta Melalui Peraturan Gubernur Provinsi Dki Jakarta No. 13 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimal Layanan Angkutan Umum Transjakarta pada Koridor 13 (Ciledug-Tendean). *Journal of Public Policy and Management Review*, 12(3), 629–644.
- Salama, N. (2013). SEKSISME DALAM SAINS Nadiatus Salama Abstrak menetap , dan kemudian budaya laki-laki mulai melembagakan konsep mencegah perempuan berpartisipasi dalam proses politik (misalnya : wanita Romawi tidak boleh mengikuti Pemilu atau memegang jabatan politik). *SAWWA: Jurnal Studi Gender*, 8(2), 311–322.
- Studi, P., Politik, I., & Indonesia, U. K. (2021). *PEREMPUAN DAN KEBIJAKAN PUBLIK : URGENSI RUU TINDAK PIDANA KEKERASAN SEKSUAL Audra Jovani Abstrak Pendahuluan Pasca reformasi tahun 1998 , telah banyak kebijakan yang ramah perempuan Perkembangan Kependudukan Korban Kekerasan , Perda Pembebasan Biaya Akta. November 2020*, 1–13.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*.
- Tamin, O. Z. (2003). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*.
- Ucy Sugiarti. (2024). *Jumlah Penumpang Transjakarta di Juni 2024 Capai 31,62 Juta*.
- Wardhani, W. K. (2017). *Pemisahan Gender pada Transportasi Umum, Perlukah?*