



Jurnal Kebijakan Pemerintahan 8 (2) (2025): 66-78

## JURNAL KEBIJAKAN PEMERINTAHAN

e-ISSN 2721-7051, p-ISSN 2599-3534

Website: <http://ejournal.ipdn.ac.id/JKP>

Faculty of Political Government, Governance Institute of Home Affairs (IPDN)

DOI: <https://doi.org/10.33701/jkp.v8i2.5612>

### EVALUASI KEBIJAKAN RESPONSIF GENDER DALAM PENYEDIAAN GERBONG KHUSUS WANITA PADA *COMMUTER LINE* JABODETABEK TAHUN 2024 - 2025

Hauralya Salsabilla<sup>1\*</sup>, Dede Sri Kartini<sup>2</sup>, Antik Bintari<sup>3</sup>

<sup>1,2,3</sup> Universitas Padjadjaran

Jl. Ir. Soekarno km. 21, Kec. Jatinangor, Kab. Sumedang, Jawa Barat 45363.

\*penulis koresponden

email:hauralya22001@mail.unpad.ac.id

#### **Abstract**

*This study evaluates the gender-responsive policy of women-only carriages on the Jabodetabek Commuter Line (2024–2025). Originally introduced as affirmative action to protect women from sexual harassment, the policy also supports Indonesia's gender mainstreaming agenda. Using a qualitative case study, data were gathered through interviews, observations, documentation, and digital ethnography, analyzed via triangulation and Miles & Huberman's interactive model. Evaluation followed William N. Dunn's six types: effectiveness, efficiency, adequacy, equity, responsiveness, and appropriateness. Findings show that while the policy increases women's sense of safety and comfort, effectiveness remains limited due to recurring harassment cases, constrained carriage capacity, and gender-insensitive evaluation tools. Efficiency is also suboptimal as the benefits do not align with the resources used. Equity and responsiveness are hindered by patriarchal norms, limited fleets, and weak victim-centered reporting systems. Overall, the policy is a relevant but partial affirmative measure, symbolic rather than structural. Strengthening requires holistic integration through fleet expansion, victim-centered SOP improvements, stricter enforcement of the Sexual Violence Crime Law (UU TPKS), and enhanced public education and gender-awareness initiatives to realize safer, more inclusive transportation.*

**Keywords:** Public Policy, Dunn's evaluation Theory, Gender-Responsive Policy, Jabodetabek Commuter, Women-Only Carriage.

#### **Abstrak**

Penelitian ini mengevaluasi kebijakan responsif gender berupa penyediaan gerbong khusus wanita pada Commuter Line Jabodetabek tahun 2024–2025. Awalnya kebijakan ini diterapkan sebagai tindakan afirmatif untuk melindungi perempuan dari risiko pelecehan seksual, sekaligus mendukung agenda pengarusutamaan gender di Indonesia. Menggunakan pendekatan studi kasus kualitatif, data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dokumentasi, dan etnografi digital, lalu dianalisis dengan teknik triangulasi dan model interaktif Miles & Huberman. Evaluasi dilakukan berdasarkan enam tipe William N. Dunn: efektivitas, efisiensi, kecukupan, keadilan, responsivitas, dan ketepatan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa meskipun kebijakan ini meningkatkan rasa aman dan nyaman bagi penumpang perempuan, efektivitasnya masih terbatas karena masih terjadi kasus pelecehan, kapasitas gerbong yang terbatas, serta instrumen evaluasi yang kurang sensitif gender. Dari sisi efisiensi, kebijakan ini juga dinilai belum optimal karena manfaatnya belum sebanding dengan sumber daya yang digunakan. Aspek keadilan dan responsivitas terhambat oleh norma patriarkal, keterbatasan armada, serta lemahnya sistem pelaporan yang berpusat pada korban. Secara keseluruhan, Kebijakan ini adalah langkah afirmatif yang relevan, tetapi masih berupa solusi mitigatif karena struktur pelayanan dan pelaporan belum sepenuhnya memadai. Penguatan kebijakan perlu

dilakukan melalui perluasan armada, penyempurnaan SOP berperspektif korban, penegakan UU TPKS, serta edukasi publik dan kampanye kesadaran gender untuk mewujudkan transportasi yang lebih aman dan inklusif.

**Kata kunci: Kebijakan Publik, Teori Evaluasi Dunn, Responsif Gender, KRL Jabodetabek, Gerbong Khusus Wanita.**

## I. PENDAHULUAN

Transportasi publik merupakan infrastruktur sosial yang memiliki peran fundamental dalam menjamin mobilitas, produktivitas, dan konektivitas masyarakat di era modern. Di berbagai negara seperti Jepang, Jerman, dan Prancis, transportasi berbasis rel telah terbukti efektif mengurangi kemacetan, menekan emisi karbon, dan memperluas akses masyarakat terhadap ruang-ruang ekonomi dan sosial. Namun, di balik capaian efisiensi dan keberlanjutan tersebut, sistem transportasi publik masih sering mengabaikan dimensi keadilan sosial, terutama dari perspektif gender. Mobilitas perempuan tidak hanya ditentukan oleh jarak dan waktu tempuh, tetapi juga oleh rasa aman dan kenyamanan dalam menggunakan moda transportasi. Pola perjalanan perempuan cenderung lebih kompleks dibandingkan laki-laki yakni lebih sering melakukan perjalanan pendek, berhenti di banyak titik, dan melibatkan tanggung jawab domestik, namun sistem transportasi masih didesain mengikuti pola mobilitas laki-laki yang linier dan berorientasi kerja. Kondisi inilah yang menjadikan perempuan lebih bergantung pada transportasi umum sekaligus lebih rentan terhadap pelecehan seksual di ruang publik.

Dalam pembangunan berkelanjutan, pendekatan yang berorientasi pada efisiensi semata tidak lagi memadai. Paradigma baru menuntut agar pembangunan transportasi juga menegakkan prinsip keadilan akses, kesetaraan manfaat, dan partisipasi inklusif,

sebagaimana diamanatkan dalam konsep *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI). Konsep GEDSI menekankan bahwa setiap kebijakan publik harus memastikan partisipasi aktif serta perlindungan setara bagi seluruh kelompok masyarakat, termasuk perempuan, penyandang disabilitas, anak-anak, dan lansia, agar tidak ada yang tertinggal (*no one left behind*). Di Indonesia, gagasan ini menjadi landasan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020–2024 dan 2025–2029, yang menekankan pentingnya *pengarusutamaan gender* (PUG) di seluruh sektor pembangunan, termasuk transportasi publik. Implementasi pendekatan GEDSI di sektor transportasi menjadi krusial mengingat ruang mobilitas adalah bagian dari hak asasi warga negara untuk beraktivitas secara aman dan bermartabat.

