

Situational Crime Prevention terhadap Pelecehan Seksual di Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta

Efril Gunawan, Monica Margaret

Program Studi Kriminologi, Universitas Budi Luhur, Jakarta
efrilg94@gmail.com, monica.margaret@budiluhur.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini berfokus pada penerapan strategi pencegahan kejahatan terkait fenomena Pelecehan Seksual pada moda transportasi MRT di Jakarta, dengan analisis menggunakan teori *Situational Crime Prevention* yang dikemukakan oleh Ronald V. Clarke. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menggambarkan strategi pencegahan kejahatan situasional dalam mencegah kejahatan pelecehan seksual di MRT Jakarta. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif deskriptif, berdasarkan observasi dan studi literatur. Penelitian ini menghasilkan temuan bahwa strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan oleh manajemen MRT Jakarta sudah berjalan dengan baik dan efektif dalam mencegah pelecehan seksual di MRT Jakarta. Pembahasan masalah ini dianalisis menggunakan *Situational Crime Prevention* pada dasarnya mencari cara yang sederhana untuk mengurangi kejahatan melalui salah satunya dengan cara membuat desain keamanan untuk mencari tahu bagaimana strategi pencegahan kejahatan situasional dalam mengatasi kejahatan pelecehan seksual di MRT Jakarta.

Kata kunci: Situational Crime Prevention, Pelecehan Seksual, Strategi Pencegahan Kejahatan

ABSTRACT

This research focuses on the implementation of crime prevention strategies related to the phenomenon of Sexual Harassment on MRT modes of transportation in Jakarta, with an analysis using the Situational Crime Prevention theory put forward by Ronald V. Clarke. The purpose of this study is to describe a Situational Crime Prevention strategy in preventing sexual harassment crimes in MRT Jakarta. The method used in this research is descriptive qualitative, based on observation and literature study. This research resulted in findings that the crime prevention strategy carried out by the Jakarta MRT management had worked well and was effective in preventing sexual harassment on the Jakarta MRT. The discussion of this problem is analyzed using Situational Crime Prevention, basically looking for simple ways to reduce crime through one of them by creating a security design to find out how situational crime prevention strategies are in dealing with crimes of sexual harassment in MRT Jakarta.

Keywords: *Situational Crime Prevention, Sexual Harassment, Crime Prevention Strategy*

Pendahuluan

Transportasi mengacu pada pergerakan orang dan benda dari satu tempat ke tempat lain dengan kendaraan di daerah lalu lintas jalan. Masyarakat sangat membutuhkan transportasi umum. Tidak masalah jika kita tinggal di kota atau di pedesaan. Produk publik darat seperti bus kota antar provinsi sangat bermanfaat untuk memajukan perekonomian nasional. Dengan terdapatnya angkutan umum yang nyaman dan cepat, selain menggambarkan keteraturan kota pula

menggambarkan kelancaran kegiatan perekonomian kota. Pancasila serta Undang-Undang 1945 pada dasarnya menjamin setiap orang memiliki hak atas kesejahteraan sosial yang mendasari rasa keamanan, kesusilaan, dan keamanan lahir dan batin yang sebenarnya bagi dirinya serta menjunjung tinggi hak-hak serta kewajiban manusia (Rinaldi, 2017: 18).

Fasilitas alat transportasi memiliki 2 (dua) karakter utama, yaitu: (1) fasilitas pengarah bangunan di wilayah perkotaan kota, dan (2) fasilitas pergerakan manusia serta maupun benda yang akan muncul akibat adanya aktivitas di wilayah perkotaan itu. Dua karakter di atas kerap kali dipertimbangkan oleh pihak yang merencanakan pengembangan di daerah untuk bisa memajukan daerahnya sesuai dengan agenda. Contohnya adalah suatu daerah yang tidak akan pernah maju karena kurangnya peminat jika saja daerah tersebut tidak memiliki sistem fasilitas dan alat transportasi yang mumpuni. Pada akhirnya, infrastruktur alat transportasi menjadi lebih penting, dengan mempertimbangkan aksesibilitas yang tertuju pada suatu daerah tersebut yang selanjutnya akan berakibat pada naiknya animo masyarakat buat mengembangkan kegiatan ekonomi (O.Z, 1995).

