

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

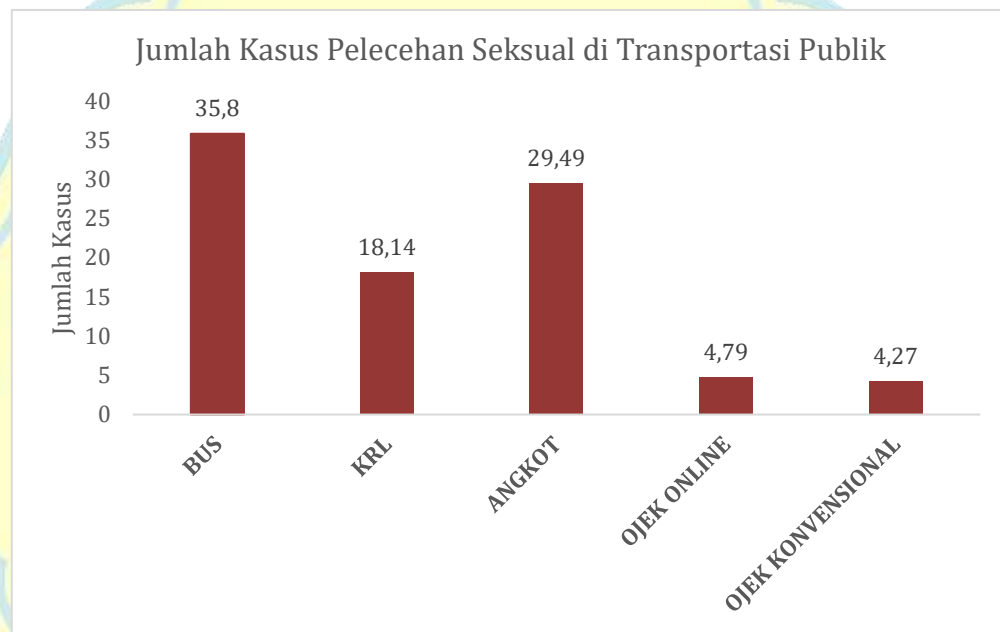
Isu kesetaraan gender dan perlindungan terhadap perempuan belakangan ini menjadi topik yang semakin mendapat perhatian dalam kehidupan masyarakat modern, tidak terkecuali soal perlindungan perempuan di ruang publik. Di kota besar seperti Jakarta, ruang publik belum sepenuhnya menjadi tempat yang netral, ramah dan aman terutama bagi para perempuan. Tidak jarang perempuan menjadi target bahkan korban pelecehan maupun kekerasan seksual di ruang publik. Ruang publik sendiri merupakan area terbuka yang dapat digunakan oleh masyarakat umum. Salah satu ruang publik yang memiliki intensitas interaksi yang tinggi adalah transportasi publik. Transportasi publik sendiri adalah sistem angkutan yang disediakan oleh pemerintah daerah setempat untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakatnya secara kolektif, dengan beragam jenis moda angkutan seperti bus, kereta, dan angkutan kota lainnya yang beroperasi secara teratur berdasarkan rute dan jadwal tertentu serta dapat diakses oleh semua orang. Sistem ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan dari satu tempat ke tempat lain dengan tarif terjangkau, tetapi juga memainkan peran penting dalam mendukung aktivitas sosial dan ekonomi di kawasan perkotaan yang padat penduduk. Transportasi publik juga berkontribusi dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, membantu mengatasi kemacetan lalu lintas, serta menawarkan alternatif mobilitas yang lebih efisien dan berkelanjutan bagi masyarakat luas, termasuk kelompok rentan.¹

Transportasi publik dinilai masih belum sepenuhnya menjadi ruang yang aman dalam praktiknya. Transportasi publik yang seharusnya menjadi ruang yang inklusif, aman, dan ramah dan bebas dari berbagai ancaman kekerasan, namun fakta di lapangan

¹Panggah Seksomo Pandelly dan Dede Sri Kartini, *Kajian Strategis Atas Ketersediaan dan Kendala Transportasi Publik di Kota Bandung*, Triwikrama: Jurnal Ilmu Sosial, Vol. 9. No.5 (2025), 51-60.
<https://doi.org/10.9963/edegny80>

menunjukkan sebaliknya, masih banyak terdapat kasus pelecehan. Komnas Perempuan menjelaskan bahwa dalam kurun waktu 2020 – 2024, Komnas Perempuan menerima sebanyak 19 pengaduan mengenai pelecehan seksual di transportasi publik dengan bentuk kekerasan yang meliputi pelecehan fisik, pelecehan verbal, hingga pemerkosaan.²

Gambar 1.1 Jumlah Kasus Kekerasan Seksual di Transportasi Publik



Sumber : Olahan Peneliti berdasarkan hasil survei KRPA, 2026.

Koalisi Ruang Publik Aman (KRPA) merilis hasil Survei Nasional Pelecehan Seksual di Ruang Publik pada tahun 2019 yang menunjukkan bahwa transportasi umum merupakan lokasi kedua tertinggi terjadinya pelecehan seksual setelah jalan umum. Dari hasil survei tersebut, sebanyak 46,80% responden mengaku pernah mengalami pelecehan seksual di transportasi umum. Secara lebih rinci, 35,8% responden mengalami pelecehan di bus, sementara 29,49% responden mengalami

² Komnas Perempuan, *Siaran Pers Komnas Perempuan Memperingati Hari Angkutan Nasional 2025*, diakses 5 April 2026.

pelecehan di angkutan kota.³ Temuan ini menunjukkan bahwa transportasi publik sebagai ruang mobilitas sehari-hari memiliki tingkat kerentanan yang cukup tinggi terhadap terjadinya pelecehan seksual. Bentuk pelecehan yang dialami korban juga beragam, mulai dari pelecehan verbal seperti komentar seksual dan siulan, pelecehan visual seperti difoto diam-diam atau gestur vulgar, hingga pelecehan fisik seperti disentuh, diraba, atau digesek di ruang yang padat.⁴

Survei yang melibatkan lebih dari 62.000 responden tersebut juga membantah berbagai mitos yang selama ini berkembang terkait pelecehan seksual di ruang publik. Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas korban tidak mengenakan pakaian terbuka, melainkan menggunakan bawahan panjang (18%), hijab (17%), serta baju lengan panjang (16%). Selain itu, pelecehan seksual lebih banyak terjadi pada siang hari (35%) dan sore hari (25%), hal ini mematahkan pendapat yang mengatakan bahwa pelecehan hanya terjadi pada malam hari. Survei ini juga menemukan bahwa korban tidak hanya perempuan, tetapi juga laki-laki, serta sebagian korban mengalami pelecehan sejak usia di bawah umur. Mayoritas bentuk pelecehan yang dialami korban berupa pelecehan verbal seperti komentar atas tubuh (60%), pelecehan fisik seperti disentuh (24%), dan pelecehan visual seperti main mata (15%).⁵ Temuan ini menunjukkan bahwa pelecehan seksual di ruang publik masih menjadi persoalan serius yang mempengaruhi rasa aman pengguna, termasuk dalam konteks penggunaan transportasi.