Namun, realitas di lapangan menunjukkan bahwa transportasi publik di Indonesia, khususnya di wilayah megapolitan Jabodetabek, belum sepenuhnya menjamin keamanan dan kenyamanan bagi perempuan. Sampai tahun 2024, total 166 juta unit kendaraan bermotor terdaftar di Indonesia, yang makin menumbuhkan ketergantungan masyarakat pada transportasi umum seperti KRL.<sup>1</sup> Menurut BPS (2024), jumlah penumpang KRL Jabodetabek tahun 2024 mencapai 328,15 juta orang (naik 12,8% dari 290,9 juta pada 2023).<sup>2</sup> Pertumbuhan ini menunjukkan

<sup>1</sup> Albari, N. (2025). Jumlah Kendaraan Bermotor Indonesia Tembus 166 Juta Unit Pada 2024. GoodStats. From <https://goodstats.id/article/jumlah-kendaraan-bermotor-tembus-166-juta-unit-pada-2024-TDgNU>. (Diakses Pada 15 Desember 2025).

<sup>2</sup> Faruq, H.A. (2025). Kereta Api Jabodetabek Berangkatkan Lebih Dari 328 Juta Penumpang Pada 2024. GoodStats. From <https://data.goodstats.id/statistic/kereta-api-jabodetabek-berangkatkan-lebih-dari-328-juta->

ketergantungan tinggi terhadap moda transportasi berbasis rel, namun peningkatan jumlah penumpang juga memperbesar risiko kekerasan dan pelecehan seksual di ruang publik yang padat. Data KAI Commuter mencatat setidaknya 57 kasus pelecehan seksual di dalam KRL sepanjang Januari–Oktober 2024, di mana 40% di antaranya terjadi di lintasan Jakarta Kota–Bogor.<sup>3</sup> Sementara itu, survei Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA, 2022) memperlihatkan bahwa dari 4.236 responden perempuan, 83% pernah mengalami pelecehan seksual di ruang publik, dan 23% di antaranya terjadi di transportasi umum.<sup>4</sup> Fakta ini memperkuat urgensi kebijakan publik yang berorientasi pada perlindungan perempuan dan pengarusutamaan gender di sektor transportasi.

Sebagai bentuk tindakan afirmatif (*affirmative action*), PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) sejak 2010 memberlakukan kebijakan gerbong khusus wanita pada layanan KRL Jabodetabek. Kebijakan ini dimaksudkan untuk memberikan ruang aman dan nyaman bagi penumpang perempuan, serta menjadi wujud implementasi prinsip pengarusutamaan gender sebagaimana diamanatkan dalam Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 tentang PUG dalam Pembangunan Nasional. Selain itu, kebijakan ini juga selaras dengan Permenhub Nomor 98 Tahun 2017 tentang Penyediaan Aksesibilitas pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik bagi Pengguna Berkebutuhan Khusus dan UU Nomor 12 Tahun 2022 tentang Tindak Pidana

Kekerasan Seksual (UU TPKS). Dengan dasar hukum tersebut, penyediaan gerbong khusus wanita merupakan manifestasi nyata dari upaya negara dalam mewujudkan transportasi publik yang aman, inklusif, dan responsif gender.

Meski demikian, implementasi kebijakan tersebut belum sepenuhnya efektif. Berdasarkan temuan di lapangan, PT KCI telah mengoperasikan 190 gerbong khusus wanita dari total 95 rangkaian, disertai dengan sistem keamanan berbasis teknologi seperti CCTV *analytic recognition*, pelatihan petugas bersertifikat Gada Pratama, hingga penyediaan 27 ruang laktasi di stasiun Jabodetabek. Namun, berbagai kendala masih muncul, seperti keterbatasan kapasitas gerbong, kepadatan penumpang pada jam sibuk, serta pelanggaran penggunaan oleh penumpang laki-laki. Lebih jauh lagi, mekanisme penanganan kasus kekerasan seksual di KRL masih dinilai belum berpihak pada korban. Komnas Perempuan (2023) menilai prosedur mempertemukan korban dan pelaku di pos keamanan merupakan bentuk *reviktimisasi* yang berpotensi memperburuk trauma. Hal ini menunjukkan bahwa perlindungan perempuan dalam sistem transportasi publik belum berjalan secara sensitif gender, baik dari sisi kebijakan, kelembagaan, maupun implementasi teknis di lapangan.<sup>5</sup>

Kondisi tersebut mengindikasikan adanya kesenjangan antara tujuan normatif kebijakan dan hasil empiris di lapangan. Keberadaan gerbong khusus wanita yang

---

penumpang-pada-2024-T0FAZ. (Diakses Pada 15 Desember 2025).

<sup>3</sup> Trikarinaputri, E. *KAI Commuter Catat Ada 57 Kasus Pelecehan Seksual di KRL dari Januari hingga Oktober*. (2024, Desember 01). Tempo, from <https://www.tempo.co/hukum/kai-commuter-catat-ada-57-kasus-pelecehan-seksual-di-krl-dari-januari-hingga-oktober-1175566>

<sup>4</sup> Anggraini R. *Ruang aman bagi perempuan di gerbong ujung Commuter Line*. (2023, September

10). Antara News. Retrieved May 29, 2025, from <https://www.antaranews.com/berita/3719865/ruang-aman-bagi-perempuan-di-gerbong-ujung-commuter-line>

<sup>5</sup> Wahyono, E. *Mata Rantai Pelecehan Seksual di KRL yang Sulit Diputus*. (2022, November 16). detikX, from <https://news.detik.com/x/detail/spotlight/20221116/Mata-Rantai-Pelecehan-Seksual-di-KRL-yang-Sulit-Diputus>

seharusnya menjadi sarana perlindungan justru belum sepenuhnya mampu menekan angka pelecehan seksual. Kebijakan ini adalah langkah afirmatif yang relevan, tetapi masih berupa solusi mitigatif karena struktur pelayanan dan pelaporan belum sepenuhnya memadai. Dari perspektif *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI), kebijakan ini baru memenuhi dimensi *gender equality*, namun belum mengintegrasikan aspek *disability* dan *social inclusion*. Perempuan penyandang disabilitas, ibu dengan anak kecil, dan kelompok rentan lainnya masih menghadapi hambatan akses dan keterbatasan fasilitas. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa kebijakan ini perlu ditinjau kembali dalam kerangka evaluasi kebijakan publik yang berperspektif GEDSI untuk menilai sejauh mana kebijakan ini benar-benar efektif, efisien, adil, responsif, dan tepat sasaran.