Perkembangan teknologi transportasi di Indonesia terus meningkat sejak masa kemerdekaan. Tujuan pemerintah dalam memajukan teknologi transportasi adalah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi yang efisien. Pemerintah Indonesia memandang bahwa keberadaan transportasi yang baik dapat memberikan manfaat yang luas bagi masyarakat, sehingga mereka telah memajukan teknologi transportasi di Indonesia dengan mempertimbangkan tujuan dan fungsi transportasi, yaitu untuk memperkuat hubungan, mempermudah mobilitas antar daerah, kota, wilayah, pulau, dan negara. Hal ini dipengaruhi oleh kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari banyak pulau yang dipisahkan oleh lautan.

Jakarta merupakan Ibukota Indonesia yang menginginkan kemajuan dalam segala sektor, termasuk transportasi umum. Salah satu bentuk kemajuan tersebut adalah dengan adanya MRT (Mass Rapid Transit) yang menjadi salah satu jenis transportasi umum paling canggih di berbagai negara pada tahun 2019. Proyek pembangunan MRT dimulai pada tahun 2013 dan menjadi solusi baru untuk mengatasi masalah kepadatan yang terjadi di ibukota, dibandingkan dengan transportasi umum yang sudah ada sebelumnya namun belum mampu menyelesaikan permasalahan tersebut (O.Z, 1995).

Transportasi umum beberapa tahun belakangan ini terus ditingkatkan oleh masing-masing pengelola. Tentu perbaikan dan peningkatan layanan transportasi umum ini diharapkan mampu mengurangi kemacetan dan tindakan kejahatan. Melihat perkembangan transportasi umum sekarang ini memang terasa sekali dampak dan perbedaannya dari dulu hingga waktu ini yang kini sudah ada yang aman dan nyaman.

Berikut adalah ringkasan perkembangan transportasi umum di Jakarta, dari delman hingga MRT:

1. Pada masa kolonial, kereta kuda digunakan sebagai transportasi umum di Indonesia, termasuk Batavia.

2. Pemerintah Belanda mulai menggunakan trem sebagai alat transportasi umum yang lebih maju daripada kereta kuda.
3. Becak masuk ke Indonesia pada tahun 1930 hingga 1989.
4. Bluebird mempromosikan taksi pada tahun 1972.
5. Oplet mulai beroperasi di Jakarta pada tahun 1960-1970.
6. Bajaj digunakan pada tahun 1970 dan digantikan oleh Bemo dengan bahan bakar gas.
7. Angkot diperkenalkan pada tahun 1970 untuk menggantikan bemo.
8. Metromini digunakan untuk event olahraga pada tahun 1962 dan masih beroperasi hingga sekarang.
9. Bus Transjakarta diluncurkan pada tahun 2004 dan masih beroperasi saat ini.
10. Sistem aplikasi online untuk ojek dan taksi muncul pada tahun 2014-2015.
11. MRT menjadi salah satu pilihan transportasi umum di Jakarta pada tahun 2019 dan akan menjadi pilihan utama masyarakat di masa depan.

Perbedaan sangat terasa sekarang yang mana pada awalnya masyarakat lebih sering menggunakan alat transportasi seperti angkot, bus kota, dan metromini yang menghubungkan satu tempat ke tempat lain. Tetapi seiring berkembangannya alat transportasi umum yang lebih aman dan nyaman, masyarakat saat ini lebih memilih untuk menggunakan MRT dan meninggalkan transportasi yang lain. Pertimbangannya adalah transportasi umum sebelumnya memiliki resiko kecelakaan atau kejahatan yang lebih tinggi.