Dalam konteks gender dan keamanan, transportasi publik dinilai mempengaruhi persepsi keselamatan para penggunanya. Terkait ini, perbedaan persepsi yang dimaksud mengenai keselamatan antara perempuan dan laki-laki, di

³ Yosepha Pusparisa, *Transportasi Umum, Sarang Pelecehan Seksual di Ruang Publik*, Databoks Katadata, , diakses 7 April 2026, <https://databoks.katadata.co.id/demografi/statistik/fda3f3af80e3861/transportasi-umum-sarang-pelecehan-seksual-di-ruang-publi>

⁴ Change.org Indonesia, *Pernah Jadi Korban Pelecehan di Ruang Publik? Kamu Nggak Sendirian*, diakses 7 April 2026, <https://www.change.org/l/id/pernah-jadi-korban-pelecehan-di-ruang-publik-kamu-nggak-sendirian>

⁵ Koalisi Ruang Publik Aman, *Apa Kata 62 Ribu Orang tentang Pelecehan Seksual di Ruang Publik, Press Release*, , diakses 7 April 2026, <https://ruangaman.com/wp-content/uploads/2024/08/Press-Release-Hasil-Survei-Pelecehan-Seksual.pdf>

mana perempuan cenderung merasa kurang aman saat menggunakan transportasi umum seperti kereta atau bus dibanding laki-laki, yang berdampak pada kepuasan dan pengalaman perjalanan mereka.⁶ Hal ini memperlihatkan bahwa dimensi sosial, termasuk rasa aman dan kenyamanan, merupakan bagian yang tak terpisahkan dari fungsi transportasi publik sebagai ruang sosial yang harus diperhatikan dalam kebijakan layanan transportasi.

Ruang publik tidak terkecuali transportasi publik dinilai masih menjadi ruang yang belum sepenuhnya aman bagi perempuan karena adanya relasi sosial yang tidak setara antara laki-laki dan perempuan. Pengalaman perempuan di ruang publik sering kali dipengaruhi oleh relasi kuasa dan budaya patriarki yang menempatkan perempuan pada posisi rentan.⁷ Sebagai respons atas rasa tidak aman tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menghadirkan fasilitas ruang khusus wanita di dalam transportasi publik, seperti di Transjakarta sebagai upaya menciptakan rasa aman dan nyaman bagi penumpang perempuan. Fasilitas ini secara sekilas dilihat sebagai bentuk perlindungan dan upaya peningkatan kesejahteraan perempuan, terutama dalam hal keamanan selama dalam perjalanan. Namun demikian, keberadaan ruang khusus wanita juga tidak terlepas dari berbagai penafsiran atau persepsi dari para penggunanya. Di satu sisi, sebagian pihak memandang ruang khusus wanita sebagai bentuk perlindungan yang mampu memberikan rasa aman bagi perempuan dari potensi kekerasan maupun pelecehan seksual. Di sisi lain, terdapat pandangan yang menilai bahwa pemisahan ruang berdasarkan ruang berdasarkan jenis kelamin dapat mereproduksi batas-batas gender tertentu dalam ruang publik. Perbedaan pandangan ini menunjukkan bahwa ruang khusus wanita tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas fisik, tetapi juga menjadi ruang sosial yang dimaknai secara beragam oleh para penggunanya. sebagai solusi praktis untuk mengurangi risiko pelecehan seksual pada perempuan.

⁶ L. Ait Bihi Ouali, D.J. Graham, dan A. Barron, *Gender Differences in the Perception of Safety in Public Transport*, Journal of the Royal Statistical Society: Series A 183, no.3 (2020): 742.

⁷ Alfian Rokhmansyah, *Pengantar Gender dan Feminisme: Pemahaman Awal Kritik Sastra Feminisme* (Yogyakarta: Garudhawaca, 2016), hlm. 37–40.

Berdasarkan kondisi tersebut, penelitian ini berupaya memahami bagaimana para penumpang baik perempuan dan laki-laki memanakai fasilitas ruang khusus wanita di Transjakarta dalam kaitannya dengan rasa aman dari potensi kekerasan atau pelecehan seksual. Selain itu, penelitian kripsi ini juga akan melihat bagaimana ruang khusus wanita ini di produksi dan dipraktikkan dalam konteks ruang publik. Dengan demikian, ruang khusus wanita dimaknai sebagai ruang yang dibentuk melalui interaksi antara regulasi, praktik penggunaan dan pengalaman para penggunanya.

Urgensi dari mengkaji ruang khusus wanita di Transjakarta tidak terlepas dari tingginya mobilitas masyarakat yang menggunakan layanan Transjakarta sebagai salah satu moda transportasi publik utama di Jakarta. Berdasarkan data jumlah pelanggan BRT Transjakarta pada bulan Oktober 2025, tercatat total penumpang mencapai 14.891.046 orang dalam kurun waktu satu bulan. Pada hari kerja atau *weekdays*, jumlah penumpang relatif stabil dan tinggi, dengan rata-rata berkisar di atas 500 ribu penumpang per hari, misalnya 534.281 penumpang pada 1 Oktober 2025 dan mencapai 538.184 penumpang pada 22 Oktober 2025.⁸ Sementara itu, pada hari libur terjadi penurunan signifikan, dengan jumlah penumpang berada pada kisaran 284.580 hingga 366.184 orang.

⁸ PPID PT Transportasi Jakarta, Informasi Setiap Saat, transjakarta.co.id, diakses 24 November 2025.

Gambar 1.2 Data Jumlah Pelanggan BRT Transjakarta per Oktober 2025



**PELANGGAN BRT TRANSJAKARTA
OKTOBER 2025**

Tanggal	HK/HL	Pelanggan
1 Okt 2025	HK	534.281
2 Okt 2025	HK	522.176
3 Okt 2025	HK	518.211
4 Okt 2025	HL	370.337
5 Okt 2025	HL	504.878
6 Okt 2025	HK	517.634
7 Okt 2025	HK	522.249
8 Okt 2025	HK	528.359
9 Okt 2025	HK	517.986
10 Okt 2025	HK	510.115
11 Okt 2025	HL	362.290
12 Okt 2025	HL	314.956
13 Okt 2025	HK	514.286
14 Okt 2025	HK	521.560
15 Okt 2025	HK	527.697
16 Okt 2025	HK	517.102
17 Okt 2025	HK	519.530
18 Okt 2025	HL	366.184
19 Okt 2025	HL	310.021
20 Okt 2025	HK	519.504
21 Okt 2025	HK	527.076
22 Okt 2025	HK	538.184
23 Okt 2025	HK	519.743
24 Okt 2025	HK	517.854
25 Okt 2025	HL	360.736
26 Okt 2025	HL	284.580
27 Okt 2025	HK	513.779
28 Okt 2025	HK	524.740
29 Okt 2025	HK	537.613
30 Okt 2025	HK	527.621
31 Okt 2025	HK	519.764
TOTAL		14.891.046

Ket. HK: Hari Kerja, HL: Hari Libur
 *Data Terupdate Per 18 November 2025

Sumber : ppid.transjakarta.co.id

Tabel diatas memperlihatkan jumlah penumpang Transjakarta setiap harinya di bulan Oktober 2025, dari data tersebut ditunjukkan bahwa terdapat perbedaan jumlah penumpang yang signifikan antara *weekdays* dan *weekend*. Perbedaan ini mencerminkan fungsi Transjakarta sebagai sarana mobilitas utama untuk aktivitas produktif masyarakat, seperti bekerja dan bersekolah, serta menunjukkan tingginya intensitas interaksi sosial di dalam ruang transportasi publik pada hari kerja. Tingginya volume penumpang tersebut menjadikan Transjakarta bukan sekadar layanan transportasi, tetapi juga ruang publik dengan kepadatan dan interaksi sosial yang tinggi.

Kondisi ini berpotensi memunculkan berbagai persoalan sosial, termasuk juga isu keamanan, kenyamanan, dan kerentanan terhadap pelecehan seksual, khususnya bagi penumpang perempuan. Melihat kondisi tersebut, fasilitas ruang khusus wanita dalam layanan Transjakarta menjadi relevan untuk dikaji secara kritis, tidak hanya sebagai upaya perlindungan, tetapi juga untuk melihat bagaimana ruang tersebut diproduksi, dipraktikkan, dan dimaknai oleh para pengguna dalam konteks tingginya mobilitas dan kepadatan penumpang di transportasi publik perkotaan.