Berangkat dari realitas tersebut, penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi kebijakan responsif gender dalam penyediaan gerbong khusus wanita pada Commuter Line Jabodetabek tahun 2024–2025 dengan menggunakan pendekatan teori evaluasi kebijakan William N. Dunn yang menilai kebijakan berdasarkan enam tipe, yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, keadilan, responsivitas, dan ketepatan. Melalui kerangka ini, penelitian bertujuan menilai sejauh mana kebijakan *affirmative action* yang diterapkan PT KCI berhasil melindungi perempuan dari risiko kekerasan seksual, meningkatkan rasa aman, serta memperkuat prinsip-prinsip GEDSI dalam penyelenggaraan layanan transportasi publik.

Dengan demikian, penelitian ini diharapkan tidak hanya memberikan kontribusi akademik dalam pengembangan teori evaluasi kebijakan responsif gender, tetapi juga menawarkan rekomendasi praktis bagi pemerintah, PT KCI, dan lembaga

terkait dalam memperkuat strategi perlindungan perempuan di ruang publik. Lebih jauh, hasil penelitian ini diharapkan menjadi pijakan bagi perumusan kebijakan transportasi publik yang tidak hanya efisien secara teknis, tetapi juga adil, aman, dan inklusif secara sosial, sejalan dengan visi pembangunan nasional menuju Indonesia yang berkeadilan gender dan berorientasi pada inklusi sosial bagi seluruh warga negara.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1 Kebijakan Publik

Kebijakan publik merupakan instrumen strategis yang digunakan pemerintah untuk menyelesaikan persoalan masyarakat melalui serangkaian keputusan yang bersifat otoritatif. Thomas R. Dye (dalam While, 2002) mendefinisikan kebijakan publik sebagai *whatever governments choose to do or not to do*, yakni segala tindakan maupun keputusan pemerintah yang berdampak pada kehidupan masyarakat. Definisi ini menegaskan bahwa kebijakan publik tidak hanya meliputi tindakan yang dilakukan pemerintah, tetapi juga pilihan untuk tidak bertindak yang tetap menimbulkan konsekuensi sosial. Sementara itu, Handoyo (2012) menyebut kebijakan publik adalah aktivitas pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kebijakan memiliki unsur-unsur yang dapat dimengerti mengapa kebijakan tersebut perlu ada. Unsur penting kebijakan adalah: (1) tujuan kebijakan, (2) permasalahan, (3) tuntutan, dan (4) dampak atau hasil.

Dalam perkembangannya, kebijakan publik tidak lagi dipahami sebatas produk hukum, tetapi sebagai proses yang dinamis, mencakup tahapan formulasi, implementasi, dan evaluasi.

Salah satu pendekatan evaluasi yang banyak digunakan adalah teori dari William N. Dunn (2003), yang menekankan pentingnya evaluasi sebagai sarana untuk menilai kinerja kebijakan secara empiris dan normatif. Menurut Dunn, evaluasi kebijakan merupakan aktivitas analisis sistematis untuk mengetahui sejauh mana kebijakan yang dijalankan mampu mencapai tujuan yang telah ditetapkan, serta mengidentifikasi sejauh mana kebijakan tersebut memberikan dampak bagi masyarakat. Dunn mengemukakan enam tipe evaluasi kebijakan, yaitu efektivitas (effectiveness), efisiensi (efficiency), kecukupan (adequacy), pemerataan atau keadilan (equity), responsivitas (responsiveness), dan ketepatan (appropriateness). Keenam tipe ini menjadi dasar penting dalam menilai kebijakan publik secara komprehensif. Efektivitas berkaitan dengan keberhasilan kebijakan mencapai hasil yang diinginkan; efisiensi mengukur hubungan antara sumber daya yang digunakan dan hasil yang diperoleh; kecukupan menilai sejauh mana kebijakan mampu memenuhi kebutuhan publik; keadilan menilai pemerataan manfaat kebijakan bagi kelompok masyarakat yang berbeda; responsivitas menilai sejauh mana kebijakan mencerminkan aspirasi dan kebutuhan masyarakat; sementara ketepatan menilai kesesuaian kebijakan dengan konteks sosial, nilai, dan norma yang berlaku.

Dalam penelitian ini, teori evaluasi Dunn digunakan sebagai kerangka konseptual untuk menilai kebijakan gerbong khusus wanita pada layanan KRL Jabodetabek. Keenam tipe evaluasi tersebut memungkinkan peneliti menilai

kebijakan ini tidak hanya dari segi efektivitas pelaksanaan, tetapi juga dari segi keadilan dan ketepatan sasaran dalam melindungi perempuan pengguna transportasi publik. Melalui pendekatan ini, penelitian berupaya memahami sejauh mana kebijakan afirmatif ini berfungsi sebagai instrumen perlindungan sosial yang sensitif terhadap kebutuhan gender dan kelompok rentan, sejalan dengan prinsip *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI).