Kerja sama antara teknologi informasi dan angkutan umum telah menyebabkan peningkatan layanan angkutan umum *online* bagi masyarakat. Pemerintah seakan-akan tidak dapat menciptakan dampak format pelayanan yang baik. Penelitian ini menunjukkan bahwa konsep hukum berusaha membangun sebuah harapan, ternyata melalui metode hukum dapat dijadikan obat untuk menyembuhkan luka akibat pelanggaran hukum untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Adapun untuk memberikan pelayanan yang maksimal bagi angkutan jalan raya, kenyataannya justru semakin banyak menimbulkan luka kronis. Peraturan perundang-undangan yang hadir untuk memberikan legalitas terhadap perbuatan tersebut pada kenyataannya tidak menolak teknologi yang bekerja sama dengan produk tradisional. Produk terbaru yang ideal mungkin tidak dapat memenuhi kebutuhan manusia. Meski demikian, kegagalan produk masa lalu tidak harus dibarengi dengan munculnya teknologi terbaru. Kesimpulan hukum harus mudah dicapai untuk mencapai tujuan inovasi dalam transportasi umum dan menjadi penyembuh luka yang belum sembuh dari kegagalan tersebut (aswari, 2012).

Tidak ada ketentuan yang tegas dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang melarang angkutan umum beroda dua atau tiga. Pasal 183 ayat (3) dari undang-undang tersebut hanya menyatakan bahwa kendaraan bermotor umum harus digunakan untuk pengangkutan orang dan barang secara umum. Sebelum UU No. 22/2009 diberlakukan, UU No. 14 tahun 1992 dan PP No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan menyatakan bahwa mobil penumpang atau bus harus digunakan untuk mengangkut orang dengan kendaraan

umum. UU No. 22/2009 memperjelas bahwa seluruh peraturan dalam PP No. 41/1993 masih berlaku, kecuali jika bertentangan dengan peraturan baru.

**Tabel 1. Data Persentase Pelecehan Seksual di Transportasi Umum
Tahun 2019**

No.	Jenis Transportasi	Persentase
1.	Bus	35,8%
2.	Angkot	29,49%
3.	KRL	18,14%
4.	Ojek Online	4,79%
5.	Ojek Konvensional	4,27%

Sumber: databoks.katadata.co.id

Pada umumnya, pelecehan seksual merupakan kejadian secara faktual di masyarakat saat ini. Pada masyarakat perkotaan, tindakan kekerasan yang terjadi kepada perempuan merupakan hal yang kerap ditemukan, begitu juga dengan pelecehan seksual atau kekerasan. Perempuan sebagai korban kekerasan sangat tidak manusiawi karena kebebasan fundamental di segala bidang perlu dinikmati dan diperoleh terkait perlindungan hak asasi manusia sebagai hak yang perlu dimiliki oleh perempuan. Kekerasan terhadap perempuan banyak dan sering terjadi di mana-mana dalam realitas masyarakat, begitu pula dengan pelecehan seksual atau kekerasan khususnya pemerkosaan (marchelya, 2013).

Kerangka Teori

Penelitian ini menggunakan teori "Situational Crime Prevention" yang menekankan pada cara mengurangi harapan pelaku untuk melakukan kejahatan pada waktu dan tempat tertentu. Strategi pencegahan kejahatan situasional merupakan perkembangan dari pendekatan pencegahan kejahatan situasional yang hanya memusatkan pada pelaku kejahatan. Pendekatan baru ini mempertimbangkan faktor-faktor kontekstual di mana kejahatan terjadi dan memperdalam pemahaman tentang lingkungan fisik dan organisasi sosial yang memungkinkan kejahatan tersebut terjadi.

Pendekatan pada preventif kejahatan situasional lebih melihat dalam segi terjadinya perilaku menyimpang, berfokus dalam pendekatan situasi dengan cara menipiskan keadaan yang ada dimana seseorang dan kelompok yang terlihat ingin berbuat kejahatan. Penelitian ini mendasari atas perbuatan kejahatan yang biasa dilakukan dengan susunan yang jelas dengan melihat aspek kesempatan yang ada.

Pendekatan ini memiliki tiga potensi yang menggambarkan arti tertentu, yaitu :

1. Mengarahkan jenis bentuk-bentuk kejahatan yang lebih jelas.
2. Melibatkan struktur dan mendefinisikan ulang tentang lingkungan masyarakat secara rapi.
3. Menggambarkan kejahatan dengan melihat dari sudut pandang tertentu dan menganggap bahwa kejahatan dapat memberi manfaat bagi pelaku.