Melalui studi kasus terhadap implementasi dan persepsi ruang khusus wanita di Transjakarta, penelitian ini bertujuan untuk memahami bagaimana ruang khusus wanita di Transjakarta diproduksi dan dipraktikkan dalam penggunaan sehari-hari, serta bagaimana para penumpangnya memaknai keberadaan ruang khusus wanita ini. Dengan menggunakan perspektif Teori Produksi Ruang Henri Lefebvre, penelitian akan menganalisis ruang khusus wanita dalam layanan Transjakarta melalui tiga dimensi, yaitu praktik sosial, representasi ruang, dan ruang representasional. Melalui pendekatan tsb, penelitian ini akan mengeksplorasi dinamika sosial penggunaan ruang ini serta bagaimana ruang khusus wanita membentuk dan memaknai relasi gender di transportasi publik.

1.2 Permasalahan Penelitian

Keberadaan ruang khusus wanita pada layanan Transjakarta merupakan salah satu bentuk upaya yang dilakukan dalam memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang perempuan, terutama sebagai bentuk perlindungan atas potensi bahaya pelecehan seksual di transportasi publik. Adanya ruang khusus wanita ini menghadirkan berbagai pandangan dan makna di kalangan penumpangnya. Penumpang perempuan dan laki-laki memiliki pengalaman, pandangan, dan cara memaknai ruang khusus wanita yang berbeda berdasarkan pengalaman dan interaksi yang mereka alami selama menggunakan layanan Transjakarta. Dengan demikian, ruang khusus wanita ini tidak hanya berfungsi sebagai fasilitas fisik, melainkan juga ruang sosial yang dimaknai secara beragam. Perbedaan makna ini menunjukkan bahwa

ruang khusus wanita tidak hanya dibentuk melalui kebijakan oleh penyediannya, tetapi juga melalui praktik penggunaan ruang serta pengalaman para pengguna dalam aktivitas sehari-hari. Oleh karena itu, skripsi ini berupaya mengkaji lebih dalam bagaimana relasi kuasa yang terjadi dalam ruang khusus wanita di Transjakarta dan bagaimana ruang tersebut diproduksi dan dipraktikkan sebagai bagian dari ruang sosial dalam transportasi publik.

Berdasarkan latar belakang tersebut, permasalahan penelitian utama yang diajukan adalah :

1. Bagaimana relasi kuasa yang terjadi dalam penggunaan ruang khusus wanita di Transjakarta?
2. Bagaimana ruang khusus wanita di Transjakarta diproduksi dan dipraktikkan dalam Perspektif Henri Lefebvre?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan penelitian yang telah dirumuskan sebelumnya, penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mendeskripsikan bagaimana relasi kuasa yang terjadi dalam penggunaan ruang khusus wanita di Transjakarta.
2. Mendeskripsikan bagaimana ruang khusus wanita di Transjakarta diproduksi dan dipraktikkan dalam Perspektif Henri Lefebvre.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoretis maupun praktis, yaitu sebagai berikut :

1.4.1 Manfaat Teoretis

Penelitian ini memiliki peran penting secara akademik karena berkontribusi dalam memperkaya bidang kajian sosiologi gender, khususnya kajian mengenai transportasi umum sebagai ruang publik yang sarat dengan relasi sosial dan gender. Secara teoretis, penelitian ini memberikan pemahaman kritis mengenai bagaimana

kebijakan ruang khusus wanita diciptakan, diterapkan, dan dimaknai oleh pengguna transportasi publik, terutama perempuan. Selain itu, penelitian ini turut mengembangkan diskursus mengenai dilema kebijakan perlindungan berbasis gender, yaitu antara upaya menciptakan rasa aman dan kesejahteraan perempuan dengan potensi munculnya praktik diskriminasi terselubung. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan konseptual bagi penelitian selanjutnya yang membahas isu serupa mengenai keamanan, kekerasan berbasis gender, dan kesetaraan dalam ruang publik perkotaan.

1.4.2 Manfaat Praktis

Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi PT Transjakarta serta pemangku kepentingan dalam memahami bagaimana ruang khusus wanita dimaknai dan dialami oleh para penggunanya. Temuan penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai bahan evaluasi dan menjadi pertimbangan layanan ruang khusus wanita agar lebih sesuai dengan kebutuhan, pengalaman, serta rasa aman penumpang perempuan tanpa mengabaikan dinamika penggunaan ruang oleh seluruh pengguna transportasi publik khususnya Transjakarta.

Secara sosial, penelitian ini diharapkan dapat memperluas pemahaman publik mengenai ruang khusus wanita sebagai bagian dari ruang sosial di transportasi publik yang dimaknai secara beragam oleh para penggunanya. Bagi masyarakat, khususnya penumpang Transjakarta, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran pengalaman, pemaknaan, dan praktik dalam penggunaan ruang khusus wanita di kehidupan sehari-hari. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan dapat menjadi referensi bagi penelitian selanjutnya dalam mengkaji topik serupa mengenai ruang publik, transportasi publik serta relas gender melalui perspektif produksi ruang.

1.5 Tinjauan Literatur Sejenis

Penelitian mengenai ruang khusus wanita dalam transportasi publik telah banyak dilakukan dengan berbagai fokus, pendekatan, dan perspektif. Dalam penelitian ini, peneliti meninjau 11 literatur yang terdiri atas jurnal nasional dan jurnal

internasional terdahulu sebagai landasan konseptual dan empiris. Literatur-literatur tersebut memberikan pemahaman mengenai ruang khusus wanita dalam transportasi publik, pengalaman perempuan sebagai pengguna transportasi publik, keamanan dan kenyamanan perempuan, relasi gender di ruang publik, implementasi kebijakan transportasi publik yang berperspektif gender, serta konsep teori produksi ruang sebagai kerangka analisis penelitian. Penelitian-penelitian terdahulu ini menunjukkan bahwa transportasi publik bukan hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas, tetapi juga sebagai ruang sosial yang memperlihatkan adanya perbedaan pengalaman antara penumpang laki-laki dan perempuan. Beberapa temuan utama meliputi tingginya rasa tidak aman yang dialami perempuan di transportasi publik yang menjadi salah satu latar belakang terciptanya ruang khusus wanita, serta berbagai kendala dalam implementasinya seperti kepadatan penumpang, pelanggaran aturan, dan stigma sosial terhadap pengguna ruang khusus. Dari keseluruhan jurnal nasional tersebut, sebagian besar memiliki kesamaan dalam memberikan gambaran mengenai pentingnya penyediaan ruang aman bagi perempuan sekaligus menunjukkan bahwa pengalaman perempuan di transportasi publik dipengaruhi oleh konstruksi sosial gender dan kondisi ruang publik di perkotaan.

Peneliti juga meninjau jurnal internasional yang menyoroti pengalaman perempuan dalam menggunakan transportasi publik di berbagai negara, khususnya terkait persepsi keamanan, mobilitas perempuan, dan kebijakan berbasis gender. Penelitian internasional tersebut menunjukkan bahwa perempuan cenderung memiliki tingkat rasa aman yang lebih rendah dibandingkan laki-laki ketika berada di ruang transportasi publik. Selain itu, beberapa penelitian juga membahas munculnya kebijakan seperti *women only space* sebagai respons terhadap tingginya kasus pelecehan dan kekerasan di transportasi publik. Meskipun memiliki konteks negara yang berbeda, keempat jurnal internasional tersebut sama-sama menekankan bahwa transportasi publik merupakan ruang sosial yang dibentuk oleh praktik penggunaan ruang, relasi gender, serta kebijakan yang mengaturnya.

Berdasarkan telaah terhadap literatur tersebut, peneliti menemukan bahwa sebagian besar penelitian berfokus pada efektivitas ruang khusus wanita sebagai kebijakan, tingkat keamanan dan kenyamanan penumpang perempuan, maupun implementasi kebijakan ruang publik yang responsif atas isu gender. Sementara itu, penelitian yang mengkaji bagaimana ruang khusus wanita di Transjakarta diproduksi, dipraktikkan, dan dimaknai oleh para penggunanya melalui perspektif produksi ruang Henri Lefebvre masih terbatas bahkan sejauh ini belum ditemukan. Oleh karena itu, penelitian ini berupaya mengisi kekosongan tersebut dengan menganalisis ruang khusus wanita di Transjakarta sebagai ruang sosial yang dibentuk melalui kebijakan, praktiknya di lapangan serta pengalaman sehari-hari penumpangnya.