## 2.2 Gender

Konsep gender merupakan konstruksi sosial yang membedakan peran, tanggung jawab, dan ekspektasi antara laki-laki dan perempuan dalam masyarakat. Ann Oakley (Nugroho, 2008:3) mengartikan gender sebagai konstruksi sosial atau atribut yang dikenakan pada manusia yang dibangun oleh kebudayaan manusia. Dalam kebijakan publik, pemahaman terhadap gender sangat penting karena kebijakan yang tampak netral seringkali justru menghasilkan ketimpangan akibat tidak memperhitungkan kebutuhan dan pengalaman yang berbeda antara laki-laki dan perempuan. Kesadaran akan pentingnya dimensi gender dalam pembangunan melahirkan konsep pengarusutamaan gender (gender mainstreaming). Menurut Fibrianto (2018), pengarusutamaan gender adalah bentuk strategi untuk mencapai kesetaraan dan keadilan gender melalui kebijakan dan program yang memperhatikan pengalaman, aspirasi, kebutuhan, dan permasalahan perempuan, dan laki-laki dari seluruh aktifitas. Di Indonesia, strategi ini diatur melalui Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2000 tentang Pengarusutamaan Gender dalam Pembangunan Nasional. Penerapan PUG menuntut agar setiap lembaga pemerintah mengidentifikasi dampak kebijakannya terhadap perempuan dan laki-laki secara

proporsional, serta mengambil langkah korektif terhadap kebijakan yang berpotensi menimbulkan ketimpangan. Dalam teori feminis kontemporer, kebijakan publik yang responsif gender dipandang sebagai bentuk tindakan afirmatif (*affirmative action*) yang diperlukan untuk memperbaiki ketimpangan struktural yang telah lama melekat. Upaya mewujudkan kota inklusif juga tidak dapat dilepaskan dari pengarusutamaan perspektif gender sebagai bagian dari keadilan sosial dan pembangunan berkelanjutan (Lemaire dan Kerr, 2017:17). Karena itu, kebijakan yang responsif gender tidak sekadar menyediakan fasilitas bagi perempuan, tetapi juga menciptakan ruang aman untuk mengakui perbedaan kebutuhan dan pengalaman antara kelompok sosial.

Pendekatan *Gender and Development* (GAD) menjadi dasar konseptual penting dalam memahami GEDSI (Gender Equality, Disability, and Social Inclusion). Pendekatan GAD menekankan bahwa relasi gender bersifat konstruksi sosial dan relasi kekuasaan yang seringkali timpang, sehingga perubahan struktural atas peran gender diperlukan untuk mencapai keadilan dan kesejahteraan yang berkelanjutan (Endasari, 2017). Berdasarkan kerangka GAD tersebut, pendekatan GEDSI dikembangkan untuk memperluas fokus kesetaraan gender dengan memasukkan isu inklusi disabilitas dan inklusi sosial. Konsep ini menegaskan bahwa tidak ada seorang pun yang tertinggal dalam proses pembangunan, dan hal ini sejalan dengan semangat *Sustainable Development Goals* (SDGs) 2030. KSI (Knowledge Sector Initiative) juga menegaskan bahwa kebijakan publik yang lebih inklusif dan responsif terhadap GEDSI sangat diperlukan agar Indonesia mampu mencapai target pengentasan kemiskinan dan pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan. Dalam tataran normatif, GEDSI menekankan tiga komponen utama, yaitu kesetaraan gender, inklusi disabilitas, dan inklusi sosial.

Ketiga aspek ini bersifat saling terkait dan menuntut adanya pengarusutamaan GEDSI dalam seluruh siklus kebijakan publik, mulai dari perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, hingga monitoring dan evaluasi. Dalam Buku *GEDSI Handbook INKLUSI* (2023) menegaskan bahwa pengarusutamaan GEDSI adalah proses sistematis untuk memastikan setiap kebijakan dan program pembangunan mempertimbangkan kebutuhan kelompok rentan serta menjamin akses yang setara terhadap sumber daya publik. Hal ini mencakup penyediaan sarana dan prasarana yang inklusif, komunikasi yang non-diskriminatif, serta mekanisme partisipasi bermakna bagi kelompok marginal.

Dalam penyediaan gerbong khusus wanita di KRL Jabodetabek, teori gender dan pendekatan GEDSI menjadi relevan karena kebijakan ini tidak hanya berkaitan dengan perlindungan perempuan dari pelecehan seksual, tetapi juga menyangkut bagaimana transportasi publik dapat diakses secara adil dan inklusif oleh semua kalangan. Dengan demikian, analisis kebijakan transportasi berbasis gender bukan hanya soal menambah fasilitas bagi perempuan, tetapi bagaimana kebijakan tersebut menghapus hambatan struktural dan kultural yang menghalangi terciptanya ruang publik yang aman, setara, dan berkeadilan sosial.

### **2.3 Kebijakan Transportasi Publik Responsif Gender di Berbagai Negara**

Studi internasional menunjukkan bahwa kebijakan transportasi berbasis gender telah diterapkan di berbagai negara dengan pendekatan yang beragam. Di Jepang, kebijakan *women-only carriages* mulai diterapkan sejak awal tahun 2000-an sebagai respons terhadap tingginya kasus *chikan* (pelecehan seksual di kereta), khususnya pada jam sibuk. Kebijakan ini dinilai efektif dalam meningkatkan rasa aman subjektif perempuan, namun tidak sepenuhnya

menghilangkan praktik pelecehan di sistem transportasi publik secara keseluruhan.<sup>6</sup>

Sementara itu, di Meksiko, pendekatan transportasi responsif gender tidak hanya diwujudkan melalui segregasi ruang, tetapi juga melalui peningkatan sistem pengawasan, pelatihan petugas, serta kampanye publik anti-pelecehan. Di Meksiko, 12 bus khusus perempuan diluncurkan sejak 2008 yang populer tetapi skalanya kecil. Di India, layanan sejenis sulit menarik pengguna karena armada bus umum saja masih kurang. Pendekatan evaluasi menekankan perluasan armada dan desain kota inklusif daripada pembatasan berbasis gender sebagai langkah utama. Segregasi gender ‘tidak seharusnya menjadi respons default terhadap pelecehan’ karena tidak mendorong perubahan perilaku. Fokus yang lebih berkelanjutan adalah meningkatkan jumlah armada untuk menurunkan kepadatan, yang menurut kajian dapat menguntungkan masyarakat secara lebih luas (Shah, 2019).