Umumnya, Situational Crime Prevention dilakukan dengan mencari cara paling sederhana untuk mengatasi kejahatan dengan tiga langkah, yaitu:

1. Membuat struktur yang berhubungan dengan keamanan
2. Menyusun prosedur yang berguna dengan serangkaian cara yang dilalui dengan perencanaan yang matang dan menaruh prinsip yang rapi.
3. Dari produk yang sudah ada dikembangkan sehingga menghasilkan karya yang aman dan sulit diretas.

Upaya pencegahan kejahatan secara situasional bertujuan untuk mencegah kejahatan dengan mengidentifikasi karakteristik kejahatan serta faktor-faktor yang mendukung terjadinya kejahatan. Pendekatan situasional ini dirancang untuk menghasilkan suatu kerangka kerja yang dapat mengurangi faktor-faktor yang memicu terjadinya kejahatan. Meskipun desain penangkalan kejahatan terkadang dianggap sebagai pemikiran yang sederhana, namun sebenarnya mencakup sejumlah metode yang dapat mengurangi faktor-faktor pendukung terjadinya kejahatan.

Upaya preventif kejahatan setidaknya mempunyai upaya prediksi dengan introduksi serta evaluasi suatu efek kejahatan beserta tindak antisipasinya supaya bisa menghilangkan dan/atau mengurangi resiko terjadinya tindak kejahatan. Pelbagai macam upaya kontrol langsung dalam menghadapi suatu risiko sangat diperlukan. Dapat dijelaskan secara operasional terkait pencegahan kejahatan sebagai sebuah praktik untuk risiko kejahatan yang dikelola. Pendekatan mengelola risiko kejahatan perlu adanya keterlibatan :

1. Menghapus seluruh bagian risiko
2. Menekan risiko-risiko dengan mengurangi sejauh mana cedera atau kehilangan dapat terjadi.
3. Menyebutkan sejumlah risiko melalui keamanan fisik, elektronik, menghalangi, menolak, menunda, ataupun mengetahui tindak kejahatan
4. Memindahkan beberapa risiko melalui pembelian asuransi serta keterkaitan potensial lainnya.
5. Menerima beberapa risiko (Dermawan, 2001).

Metode Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode kualitatif digunakan untuk memahami situasi yang kompleks dengan menganalisis kata-kata dan pandangan responden serta melakukan studi pada situasi yang alami. Selain itu, landasan teori kualitatif juga penting untuk memberikan gambaran latar belakang penelitian dan sebagai dasar pembahasan hasil penelitian.

Penelitian yang digunakan oleh penulis merupakan kualitatif deskriptif yang bertujuan untuk mencari informasi dari adanya beberapa teknik pengumpulan data dan dapat disajikan dengan penggambaran deskriptif terperinci. Dengan menggunakan pendekatan penelitian kualitatif berjenis deskriptif dapat diharapkan peneliti dapat menggambarkan pencegahan kejahatan dalam pelecehan seksual di MRT Jakarta. Keadaan kendaraan dan kualitas transportasi umum merupakan suatu kelemahan bagi penyedia jasa transportasi umum. Pemilihan jenis pendekatan kualitatif diharapkan berbagai subjek seperti pihak keamanan MRT yang dapat memberikan informasi seluas luasnya dan jelas terkait topik yang diambil oleh peneliti.

Hasil Dan Pembahasan

Fenomena Pelecehan Seksual Di Transportasi Umum

Dapat dikatakan bahwa keadaan transportasi umum yang ada di Indonesia masih jauh dari kesan aman, apalagi bagi kaum perempuan. Masih banyak terjadi kejadian kejahatan pelecehan seksual yang berlangsung di dalam lingkungan moda transportasi umum. Terdapat berbagai macam kasus pelecehan seksual yang terjadi di transportasi umum, seperti pegang-pegang fisik, menggesek-gesek dengan alat kelamin, memperlihatkan kelamin, pelecehan verbal, mengambil foto secara diam-diam, dan lain sebagainya. Hal seperti ini merupakan sebuah ancaman dan menyebabkan ketakutan bagi para penumpang, terutama perempuan, karena mengganggu kenyamanan mereka ketika berada di transportasi umum. Hal tersebut yang memberikan sebab pada sebagian perempuan belum bisa mendapatkan rasa aman saat memanfaatkan transportasi umum. Ternyata ketersediaan moda transportasi umum belum menjamin keselamatan dan kenyamanan para penggunanya. Dengan banyaknya kasus yang masih serung timbul di dalam lingkungan transportasi umum memunculkan perasaan takut dan curiga. Hal ini disebabkan oleh standar keamanan di masing-masing moda transportasi masih kurang serta kebijakan yang belum benar-benar dapat melindungi perempuan dari hal pelecehan seksual.