1.6 Kerangka Konseptual

1.6.1 Teori Produksi Ruang Henri Lefebvre

Henri Lefebvre memandang ruang tidak hanya sebagai lokasi atau ruang fisik tempat berlangsungnya aktivitas manusia, melainkan juga sebagai proses sosial yang dibentuk oleh praktik sosial, relasi kekuasaan, dan interaksi antar aktor yang ada dalam masyarakat. Lefebvre juga menegaskan bahwa ruang bukanlah suatu entitas yang netral, tetapi juga merupakan hasil dari konstruksi sosial yang dilatar belakangi oleh sejarah, nilai budaya, serta kepentingan-kepentingan dominan.⁹ Dalam bukunya yang berjudul “The Production of Space”, Lefebvre menjelaskan bahwa setiap masyarakat menghasilkan “ruangnya sendiri”, hal ini mencerminkan struktur sosial dan pola kekuasaan yang berlaku. Oleh karena itu, ruang memiliki dimensi material sekaligus simbolik, dan senantiasa diproduksi serta direproduksi melalui aktivitas dan pengalaman manusia dalam kehidupan sehari-hari.¹⁰

Lefebvre melihat produksi ruang sebagai bagian dari mekanisme reproduksi masyarakat kapitalis. Ruang tidak hanya diproduksi untuk memenuhi kebutuhan

⁹ Djaja Hendra, *Analisis Pemikiran Henri Lefebvre tentang Ruang dalam Arsitektur Modern: Suatu Perspektif Sosiologis*, Vol. 17, No. 2 (2018): 178-192. <https://doi.org/10.21009/jimd.v17i2.9092>

¹⁰ Henri Lefebvre, *The Production of Space* (Oxford: Blackwell Publishing, 1991), hlm. 31.

fungsional, tetapi juga berfungsi sebagai alat kontrol, regulasi, dan dominasi sosial.¹¹ Kebijakan, perencanaan kota, dan institusi berperan penting dalam membentuk ruang tertentu yang pada akhirnya mempengaruhi cara individu berpikir, bertindak, dan berinteraksi. Oleh karena itu, ruang tidak hanya dipahami sebagai hasil, tetapi juga sebagai sarana yang membentuk praktik sosial dan relasi kekuasaan di dalam masyarakat.

Untuk menjelaskan proses tersebut, Lefebvre mengemukakan konsep trikotomi ruang, yaitu praktik spasial (*spatial practices*), representasi ruang (*representations of space*), dan ruang representasional (*representational spaces*).¹² Praktik spasial merujuk pada bagaimana ruang digunakan dalam aktivitas sehari-hari masyarakat, representasi ruang berkaitan dengan bagaimana ruang dirancang, diatur, dan diproduksi melalui kebijakan atau perencanaan, sedangkan ruang representasional atau ruang yang direpresentasikan adalah ruang yang memiliki makna simbolik dan dipengaruhi oleh budaya, sejarah, serta pengalaman individu. Ketiga dimensi ini saling berinteraksi dan membentuk ruang sosial yang dinamis, sehingga ruang selalu terbuka terhadap tafsir, konflik, dan perubahan makna.

Ruang kota tidak hanya dipahami sebagai ruang fisik, tetapi juga sebagai hasil dari praktik sosial dan relasi kuasa yang berlangsung di dalamnya.¹³ Dalam konteks penelitian ini, teori produksi ruang Henri Lefebvre digunakan peneliti sebagai dasar pemikiran untuk menganalisis kebijakan ruang khusus wanita di Transjakarta sebagai ruang sosial yang diproduksi melalui kebijakan institusional, praktik penggunaan sehari-hari, dan pengalaman subjektif para pengguna. Teori ini memungkinkan peneliti untuk melihat bagaimana ruang khusus wanita tidak hanya berfungsi sebagai pengaturan fisik, tetapi juga sebagai hasil dari relasi kekuasaan, upaya perlindungan,

¹¹ Djaja Hendra, *Analisis Pemikiran Henri Lefebvre tentang Ruang dalam Arsitektur Modern: Suatu Perspektif Sosiologis*, Vol. 17, No. 2 (2018): 178-192. <https://doi.org/10.21009/jimd.v17i2.9092>

¹² Raden Mohamad Wisnu Ibadi, Josephine Roosandriantini, Anas Hidayat, dan Nia Yunia Lestari, *Teori Production of Space Henri Lefebvre dalam Konteks untuk Membaca Ruang di Indonesia*, Archimane Vol. 3, No. 2 (2025):193–202. <https://doi.org/10.59810/archimane.v3i2.175>

¹³ Henri Lefebvre, *Writings on Cities* (Oxford: Blackwell Publishers, 1996), hlm. 68–70

serta pengalaman sosial penumpang perempuan dan laki-laki. Melalui pendekatan ini, kebijakan ruang khusus wanita dapat dianalisis secara kritis apakah lebih dimaknai sebagai upaya menciptakan kesejahteraan dan rasa aman bagi penumpang perempuan, atau justru berpotensi terjadinya diskriminasi terselubung di ruang publik transportasi.

1.6.2 Relasi Gender dalam Sosiologi

Gender dalam Sosiologi tidak hanya dipahami sebagai perbedaan biologis antara laki-laki dan perempuan, melainkan sebagai konstruksi sosial yang terbentuk melalui proses historis, budaya, dan interaksi sosial. Gender mencerminkan perbedaan status, peran, serta fungsi sosial yang dilekatkan pada laki-laki dan perempuan berdasarkan norma dan nilai yang berlaku dalam masyarakat.¹⁴ Relasi gender merujuk pada pola hubungan sosial yang di dalamnya terdapat pembagian peran, akses terhadap sumber daya, serta relasi kekuasaan yang tidak selalu setara, relasi gender juga dipahami bagian dari struktur sosial yang mencakup dimensi kekuasaan, pembagian kerja, serta simbol dan norma yang dilembagakan dalam kehidupan sehari-hari.¹⁵ Relasi gender dalam masyarakat sering kali menghasilkan ketimpangan peran dan posisi antara laki-laki dan perempuan dalam kehidupan sosial.¹⁶ Ketimpangan inipun dapat terlihat dalam akses terhadap ruang publik, rasa aman, maupun pengalaman sosial sehari-hari. Oleh karena itu, ketimpangan gender tidak muncul secara alami, melainkan diproduksi dan direproduksi melalui praktik sosial dan institusi, termasuk dalam ruang publik tempat interaksi sosial berlangsung.

Relasi gender juga terwujud melalui interaksi sehari-hari yang tampak sederhana, namun tersirat makna sosial. Menurut West dan Zimmerman (1987), relasi gender tidak dipahami sebagai identitas yang melekat sejak lahir, melainkan sebagai proses sosial yang terus-menerus diproduksi dan direproduksi melalui interaksi sehari-

¹⁴ Keppi Sukesi, Yayuk Yuliati, Jedda Ayu Inggrida, Iwan Nurhadi, dan Silka Armila, *Sosiologi Gender: Konsep dan Aplikasinya di Pedesaan* (Malang: Universitas Brawijaya Press, 2021), hlm.30

¹⁵ R.W. Connel, *Gender and Power: Society, the Person and Sexual Politics* (Stanford, CA: Stanford University Press, 1987), hlm. 91-117.