### III. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan studi kasus untuk menganalisis kebijakan responsif gender dalam penyediaan gerbong khusus wanita pada layanan KRL Jabodetabek. Metode ini dipilih karena mampu menggali makna, persepsi, dan pengalaman para pihak secara mendalam terhadap implementasi kebijakan di konteks sosial yang nyata. Informan ditentukan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan sumber data berdasarkan relevansi dan kompetensi terhadap isu yang diteliti. Informan terdiri dari pejabat DJKA Kementerian

Perhubungan, PT KAI Commuter, Komnas Perempuan, akademisi bidang gender, serta penumpang perempuan pengguna KRL. Data dikumpulkan melalui wawancara mendalam, dokumentasi, dan etnografi digital. Validitas data diuji dengan teknik triangulasi sumber, teknik, dan waktu agar hasil penelitian tetap kredibel dan dapat diverifikasi. Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif Miles dan Huberman (1992) yang mencakup reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pendekatan ini memungkinkan peneliti memahami efektivitas, efisiensi, keadilan, dan responsivitas kebijakan gerbong khusus wanita dalam kerangka teori evaluasi kebijakan William N. Dunn dan prinsip *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion* (GEDSI).

## IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 4.1 Evaluasi Kebijakan Berdasarkan Teori William N. Dunn

#### 4.1.1 Efektivitas

Dari aspek efektivitas, kebijakan gerbong khusus wanita dinilai telah memberikan dampak positif dalam menciptakan ruang aman bagi perempuan pengguna transportasi publik. Sebagian besar responden perempuan mengakui bahwa keberadaan gerbong ini menurunkan tingkat kecemasan dan meningkatkan rasa aman saat bepergian, terutama pada jam sibuk. Namun, efektivitasnya masih bersifat parsial. Berdasarkan data KAI Commuter, sepanjang Januari–Oktober 2024 terdapat 57 kasus pelecehan seksual di KRL Jabodetabek, mayoritas terjadi di lintas Jakarta Kota–Bogor<sup>7</sup>, bahkan berdasarkan hasil wawancara

<sup>6</sup> Purnamasari, N. (2017). Sejarah Gerbong KRL Khusus Wanita di Indonesia dan Negara Lain. Detikews. From <https://news.detik.com/berita/d-3504057/sejarah-gerbong-krl-khusus-wanita-di-indonesia-dan-negara-lain>. (Diakses pada 15 Desember 2025).

<sup>7</sup> KAI Commuter. (2024). Tegaskan

Keberpihakan Kepada Korban Pelecehan KAI Commuter Blacklist Pelaku Kriminal dan Tindak Asusila di Dalam Commuter Line - Sepanjang Januari hingga Oktober 2024, 57 Pelaku Berhasil Ditangkap. from <https://www.commuterline.id/informasi->

dengan Supervisor Media Relations Hafidz Saputra, “*Sepanjang Januari-Agustus (2025) terdapat 25 aduan yang masuk. Sebenarnya dua gerbong khusus pada setiap rangkaian belum mampu menampung seluruh penumpang perempuan pada jam sibuk, yang menyebabkan banyak pengguna akhirnya memilih naik di gerbong campuran.*”

Temuan lapangan menunjukkan bahwa kebijakan gerbong khusus wanita memberikan peningkatan rasa aman secara subjektif bagi sebagian pengguna perempuan. Salah satu informan menyatakan bahwa keberadaan gerbong khusus wanita membuatnya merasa lebih nyaman saat jam sibuk karena terhindar dari kontak fisik yang tidak diinginkan, “Kalau naik di jam berangkat kerja, saya lebih pilih gerbong wanita karena lebih aman dan nggak was-was.”<sup>8</sup> Meskipun sebagian pengguna perempuan merasakan peningkatan rasa aman, temuan lapangan menunjukkan bahwa tingkat pelaporan kasus pelecehan masih relatif rendah. Hal ini disebabkan oleh kecenderungan korban untuk memilih tidak melapor secara formal dan menyelesaikan peristiwa tersebut secara informal. Supervisor Media Relations KCI Hafidz Saputra dalam wawancara lapangan menyatakan, “Biasanya korban memilih tidak melanjutkan laporan karena merasa repot atau takut prosesnya panjang.”

Selain keterbatasan jumlah gerbong, lemahnya pengawasan dan minimnya petugas keamanan khusus di setiap rangkaian juga menghambat efektivitas kebijakan. Kampanye #BeraniSpeakUp yang digalakkan PT KCI telah meningkatkan pelaporan kasus, tetapi belum diimbangi dengan sistem penanganan yang sensitif terhadap korban.

Berdasarkan perspektif GEDSI, efektivitas kebijakan ini masih berfokus pada *perlindungan reaktif* daripada *transformasi struktural* yang menjamin keamanan setara bagi semua kelompok rentan di ruang publik.

#### 4.1.2 Efisiensi

Dalam evaluasi kebijakan publik, efisiensi tidak hanya diukur dari ketersediaan anggaran (PSO), tetapi juga dari perbandingan antara sumber daya yang digunakan dan manfaat kebijakan yang dihasilkan (Dunn, 2003). Dalam kebijakan penyediaan gerbong khusus wanita, sumber daya yang digunakan meliputi alokasi gerbong pada rangkaian KRL yang jumlahnya terbatas, pengaturan operasional, serta dukungan pembiayaan melalui skema PSO. Temuan lapangan menunjukkan bahwa kebijakan ini memberikan dampak berupa peningkatan rasa aman subjektif bagi sebagian pengguna perempuan, terutama pada jam sibuk. Namun demikian, dampak kebijakan terhadap penurunan kasus pelecehan dan peningkatan pelaporan masih belum signifikan. Ketika sumber daya berupa alokasi gerbong khusus wanita diterapkan pada sistem dengan keterbatasan armada dan tingkat kepadatan penumpang yang tinggi, manfaat kebijakan menjadi terbatas pada aspek psikologis, sementara dampak struktural terhadap keamanan transportasi belum terlihat secara nyata. Jika sumber daya yang sama dialokasikan untuk alternatif kebijakan berupa penambahan frekuensi perjalanan atau peningkatan kapasitas armada, maka potensi dampak yang dihasilkan tidak hanya dirasakan oleh pengguna perempuan, tetapi juga oleh seluruh penumpang KRL, termasuk dalam mengurangi kepadatan yang menjadi salah satu faktor risiko pelecehan.

---

publik/berita/tegaskan-keberpihakan-kepada-korban-pelecehan-kai-commuter-blacklist-pelaku-kriminal-dan-tindak-asusila-di-dalam-commuter-line-sepanjang-januari-hingga-oktober-2024-57-pelaku-berhasil-ditangkap.

(Diakses pada 15 Desember 2025).