Analisis Strategi Pencegahan Kejahatan Situasional Di MRT Jakarta

Seiring dengan perkembangan zaman, sudah banyak alat transportasi umum yang memudahkan seseorang untuk melakukan aktivitas dan berpergian kemana-mana yang membuat kita merasa aman dan nyaman ketika menggunakan alat transportasi. Meski demikian, ancaman kejahatan yang dilakukan oleh seseorang berupa tindakan kejahatan pelecehan seksual di transportasi umum masih menjadi permasalahan yang tak kunjung usai hingga saat ini. Strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan MRT dalam mencegah terjadinya kejahatan berkaitan dengan teori situational crime prevention, yaitu dimana kejahatan itu terjadi. Para peneliti menganalisis isu pelecehan seksual pada moda transportasi MRT Jakarta dengan menerapkan strategi Situational Crime Prevention atau pencegahan kejahatan situasional yang bertujuan untuk mengurangi kesempatan pelaku kejahatan melakukan aksinya, terutama pada situasi, tempat, dan waktu tertentu. Dalam

pendekatan ini, faktor-faktor yang mempengaruhi kejadian kejahatan di lingkungan fisik dan sosial diidentifikasi dengan lebih mendalam untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kejahatan. Strategi situasional berfokus pada mengurangi kesempatan untuk melakukan kejahatan baik secara individu maupun kelompok. Pendekatan ini berdasarkan pada asumsi bahwa pelaku kejahatan bertindak secara rasional dan memanfaatkan kesempatan yang ada, sehingga pendekatan situasional dapat menjadi solusi dalam mengatasi kejahatan tersebut.

Penelitian ini menemukan bahwa tindakan pelecehan seksual di transportasi umum masih marak terjadi. Hal ini berdampak pada perasaan takut dan bahkan trauma bagi beberapa pihak ketika menggunakan alat transportasi umum. Setiap transportasi umum sudah memiliki cara masing-masing dalam mencegah kejahatan pelecehan seksual dan tidak terkecuali pihak MRT. Terdapat tujuh strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan oleh pengelola MRT Jakarta. Pertama, penyebaran personil petugas keamanan di berbagai tempat yang sudah ditugaskan. Kedua, menjauhkan kamar mandi laki-laki dan perempuan. Dua langkah tersebut merupakan langkah yang cukup baik. Terdapat beberapa pengelola di tempat-tempat lain yang meletakkan toilet laki-laki dan perempuan bersebelahan. Lokasi seperti ini berpotensi menimbulkan perilaku kejahatan pelecehan seksual. Ketiga, penggunaan kamera pengawas CCTV dinilai akan mempermudah tugas pengawasan dan pengamanan yang dilakukan oleh personil keamanan. Keempat, MRT Jakarta juga mengaplikasikan kebijakan gerbong kereta khusus perempuan dalam melakukan pencegahan kejahatan pelecehan seksual. Pada jam-jam sibuk, seperti berangkat atau pulang kantor, pengawasan gerbong khusus perempuan juga ditingkatkan karena waktu tersebut merupakan saat yang sangat rawan terjadi kasus pelecehan seksual. Teori pencegahan kejahatan situasional menekankan pada pengurangan upaya pelaku dalam melakukan kejahatan terutama pada waktu serta situasi tertentu.