¹⁶ Ikhlasih Dalimoenthe. *Sosiologi Gender* (Jakarta: Bumi Aksara, 2020), hlm.27-30.

hari, yang mereka sebut sebagai *doing gender*. Gender “dilakukan” dalam praktik sosial, termasuk dalam cara individu berperilaku, berkomunikasi, dan menegosiasikan posisi mereka di situasi sosial tertentu, sehingga relasi antara laki-laki dan perempuan terbentuk dan dipertahankan secara berulang dalam kehidupan sosial. Dalam proses ini, individu secara sadar maupun tidak sadar menyesuaikan perilakunya dengan norma dan ekspektasi sosial mengenai maskulinitas dan feminitas, serta dipertanggungjawabkan atas penampilan dan tindakannya sebagai laki-laki atau perempuan.

Dalam kajian sosiologi perkotaan, ruang publik dipahami sebagai arena sosial yang tidak pernah bersifat netral, karena didalamnya berlangsung proses produksi dan negosiasi relasi gender melalui kebijakan, desain ruang, serta interaksi antarindividu. Transportasi umum, sebagai salah satu bentuk ruang publik, memperlihatkan bagaimana relasi gender tercermin dalam perbedaan pengalaman antara perempuan dan laki-laki, terutama terkait rasa aman, kenyamanan, serta cara mereka menggunakan dan memaknai ruang sosial. Kebijakan ruang khusus wanita dalam transportasi umum dilihat sebagai respons terhadap ketimpangan relasi gender di ruang publik, namun pada saat yang sama juga berpotensi membentuk relasi baru yang bersifat segregatif. Oleh karena itu, analisis relasi gender dalam perspektif sosiologi di penelitian ini menjadi penting untuk memahami bahwa kebijakan transportasi publik tidak hanya berfungsi mengatur mobilitas, tetapi juga turut membentuk pengalaman sosial serta posisi gender dalam ruang publik.

1.6.3 Transportasi Publik

Transportasi publik merupakan sistem angkutan atau kendaraan yang disediakan oleh pemerintah untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat secara kolektif melalui penggunaan kendaraan bersama, seperti bus, kereta api, dan moda angkutan massal lainnya, yang beroperasi secara teratur berdasarkan rute dan jadwal tertentu serta dapat diakses oleh masyarakat umum dengan tarif terjangkau. Transportasi publik menjadi elemen penting di kawasan perkotaan yang memiliki kepadatan penduduk tinggi, karena mampu mendukung pergerakan masyarakat secara

efisien sekaligus menekan penggunaan kendaraan pribadi. Dengan demikian, transportasi publik tidak hanya berfungsi sebagai sarana perpindahan fisik, tetapi juga sebagai bagian dari struktur sosial dan ekonomi kota yang menunjang aktivitas masyarakat sehari-hari.

Provinsi DKI Jakarta mengembangkan transportasi publik melalui berbagai moda yang saling terintegrasi, seperti Transjakarta, Kereta Commuter Line (KRL), Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transit (LRT), dan Jak Lingko atau Mikrotrans. Integrasi antar moda tersebut bertujuan untuk memperluas jangkauan layanan, meningkatkan kemudahan akses masyarakat, serta menciptakan sistem mobilitas perkotaan yang lebih efektif dan berkelanjutan (Ode & Klara Mote, 2023). Pengelolaan transportasi publik dilakukan melalui sinergi antara pemerintah daerah dan pusat, baik melalui Badan Usaha Milik Daerah (Transjakarta & Jak Lingko) maupun Badan Usaha Milik Negara (PT. KAI, MRT dan LRT), sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas infrastruktur dan pelayanan bagi masyarakat luas.¹⁷

Transportasi publik atau transum dipahami sebagai bentuk pelayanan dasar yang memiliki dimensi sosial, karena berperan dalam meningkatkan kemudahan aksesibilitas dan kesejahteraan warga kota, terutama bagi kelompok rentan seperti, perempuan, lansia, pelajar, dan masyarakat ekonomi rendah. Transportasi publik juga memainkan peran penting dalam mengurangi kemacetan, polusi, dan risiko kecelakaan lalu lintas. Selain itu, transportasi publik juga merupakan cerminan dari komitmen pemerintah dalam mewujudkan tata kelola perkotaan yang lebih inklusif dan adil. Oleh karena itu, kebijakan dan pengelolaan ruang publik tidak dapat dilepaskan dari isu kesetaraan, keamanan, dan kenyamanan pengguna dalam ruang publik perkotaan.

¹⁷ Audrea Maria Margaretha dan Alih Aji Nugroho, *Transportasi Publik Terintegrasi: Optimalisasi Implementasi Smart Mobility di DKI Jakarta*, Journal of Public Policy and Applied Administration Vol. 5, No. 2 (2023): 47-58. <https://doi.org/10.32834/jplan.v5i2.676>

1.6.4 Ruang Khusus Wanita

Ruang khusus wanita adalah sebuah kebijakan berupa fasilitas atau area tertentu di ruang publik yang disediakan secara khusus bagi perempuan, tidak terkecuali pada transportasi publik. Keberadaan ruang ini umumnya adalah sebagai bentuk respons terhadap tingginya potensi pelecehan seksual, rasa tidak aman, serta ketidaknyamanan yang dialami perempuan ketika berada di ruang publik, terutama dalam transportasi publik yang padat dan bercampur dengan laki-laki. Kondisi ini menjadikan perempuan sebagai kelompok paling rentan menjadi korban pelecehan atau kejahatan lainnya di transportasi publik, sehingga keberadaan ruang ini dipandang sebagai upaya untuk meningkatkan rasa aman, kenyamanan dan perlindungan bagi penumpang perempuan.¹⁸ Fasilitas ruang khusus wanita ini sudah banyak diterapkan pada berbagai moda transportasi massal, seperti KRL, MRT, Bus, dan tidak hanya di Indonesia saja tetapi juga banyak negara yang mengadopsi konsep ini di ruang transportasi publik. Selain sebagai bentuk perlindungan, keberadaan ruang khusus wanita juga mencerminkan adanya upaya pengaturan ruang publik yang mempertimbangkan pengalaman serta kebutuhan perempuan dalam aktivitas mobilitas sehari-hari.

Ruang khusus wanita pada layanan Transjakarta diwujudkan melalui pemisahan ruang di dalam bus yang diperuntukkan khusus bagi perempuan, dalam bus Transjakarta ruang khusus wanita ada di gerbong bagian depan, tepat di belakang kabin pramudi. Hadirnya fasilitas ini tidak hanya berkaitan dengan aspek keamanan fisik, tetapi juga menunjukkan bagaimana ruang publik diproduksi dan diatur berdasarkan relasi gender. Ruang khusus wanita ini menjadi bentuk kebijakan sosial yang bertujuan dalam mengurangi risiko kekerasan maupun pelecehan seksual di transportasi publik, sekaligus memberikan pengalaman mobilitas yang lebih aman bagi perempuan. Namun, dalam praktiknya, penggunaan ruang khusus ini juga memunculkan berbagai makna dan pengalaman yang berbeda dari para pengguna transportasi publik lainnya. Perbedaan pengalaman tersebut dipengaruhi oleh kondisi kepadatan penumpang,

¹⁸ Kezya Stephanie, Pricillia K, dan Laura Sarwono, *Analisis Kenyamanan dan Efektivitas Fasilitas Khusus Perempuan pada Angkutan Publik*, Jurnal Transportasi Vol. 24, No. 2 (2024): 101-112.

waktu perjalanan, hingga bagaimana pengguna memaknai rasa aman di dalam transportasi publik.