<sup>8</sup> Perempuan, 21 Tahun, S1. Pengguna Perempuan KRL Jabodetabek dan Mahasiswa. Wawancara tanggal 16 Juli 2025.



Dari sisi efisiensi, kebijakan ini relatif tidak menimbulkan beban fiskal tambahan bagi pemerintah maupun operator. Berdasarkan Laporan Tahunan PT KAI Commuter Tahun 2024, PT KAI Commuter mengoperasikan sekitar 95 rangkaian KRL di wilayah Jabodetabek, sementara GAPEKA mencatat kebutuhan ideal sebesar 101 rangkaian.<sup>9</sup> Kekurangan armada ini membatasi penambahan gerbong khusus wanita. PT KCI tetap menjalankan operasional dengan dukungan subsidi *Public Service Obligation* (PSO) yang menutup sekitar 50% biaya operasional tanpa alokasi khusus untuk gerbong wanita. Dengan total biaya operasional sebesar Rp 3,4 triliun dan laba bersih Rp 200 miliar pada 2024, kebijakan ini tergolong efisien secara finansial. Namun, secara operasional, keterbatasan armada (hanya 89 dari 108 rangkaian yang aktif) menyebabkan padatnya penumpang dan menurunkan kenyamanan pengguna.<sup>10</sup> Efisiensi kebijakan juga perlu dilihat dari manfaat sosialnya. Dalam perspektif GEDSI, efisiensi bukan hanya soal penghematan biaya, tetapi juga kemampuan kebijakan menjangkau seluruh kelompok sosial. Fasilitas aksesibilitas bagi penyandang disabilitas dan ibu hamil masih minim, menandakan bahwa efisiensi belum diiringi dengan *equitable access* atau pemerataan manfaat. Dengan demikian, dari perspektif efisiensi kebijakan, penggunaan sumber daya dalam penyediaan gerbong khusus wanita belum sepenuhnya rasional karena manfaat yang dihasilkan masih bersifat terbatas dan belum sebanding dengan peluang dampak yang dapat diperoleh melalui alternatif kebijakan lain.

Dengan mempertimbangkan keterbatasan armada, tingginya kepadatan

penumpang, serta dampak kebijakan yang masih dominan pada peningkatan rasa aman subjektif, penggunaan sumber daya dalam kebijakan gerbong khusus wanita belum sepenuhnya menunjukkan rasionalitas yang optimal. Input kebijakan relatif besar karena memanfaatkan armada terbatas dalam sistem yang padat, sementara output perlindungan yang dihasilkan belum sebanding secara struktural. Oleh karena itu, efisiensi kebijakan ini masih bersifat parsial dan memerlukan dukungan alternatif kebijakan yang lebih berdampak luas.

#### 4.1.3 Kecukupan

Dari aspek kecukupan, kebijakan gerbong wanita mampu menjawab kebutuhan dasar keamanan bagi perempuan pengguna KRL, tetapi belum secara menyeluruh menjawab akar permasalahan sosial yang melatarbelakangi kekerasan di ruang publik. Dua gerbong per rangkaian belum cukup untuk menampung jumlah penumpang perempuan yang sangat tinggi, terutama pada jam sibuk pagi dan sore hari. Selain keterbatasan kapasitas, lemahnya mekanisme pengawasan dan ketiadaan indikator berbasis gender dalam evaluasi membuat kebijakan ini belum cukup efektif mengubah perilaku sosial penumpang laki-laki maupun memperkuat sistem perlindungan korban.

Kecukupan kebijakan juga bergantung pada keberlanjutan sosialisasi dan edukasi publik. Banyak pengguna laki-laki yang belum memahami fungsi afirmatif kebijakan ini, sehingga masih terjadi pelanggaran ruang dan komentar seksis. Dalam perspektif GEDSI, kecukupan kebijakan ini baru sampai pada tahap *provisioning* (penyediaan fasilitas), tetapi belum pada tahap *empowerment* (pemberdayaan) yang memperkuat posisi perempuan sebagai subjek

<sup>9</sup> (n.d) Kumparan Bisnis. (2025). KAI Commuter Targetkan Penumpang KRL Tembus 383,7 Juta di 2025. *From* <https://kumparan.com/kumparanbisnis/kai-commuter->

[targetkan-penumpang-krl-tembus-383-7-juta-di-2025-24PBNScPpRe/full](https://kumparan.com/kumparanbisnis/kai-commuter-targetkan-penumpang-krl-tembus-383-7-juta-di-2025-24PBNScPpRe/full). (Diakses pada 15 Desember 2025).

<sup>10</sup> *Ibid.*

kebijakan, bukan sekadar objek perlindungan.

#### 4.1.4 Pemerataan/Keadilan (*Equity*)

Aspek keadilan menjadi dimensi paling krusial dalam kebijakan ini. Secara prinsip, penyediaan gerbong khusus wanita merupakan bentuk tindakan afirmatif untuk melindungi perempuan dari kekerasan di ruang publik. Namun, hasil penelitian menunjukkan bahwa keadilan yang tercipta masih bersifat formalistik, belum substantif. Kelompok perempuan tertentu seperti pekerja komuter, ibu dengan anak kecil, atau lansia lebih merasakan manfaat kebijakan ini dibandingkan kelompok lainnya. Sementara itu, penyandang disabilitas, lansia laki-laki, dan kelompok gender non-biner belum mendapatkan akses setara terhadap perlindungan di transportasi publik.

Ketimpangan akses ini menunjukkan bahwa keadilan distributif dan prosedural sebagaimana dijelaskan Dunn belum sepenuhnya terwujud. Perspektif GEDSI menekankan pentingnya keadilan inklusif, di mana kebijakan tidak hanya berfokus pada satu kelompok, tetapi juga memperhatikan keragaman kebutuhan pengguna. Karena itu, arah kebijakan ke depan perlu ditransformasikan menjadi gerbong prioritas inklusif, bukan hanya gerbong khusus wanita, agar keadilan sosial dapat diwujudkan secara lebih luas.