1.6.5 Transjakarta

Transjakarta merupakan salah satu transportasi publik di Ibukota DKI Jakarta dengan mobilitas penumpang yang tinggi setiap harinya. Transjakarta sendiri adalah jenis transportasi publik yang berbasis *Bus Rapid Transit* (BRT) yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta dan sekitarnya. Transjakarta resmi beroperasi sejak tahun 2004 dan saat itu menjadi sistem BRT pertama di Asia Tenggara.¹⁹ Layanan Transjakarta ini digagaskan oleh pemerintah sebagai upaya dalam mengurangi kemacetan, meningkatkan mobilitas masyarakat perkotaan, serta menyediakan transportasi umum yang terjangkau dan efisien. Dengan menggunakan jalur khusus (*busway*), Transjakarta sengaja dirancang agar perjalanan bus dapat lebih cepat dan tepat waktu dibanding kendaraan pribadi maupun angkutan umum biasa. Kehadiran Transjakarta ini telah menjadi bagian dari pengembangan sistem transportasi massal modern yang mendukung aktivitas masyarakat perkotaan menjadi lebih terintegrasi.

Selama perkembangannya, Transjakarta tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas masyarakat, tetapi juga menjadi ruang sosial tempat terjadinya berbagai interaksi antarpemumpang. Untuk tarif yang cukup terjangkau, transportasi publik banyak diminati oleh masyarakat kelas menengah ke bawah, tidak hanya para pekerja tetapi juga para pelajar dan mahasiswa.²⁰ Tingginya volume penumpang setiap harinya, terutama pada jam sibuk di pagi dan sore hari menjadikan Transjakarta sebagai ruang publik yang memperlihatkan dinamika sosial masyarakat perkotaan, termasuk persoalan kenyamanan, keamanan, dan relasi gender. Oleh karena itu, dalam layanannya Transjakarta menghadirkan berbagai kebijakan pelayanan, mulai dari petugas pramusapa, kamera pengawas di halte dan dalam bus, kursi prioritas, hingga

¹⁹ Transjakarta. *Sejarah* <https://transjakarta.co.id/tentang/sejarah>, Diakses pada tanggal 23 mei 2026

²⁰ F. Aryaputra dkk., *Perspektif Pengguna Transportasi Publik terhadap Fasilitas TransJakarta Blok M Jakarta Selatan*, Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan Vol. 10, No. 11 (2024): 149-161. <https://jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/view/724>

ruang khusus wanita untuk meningkatkan rasa aman bagi para pengguna perempuan. Kehadiran fasilitas ini di dalam bus menunjukkan bahwa transportasi publik bukan sekedar alat mobilitas, melainkan juga bagian dari produksi ruang sosial di perkotaan. Dengan demikian, Transjakarta tidak hanya dimaknai sebagai moda transportasi, tetapi juga sebagai ruang yang memperlihatkan berbagai pengalaman sosial sehari-hari masyarakat perkotaan.

1.7 Hubungan Antar Konsep

Penelitian ini berangkat dari pemahaman bahwa transportasi publik tidak hanya berfungsi sebagai sarana mobilitas masyarakat perkotaan, tetapi juga sebagai ruang publik yang di dalamnya berlangsung berbagai interaksi sosial. Dalam ruang tersebut terdapat perbedaan pengalaman antara penumpang perempuan dan laki-laki, terutama berkaitan dengan aspek keamanan selama menggunakan transportasi publik. Maraknya kasus pelecehan seksual dan bentuk kekerasan berbasis gender yang terjadi di transportasi publik kemudian melahirkan kebutuhan akan rasa aman bagi penumpang perempuan. Kebutuhan tersebut menjadi salah satu dasar lahirnya kebijakan penyediaan ruang khusus wanita di Transjakarta sebagai upaya memberikan perlindungan sekaligus meningkatkan rasa aman dan nyaman bagi penumpang perempuan selama perjalanan. Dalam penelitian ini, ruang khusus wanita tidak hanya dipahami sebagai fasilitas fisik yang disediakan oleh Transjakarta, tetapi juga sebagai ruang sosial yang dibentuk melalui kebijakan, praktik penggunaan ruang, serta interaksi antar aktor di dalamnya. Pelaksanaan kebijakan tersebut memperlihatkan adanya relasi kuasa antara institusi sebagai pembuat kebijakan, petugas sebagai pelaksana di lapangan, dan penumpang sebagai pengguna ruang. Relasi tersebut tercermin dalam praktik penggunaan ruang sehari-hari, mulai dari kepatuhan terhadap aturan hingga berbagai bentuk penyesuaian dan negosiasi yang muncul sesuai dengan kondisi perjalanan.

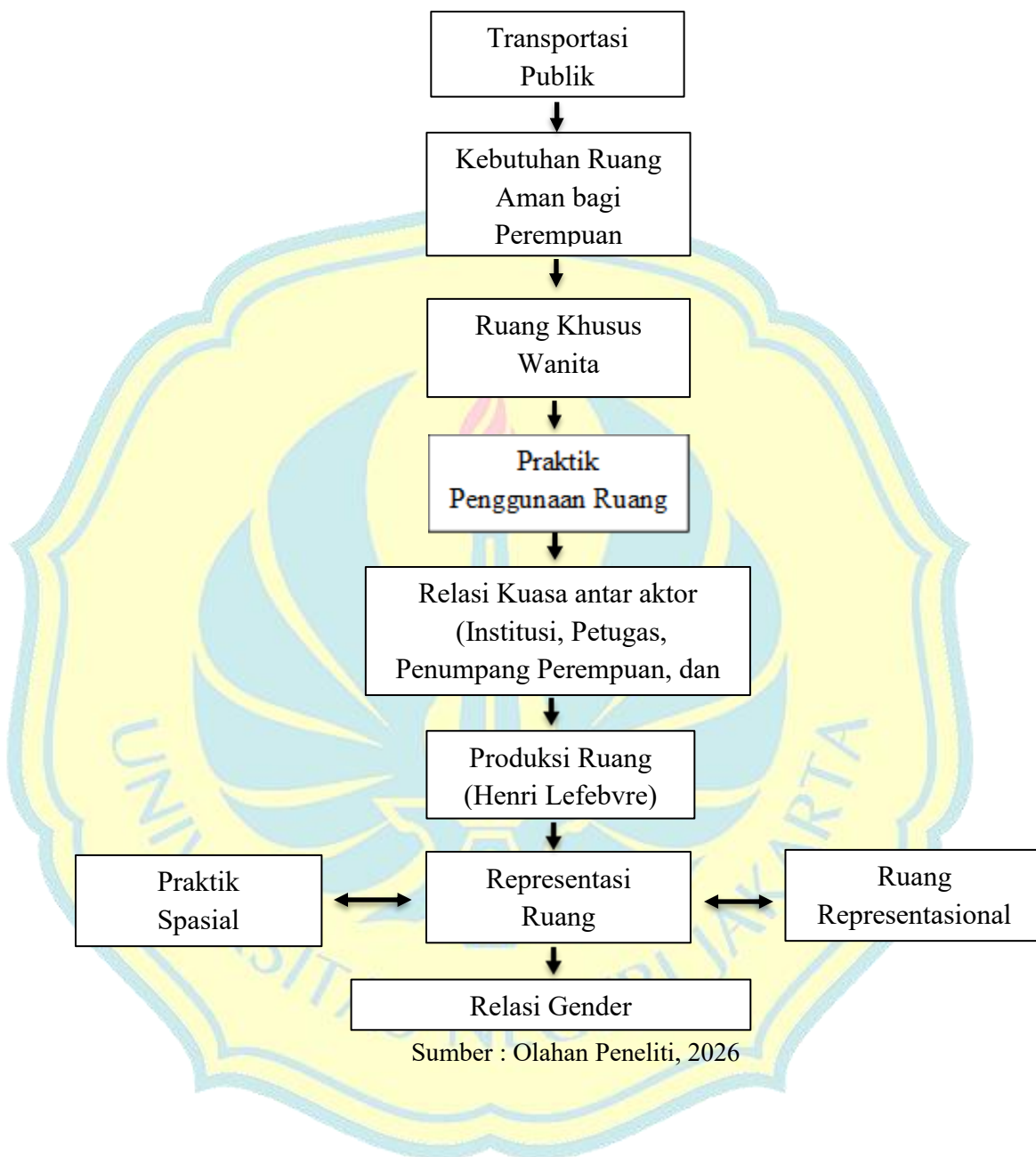
Untuk memahami dinamika tersebut secara lebih mendalam, penelitian ini menggunakan Teori Produksi Ruang Henri Lefebvre sebagai pisau analisis utama.

Melalui konsep praktik spasial (*spatial practice*), penelitian menganalisis bagaimana ruang khusus wanita digunakan dalam aktivitas sehari-hari. Selanjutnya, representasi ruang (*representations of space*) digunakan untuk melihat bagaimana ruang khusus wanita dikonstruksi melalui kebijakan dan pengelolaan oleh Transjakarta. Adapun ruang representasional (*representational spaces*) digunakan untuk memahami pengalaman pengguna dalam menggunakan ruang khusus wanita. Ketiga dimensi tersebut digunakan untuk menjelaskan bagaimana ruang khusus wanita diproduksi sebagai ruang sosial melalui keterkaitan antara kebijakan, praktik penggunaan ruang, dan pengalaman pengguna.

Hubungan antar konsep dalam penelitian ini diawali dari konteks transportasi publik sebagai ruang sosial yang memperlihatkan adanya kebutuhan akan rasa aman bagi penumpang perempuan. Kebutuhan tersebut diwujudkan melalui kebijakan penyediaan ruang khusus wanita di Transjakarta. Dalam implementasinya, kebijakan tersebut melahirkan berbagai praktik penggunaan ruang yang melibatkan institusi, petugas, serta penumpang dan membentuk relasi kuasa di antara aktor-aktor tersebut. Selanjutnya, dinamika tersebut dianalisis menggunakan Teori Produksi Ruang Henri Lefebvre untuk memahami bagaimana ruang khusus wanita diproduksi sebagai ruang sosial. Melalui analisis tersebut, penelitian ini menjelaskan bahwa proses produksi ruang tidak hanya membentuk ruang khusus wanita sebagai fasilitas transportasi, tetapi juga mereproduksi dan menegosiasikan relasi gender dalam penggunaan transportasi publik.

Adapun hubungan antar konsep dalam penelitian ini dapat divisualisasikan dalam skema sebagai berikut :

Skema 1.1 Hubungan Antar Konsep



1.8 Metodologi Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode studi kasus yang berfokus pada kebijakan ruang khusus wanita dalam layanan Transjakarta. Penelitian kualitatif merupakan pendekatan penelitian yang digunakan untuk mengeksplorasi dan memahami makna yang diberikan baik oleh individu maupun kelompok terhadap suatu fenomena atau masalah sosial. Pendekatan ini menekankan pemahaman mendalam terhadap pengalaman individu dan kompleksitas suatu fenomena.²¹ Pendekatan ini dipilih peneliti untuk memperoleh pemahaman yang lebih dalam mengenai pengalaman, dan makna yang dibangun oleh pengguna transportasi publik terhadap keberadaan ruang khusus wanita tersebut. Melalui metode kualitatif, penelitian ini berupaya menggali bagaimana kebijakan ruang khusus wanita di Transjakarta ini dimaknai sebagai upaya perlindungan dan peningkatan kesejahteraan perempuan, sekaligus menelaah kemungkinan munculnya praktik diskriminasi terselubung dalam implementasinya.

Penyusunan skripsi dengan metode penelitian kualitatif ini dimaksudkan untuk menjelaskan secara detail dan sistematis mulai dari subjek penelitian, lokasi dan waktu penelitian, peran peneliti, serta teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian. Melalui rancangan metodologi yang terstruktur, penelitian ini diharapkan mampu menghasilkan temuan yang lengkap, mendalam serta relevan dengan tujuan penelitian.

1.8.1 Subjek Penelitian

Subjek pada penelitian ini adalah masyarakat yang menggunakan layanan Transjakarta khususnya di koridor Kampung Melayu, yang meliputi para penumpang perempuan baik mereka yang memanfaatkan fasilitas ruang khusus wanita maupun yang menggunakan gerbong reguler, penumpang laki-laki, serta petugas Transjakarta Halte Kampung Melayu sebagai informan pendukung untuk melihat lebih jauh lagi mengenai bagaimana para pengguna layanan memaknai keberadaan fasilitas ruang

²¹ John W. Creswell dan J. David Creswell, *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, 5th ed. (Thousand Oaks, CA: Sage Publications, 2018), hlm. 13-16.

khusus wanita. Subjek penelitian ini terdiri dari sebelas orang informan, yang meliputi lima orang penumpang perempuan, tiga orang penumpang laki-laki, dan tiga petugas Transjakarta. Selain itu, penelitian ini juga melakukan wawancara dengan Koordinator Lapangan Wilayah Jakarta Timur II, Agus Haryanto sebagai triangulator untuk memperkuat validitas data penelitian.

Pemilihan subjek ini dilakukan secara *purposive* dengan mempertimbangkan keterlibatan langsung informan sebagai pekerja/komuter yang secara rutin menggunakan layanan Transjakarta, serta relevansinya dengan fokus penelitian mengenai kebijakan ruang khusus wanita. Subjek penelitian dipilih dari beragam latar belakang usia pekerja dan frekuensi penggunaan layanan guna memperoleh perspektif dan pengalaman yang beragam terkait implementasi kebijakan tersebut.

1.8.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di Halte Transjakarta Kampung Melayu, Jakarta Timur. Lokasi ini dipilih karena halte Kampung Melayu merupakan salah satu halte transit utama dengan tingkat mobilitas penumpang yang tinggi dengan keragaman pengguna, halte ini juga melayani berbagai koridor/rute, termasuk layanan yang menyediakan ruang atau bus khusus perempuan. Penelitian ini dilakukan pada bulan Januari s.d. April 2026, dengan mempertimbangkan waktu operasional Transjakarta serta aktivitas penumpang pada jam sibuk dan non-sibuk agar data yang diperoleh lebih komprehensif dan mampu menggambarkan kondisi penggunaan ruang khusus wanita secara utuh.

1.8.3 Peran Peneliti

Peran peneliti dalam penelitian ini adalah sebagai instrumen utama yang terlibat langsung dalam setiap proses penelitian mulai dari pengumpulan data hingga proses analisis data. Dalam proses pengumpulan data, peneliti terlibat secara langsung dengan melakukan observasi lapangan, wawancara mendalam dengan para informan, dokumentasi, serta pencatatan dan analisis data. Peneliti juga bertanggung jawab dalam menjaga etika penelitian, seperti menjamin kerahasiaan identitas informan dan

bersikap objektif dalam menganalisis data, serta melakukan refleksi kritis terhadap temuan penelitian sesuai dengan konteks sosial yang diamati.

1.8.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini adalah melalui observasi langsung di Halte Transjakarta Kampung Melayu untuk mengamati kondisi fisik ruang khusus wanita, aktivitas penumpang penggunaan ruang khusus wanita serta pola interaksi antar penumpang. Observasi juga dilakukan pada area antrean dan jalur keluar masuk penumpang, serta kondisi ruang khusus wanita selama jam operasional untuk memahami praktik penggunaan ruang khusus wanita dalam kehidupan sehari-hari. Selain itu, wawancara mendalam juga dilakukan kepada penumpang perempuan dan laki-laki guna menggali pengalaman, makna, serta penilaian mereka terhadap kebijakan ruang khusus wanita. Wawancara dilakukan secara fleksibel menyesuaikan ketersediaan waktu informan. Sebagian wawancara dilakukan secara langsung di area halte setelah peneliti memperoleh persetujuan dari informan. Sebagian lainnya dilakukan melalui perjanjian terlebih dahulu pada waktu dan tempat yang telah disepakati bersama, serta terdapat juga beberapa wawancara yang dilaksanakan secara online melalui aplikasi *zoom meetings*.