#### 4.1.5 Responsivitas

Kebijakan gerbong khusus wanita lahir dari desakan publik terhadap meningkatnya pelecehan seksual di transportasi umum, sehingga secara historis menunjukkan tingkat responsivitas yang tinggi terhadap aspirasi perempuan. Namun, temuan lapangan

menunjukkan bahwa responsivitasnya masih bersifat simbolik, bukan substantif. Pengguna perempuan memang merasa lebih aman, tetapi juga mengeluhkan kepadatan, kurangnya pengawasan, serta minimnya sanksi bagi pelanggar. Meskipun kebijakan gerbong khusus wanita meningkatkan rasa aman subjektif, temuan lapangan menunjukkan bahwa tingkat pelaporan kasus pelecehan masih relatif rendah. Kondisi ini dipengaruhi oleh kecenderungan korban untuk tidak melanjutkan laporan secara formal. Hal tersebut dikonfirmasi oleh informan dari PT KCI yang menyatakan bahwa, *“korban sering memilih tidak melapor karena merasa prosesnya panjang dan merepotkan”* (Hafidz Saputra, wawancara, 2025). Hal ini juga disampaikan oleh VP Corporate Secretary KAI Commuter, Joni Martinus, *“Dari jumlah itu, 50 di antaranya dilanjutkan ke kepolisian. Selebihnya korban memilih berdamai karena berbagai pertimbangan.”* Meskipun demikian, KAI Commuter tetap memberikan sanksi kepada pelaku pelecehan seksual, berupa larangan menggunakan layanan *Commuter Line* selamanya.<sup>11</sup>

Program pelaporan daring melalui *Commuter Control Room* (CCR) dan kampanye digital *#BeraniSpeakUp* menunjukkan inovasi positif, tetapi keterlibatan masyarakat sipil dan lembaga advokasi perempuan masih terbatas dalam proses perencanaan maupun evaluasi kebijakan. Dalam perspektif GEDSI, responsivitas ideal menuntut partisipasi bermakna dari kelompok terdampak, termasuk perempuan, penyandang disabilitas, dan masyarakat rentan. Oleh karena itu, perlu adanya forum kolaboratif antara pemerintah, operator, dan masyarakat untuk memperkuat

---

<sup>11</sup> KAI Commuter. (2024). Tegaskan Keberpihakan Kepada Korban Pelecehan KAI Commuter Blacklist Pelaku Kriminal dan Tindak Asusila di Dalam Commuter Line - Sepanjang Januari hingga Oktober 2024, 57 Pelaku Berhasil Ditangkap. *from* <https://www.commuterline.id/informasi->

publik/berita/tegaskan-keberpihakan-kepada-korban-pelecehan-kai-commuter-blacklist-pelaku-kriminal-dan-tindak-asusila-di-dalam-commuter-line-sepanjang-januari-hingga-oktober-2024-57-pelaku-berhasil-ditangkap.

dialog kebijakan berbasis pengalaman nyata pengguna.

#### 4.1.6 Ketepatan (*Appropriateness*)

Secara normatif, kebijakan ini tepat sebagai langkah afirmatif jangka pendek dalam menekan angka pelecehan di transportasi publik. Tujuannya relevan dengan kebutuhan perempuan dan mendukung implementasi pengarusutamaan gender sesuai Inpres No. 9 Tahun 2000. Namun, ketepatan kebijakan ini mulai dipertanyakan karena tidak diikuti dengan *policy instrument* yang komprehensif dan berkelanjutan. Dalam praktiknya, belum ada regulasi turunan yang mengatur standar fasilitas, indikator inklusivitas, dan mekanisme evaluasi berbasis gender. Kebijakan ini juga menimbulkan dilema sosial berupa eksklusi ruang bagi kelompok lain serta potensi konflik antar penumpang. Dalam kerangka GEDSI, ketepatan kebijakan akan meningkat jika diarahkan pada transformasi jangka panjang, meliputi edukasi publik, pengawasan berbasis teknologi, dan integrasi prinsip inklusif dalam desain sistem transportasi. Dengan demikian, kebijakan gerbong khusus wanita perlu dilihat bukan sebagai solusi final, tetapi sebagai bagian dari transisi menuju transportasi publik yang setara dan berkeadilan sosial.

Berdasarkan hasil analisis enam tipe evaluasi Dunn, kebijakan gerbong khusus wanita di KRL Jabodetabek terbukti memiliki nilai sosial penting dalam memperkuat perlindungan perempuan di ruang publik, namun pelaksanaannya masih menghadapi keterbatasan pada seluruh aspek evaluasi. Efektivitas dan efisiensi kebijakan telah tercapai sebagian, tetapi masih perlu ditingkatkan melalui pengawasan dan pengelolaan armada yang lebih optimal. Kebijakan ini cenderung lebih menonjolkan aspek simbolik perlindungan, sementara inklusivitas substantif masih terbatas, terutama bagi kelompok perempuan dengan

kebutuhan khusus seperti penyandang disabilitas dan ibu hamil. Sementara responsivitas dan ketepatan kebijakan memerlukan transformasi menuju partisipasi yang lebih luas dan kebijakan yang lebih integratif. Dengan demikian, arah kebijakan transportasi publik di Indonesia perlu bergeser dari pendekatan berbasis pemisahan ruang menuju kebijakan berbasis kesetaraan akses dan inklusi sosial. Penguatan kebijakan berbasis GEDSI dapat menjadi langkah strategis untuk memastikan bahwa transportasi publik benar-benar menjadi ruang aman, nyaman, dan adil bagi semua kelompok masyarakat baik perempuan, laki-laki, penyandang disabilitas, maupun kelompok rentan lainnya.

## V. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis terhadap kebijakan gerbong khusus wanita pada KRL Jabodetabek, dapat disimpulkan bahwa kebijakan ini merupakan bentuk kebijakan publik yang responsif gender dan termasuk ke dalam langkah afirmatif negara untuk melindungi perempuan dari risiko kekerasan seksual di ruang publik. Kebijakan ini menjadi simbol komitmen pemerintah dalam mengimplementasikan prinsip *Gender Equality, Disability, and Social Inclusion (GEDSI)* di sektor transportasi. Namun, melalui analisis enam tipe evaluasi kebijakan William N. Dunn, ditemukan bahwa kebijakan tersebut belum sepenuhnya optimal dalam pelaksanaannya.

Dari aspek efektivitas, gerbong khusus wanita telah meningkatkan rasa aman subjektif perempuan, tetapi belum menekan angka pelecehan seksual secara signifikan. Masih terbatasnya jumlah armada, kepadatan penumpang, serta lemahnya pengawasan menjadikan tujuan perlindungan belum tercapai sepenuhnya. Dari aspek efisiensi, kebijakan ini dinilai hemat biaya karena dijalankan dalam kerangka subsidi *Public Service Obligation (PSO)*, tetapi efisiensi

sosial belum terwujud akibat ketimpangan manfaat dan keterbatasan akses bagi kelompok disabilitas serta ibu hamil. Dari segi kecukupan, kebijakan ini hanya menjawab kebutuhan keamanan secara sementara, tanpa menyentuh akar kultural penyebab kekerasan berbasis gender. Gerbong wanita memang menghadirkan ruang aman, tetapi kapasitas dan fasilitasnya belum cukup untuk memenuhi kebutuhan semua pengguna. Dalam aspek keadilan, kebijakan ini menunjukkan bentuk keadilan afirmatif bagi perempuan, namun belum mencapai keadilan substantif dan inklusif karena belum mengakomodasi seluruh kelompok rentan. Aspek responsivitas menunjukkan bahwa kebijakan ini lahir dari aspirasi publik, namun masih bersifat simbolik karena partisipasi pengguna dan lembaga advokasi dalam proses evaluasi masih terbatas. Mekanisme pengaduan dan kampanye sosial yang telah ada belum diikuti oleh sistem tindak lanjut yang transparan dan berpihak pada korban. Sedangkan dari aspek ketepatan, kebijakan ini dinilai sesuai dengan konteks sosial Indonesia sebagai solusi jangka pendek, tetapi belum disertai arah kebijakan jangka panjang yang berbasis transformasi struktural dan perubahan budaya.

Oleh karena itu, kebijakan gerbong khusus wanita dapat dikatakan berhasil sebagai langkah awal perlindungan perempuan di ruang publik, namun masih perlu diperkuat agar sejalan dengan prinsip kebijakan berbasis GEDSI. Penguatan dibutuhkan pada dimensi efektivitas, keadilan, dan responsivitas melalui integrasi kebijakan, peningkatan kapasitas, serta perluasan partisipasi sosial. Dengan demikian, arah kebijakan ke depan perlu bergeser dari model perlindungan berbasis pemisahan ruang menuju transportasi publik yang inklusif, setara, dan aman bagi semua pengguna.

## VI. REKOMENDASI

Berdasarkan hasil temuan tersebut, terdapat beberapa rekomendasi strategis untuk meningkatkan efektivitas dan inklusivitas kebijakan gerbong khusus wanita.

1. Dalam aspek efektivitas dan efisiensi, pemerintah bersama PT KAI Commuter perlu memperkuat sistem keamanan berbasis teknologi seperti *CCTV analytics recognition*, serta meningkatkan jumlah dan kapasitas gerbong khusus sesuai data kepadatan lintas. Penambahan armada dan pelatihan petugas keamanan yang bersertifikasi menjadi penting untuk memastikan kebijakan berjalan efektif tanpa menambah beban fiskal.
2. Pada aspek kecukupan, pemerintah perlu melakukan evaluasi berkala dan memperluas ruang aman bagi perempuan tidak hanya di dalam KRL, tetapi juga di lingkungan stasiun dan akses perjalanan. Edukasi publik harus digiatkan untuk membangun budaya menghormati ruang pribadi dan mencegah normalisasi kekerasan seksual di ruang publik.
3. Dari sisi keadilan dan responsivitas, kebijakan perlu berevolusi menuju gerbong prioritas inklusif, yang tidak hanya memisahkan ruang bagi perempuan, tetapi juga mengutamakan kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, ibu hamil, lansia, dan anak-anak. Selain itu, perlu dibentuk mekanisme umpan balik formal melalui forum konsultatif antara pemerintah, PT KCI, Komnas Perempuan, dan perwakilan masyarakat sipil agar kebijakan dapat terus diperbarui sesuai kebutuhan nyata di lapangan.
4. Dalam aspek ketepatan, pemerintah sebaiknya menetapkan *policy roadmap* jangka panjang berbasis

GEDSI yang tidak hanya fokus pada pemisahan ruang, tetapi juga pada perubahan sistemik. Strategi ini dapat diwujudkan melalui kolaborasi lintas kementerian (Kemenhub, KemenPPPA, Kemendagri), penyusunan standar nasional transportasi ramah gender dan inklusif, serta penguatan sanksi hukum bagi pelaku pelecehan di transportasi publik.

## VII. DAFTAR PUSTAKA

- Dunn, W. N. (2003). *Public policy analysis: Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Cetakan Kelima, Gadjah Mada University Press.
- Endasari, E. (2017). Implementasi Kebijakan Pengarusutamaan Gender Dalam Program Rural Infrastructure Support - Pnpm Mandiri Di Kecamatan Pagar Gunung Kabupaten Lahat Tahun 2014. *Jurnal Pemerintahan dan Politik*, 2(1).
- Fibrianto, A. S. (2018). Kesetaraan Gender Dalam Lingkup Organisasi Mahasiswa Universitas Sebelas Maret Surakarta Tahun 2016. *Jurnal Analisa Sosiologi*, 5(1).
- Handoyo, E. (2012). Kebijakan Publik. Penerbitan kerjasama antara : Fakultas Ilmu Sosial Universitas Negeri Semarang Penerbit, "Widya Karya" Semarang Anggota IKAPI Nomor 117 / JTE / 2008.
- Inklusi Kemitraan Indonesia – Australia. (2023). Penerapan Pengarusutamaan GEDSI. Inklusi GEDSI Handbook 2.
- Knowledge Sector Initiative. (2022). *Gender Equality, Disability and Social Inclusion in Practice Research and Advocacy Experience of Knowledge Sector Initiative Partners*.
- Lemaire, X., & Kerr, D. (2017). *Inclusive urban planning—promoting equality and inclusivity in urban planning practices*.
- Miles, M., Huberman, M. (1992). Analisis Data Kualitatif Buku Sumber Tentang Metode-Metode Baru. Jakarta: Grasindo, hlm 16-19.
- Nugroho, R. N. (2008). *Gender dan strategi pengarus-utamaannya di Indonesia*. Pustaka Pelajar.
- Shah, S. (2019). *Women-Only Transport: A “Solution” To What End?*. Institute For Transportation and Development Policy.
- While, H. (2002). Thomas R. Dye. *Handbook of Public Policy Evaluation*, 41.