Pemilihan informan dilakukan menggunakan teknik *purposive sampling*. Peneliti terlebih dahulu melakukan pengamatan terhadap penumpang yang berada di halte Kampung Melayu dan memilih calon informan yang sesuai dengan kebutuhan penelitian, yaitu para pekerja yang secara rutin menggunakan layanan Transjakarta. Dalam prosesnya, peneliti cenderung memilih penumpang yang diperkirakan merupakan pekerja yang aktif dan rutin dan serta tidak sedang terburu-buru melakukan perjalanan. Peneliti kemudian melakukan pendekatan awal melalui percakapan informal (mengobrol) untuk perkenalan diri, menjelaskan maksud dan tujuan penelitian, serta meminta kesediaan calon informan untuk berpartisipasi dalam penelitian ini sebagai informan.

Pengumpulan data juga didukung oleh studi dokumentasi terhadap berbagai dokumen atau data resmi Transjakarta, papan informasi yang terdapat di halte ataupun bus, serta literatur yang relevan dengan isu transportasi publik, kesetaraan gender, dan produksi ruang. Data yang diperoleh kemudian akan dianalisis secara deskriptif-kualitatif untuk memahami bagaimana kebijakan ruang khusus wanita ini dimaknai oleh para pengguna Transjakarta, dan bagaimana ruang khusus wanita ini diproduksi dan dipraktikkan sehari-hari.

1.8.5 Triangulasi Data

Validitas data dalam penelitian kualitatif dapat diperkuat melalui teknik triangulasi sumber, metode, maupun data.²² Triangulasi data adalah strategi yang digunakan untuk meningkatkan validitas dan kredibilitas temuan penelitian dengan cara memadukan berbagai sumber data, metode, atau perspektif dalam mengkaji suatu fenomena.²³ Melalui triangulasi, peneliti tidak hanya bergantung pada satu jenis data atau satu sudut pandang saja, tetapi juga membandingkan dan mengkonfirmasi informasi yang diperoleh dari berbagai informan, teknik pengumpulan data (misalnya wawancara, observasi, dan dokumen), maupun konteks yang berbeda.²⁴ Pendekatan ini membantu peneliti memperoleh pemahaman yang lebih komprehensif dan mengurangi potensi bias dalam analisis data.

Konsep triangulasi ini pertama kali diperkenalkan oleh Denzin, yang membagi triangulasi ke dalam beberapa jenis, yaitu triangulasi data, triangulasi metode, triangulasi peneliti, dan triangulasi teori.²⁵ Dalam penelitian sosial, penerapan triangulasi data menjadi hal krusial karena realitas sosial bersifat kompleks serta tersusun dari berbagai dimensi yang saling terkait. Dengan mengkombinasikan

²² Guruh Fajar Shidik, dkk. *Metode Penelitian Kualitatif Berbasis Teknologi Manajemen Analisis Data* (Yogyakarta: Deepublish, 2024).

²³ Nancy Carter, dkk., *The Use of Triangulation in Qualitative Research*, *Oncology Nursing Forum* 41, No.5 (2014): 545-547. <https://doi.org/10.1188/14.ONF.545-547>

²⁴ Wiyanda Vera Nurfajriani dkk., *Triangulasi Data dalam Analisis Data Kualitatif*, *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan* Vol. 10, No. 17 (2024): 826-833.

²⁵ Norman K. Denzin, *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods* (New York: McGraw-Hill, 1978).

berbagai sumber dan metode, peneliti dapat memastikan bahwa temuan yang dihasilkan tidak bersifat sepihak, melainkan mencerminkan kondisi empiris yang lebih mendekati realitas sosial yang diteliti. Dalam penelitian ini, triangulasi data dilakukan dengan mengkombinasikan berbagai sumber data dan teknik pengumpulan data yang berbeda guna memperoleh pemahaman yang lebih kompleks mengenai kebijakan ruang khusus wanita dalam layanan Transjakarta. Pendekatan ini penting karena isu yang dikaji berkaitan dengan pengalaman subjektif penumpang, relasi gender, serta kebijakan ruang publik yang tidak dapat dipahami secara utuh jika hanya dilihat dari satu perspektif.

Triangulasi sumber dilakukan dengan melibatkan penumpang perempuan pengguna ruang khusus wanita sebagai informan utama, penumpang laki-laki sebagai informan pembanding, serta petugas Transjakarta sebagai informan pendukung untuk memperoleh perspektif operasional dan. Selain itu, peneliti juga melibatkan Koordinator Lapangan Wilayah Jakarta Timur II, Agus Haryanto, sebagai triangulator dan menerapkan triangulasi metode dengan mengkombinasikan wawancara mendalam, observasi langsung di halte dan bus Transjakarta, serta analisis dokumen kebijakan dan data layanan. Melalui penerapan triangulasi data ini, penelitian diharapkan mampu menghasilkan temuan yang lebih komprehensif dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah dalam menjelaskan bagaimana ruang khusus wanita diproduksi, dipraktikkan, dan dimaknai dalam konteks transportasi publik.

1.9 Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

Bab ini berisikan latar belakang masalah, permasalahan penelitian, tujuan dan manfaat penelitian. Pada bab ini juga disajikan tinjauan literatur yang relevan , kerangka

konseptual, serta metodologi penelitian yang digunakan untuk menjawab permasalahan penelitian.

Bab II Gambaran Umum Lokasi Penelitian dan Profil Informan

Bab ini akan menyajikan gambaran umum mengenai kebijakan ruang khusus wanita dalam layanan Transjakarta, termasuk latar belakang penyediaan ruang, tujuan penerapan ruang, serta praktiknya di lapangan. Selain itu, bab ini juga menguraikan konteks sosial lokasi penelitian, yaitu Halte Transjakarta Kampung Melayu, yang mencakup karakteristik lokasi, tingkat mobilitas penumpang, kondisi layanan, serta dinamika interaksi pengguna. Bab ini juga akan memaparkan profil informan penelitian yang meliputi penumpang perempuan, penumpang laki-laki, serta petugas Transjakarta sebagai informan pendukung.

Bab III Temuan Penelitian

Bab ini akan memaparkan hasil temuan penelitian yang diperoleh melalui observasi dan wawancara mendalam dengan para informan penelitian. Temuan penelitian disusun berdasarkan tema-tema utama, yaitu praktik penggunaan ruang khusus wanita di Transjakarta, relasi kuasa yang terbentuk dalam penggunaan ruang tersebut, serta pengalaman penumpang perempuan dan laki-laki dalam memanfaatkan ruang khusus wanita. Bab ini bertujuan menggambarkan bagaimana ruang khusus wanita diimplementasikan dalam praktik sehari-hari, bagaimana interaksi antara institusi, petugas, dan penumpang berlangsung dalam penggunaan ruang tersebut, serta bagaimana pengalaman para pengguna selama menggunakan ruang khusus wanita di Transjakarta sebagai dasar untuk analisis pada bab selanjutnya.

Bab IV Analisis Temuan

Bab ini berisi analisis mendalam terhadap temuan penelitian dengan berlandaskan teori produksi ruang Henri Lefebvre sebagai dasar analisis. Peneliti akan menjelaskan bagaimana kebijakan ruang khusus wanita diproduksi melalui kebijakan, praktik sosial,

dan relasi kekuasaan, serta bagaimana ruang tersebut mempengaruhi pengalaman dan rasa aman penumpang. Analisis juga diarahkan untuk melihat relasi gender yang tercipta di dalamnya.

Bab V Kesimpulan dan Saran

Bab terakhir ini merupakan bagian penutup yang berisi kesimpulan penelitian berdasarkan hasil temuan dan analisis yang telah dilakukan. Bab ini juga menyajikan saran yang ditujukan bagi pengelola Transjakarta, pembuat kebijakan, serta peneliti selanjutnya yang tertarik mengkaji isu kesetaraan gender dan ruang publik dalam transportasi umum.