Kelima, MRT Jakarta menyediakan pengaduan dengan cara hubungi *call center* MRT atau melapor ke *email* MRT dengan menyertakan keterangan kejadian seperti tempat kejadian, waktu kejadian serta lampiran bukti. Pos Sahabat juga telah diresmikan oleh MRT Jakarta dengan tujuan untuk membangun kesadaran serta kepentingan perlindungan bagi perempuan dan anak. Dengan melakukan pelayanan secara pasif atau laporan datang yang ditunggu dari pelapor, serta keaktifan berupa mengkampanyekan anti kekerasan pada perempuan dan anak menjadi tujuan dari Pos Sahabat dengan tujuan membangun dan membentuk kesadaran serta kepentingan bagi perempuan dan anak dan telah diresmikan oleh MRT Jakarta. Pos Sahabat tersebut berjumlah 240 pos di halte transjakarta, enam pos di stasiun Lintas Raya Terpadu (LRT), serta tiga belas pos di stasiun Moda Raya Terpadu (MRT). Di pos tersebut terdapat sebuah layanan pengaduan, pendampingan psikologi, pendampingan hukum, hingga visum di rumah sakit jika ada tindakan kekerasan. Pengelola transportasi umum terus berupaya untuk memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang sehingga kehadiran Pos Sahabat merupakan langkah yang baik, karena pengelola benar-benar mementingkan keamanan dan kenyamanan pengguna.

Keenam, MRT sudah menerapkan *Access Control* atau disebut kontrol akses merujuk dalam upaya yang sudah dilakukan sebagai mengendalikan akses terhadap target kejahatan yang berpotensi melakukan tindakan kejahatan. Peranan

yang penting sangat mendukung terlaksananya sistem keamanan. Dalam konsep *access control* dikemukakan Clarke, bahwa adanya konsep halang rintang yang berbentuk fisik sudah termasuk salah satu ada di dalam konsep tersebut. Terdapat beberapa sarana fisik yang sudah dimiliki oleh MRT dalam penerapan *access control* yaitu dengan adanya *gate in/out*, pos keamanan serta CCTV.

MRT Jakarta memiliki sistem pelaporan pelanggaran ketika terjadi tindakan kejahatan di dalam MRT. Sistem ini bertujuan untuk mencegah tindakan kejahatan dan tindakan yang menyimpang atau pembiaran yang disengaja dalam proses identifikasi. Manajemen perusahaan berkomitmen kuat untuk bersikap independen dan tidak ada intervensi dalam menjalankan sistem pelaporan (Whistleblowing System/WBS). Dewan komisaris mengawasi pelaksanaan WBS agar efektif. Keterbukaan saluran WBS yang dikomunikasikan kepada semua pihak yang berkepentingan menunjukkan bahwa perusahaan berkomitmen untuk melibatkan semua pihak yang berkepentingan dalam penerapan prinsip-prinsip GCG. Sistem ini akan memudahkan para korban untuk melaporkan tindakan kejahatan yang mereka alami.

Kesimpulan

Kesimpulan terhadap penelitian ini merupakan Strategi pencegahan kejahatan yang dilakukan PT MRT sudah lebih dari cukup untuk mencegah kejahatan apabila terjadi di MRT. Dengan adanya pengamanan dan pengawasan dari berbagai elemen dan alat penambah seperti CCTV, Body Check, dan lain sebagainya pada kenyataannya telah mempermudah proses pengawasan yang dilakukan oleh para penjaga dalam mencegah kejahatan. Dengan metode yang sudah dilakukan harusnya dapat mengurangi kesempatan untuk terjadinya tindakan kejahatan. Berdasarkan hasil penelitian, penulis menemukan beberapa faktor yang digunakan untuk mencegah terjadinya pelecehan seksual di MRT. Namun, penulis berpendapat bahwa faktor yang paling berpengaruh dalam upaya pencegahan kejahatan, terutama pelecehan seksual, dari ketiga faktor tersebut adalah desain keamanan.

Daftar Pustaka

- Aswari, a. (2012). Kolaborasi teknologi informasi dengan alat transportasi umum telah memberikan dampak pada. Makassar: Fakultas Hukum, Universitas Muslim Indonesia.
- Clarke, R. V. (1995). *Situational Crime Prevention*. The University Of Chicago Press Journals.
- Dennis P.Rosenbaum, E. (1998). *Prevention Of Crime : Social and Situational Strategies*. Office Of Justice Programs, 260.
- Dermawan, M. K. (2001). Pencegahan Kejahatan Dari Sebab-Sebab Kejahatan Menuju Pada Konteks Kejahatan. *Jurnal Kriminologi Indonesia*, 34-42.

- Diono.etc. (2010). Pelecehan Seksual Terhadap Perempuan Di Transportasi Umum Ditinjau Dari Sikap Laki-Laki Terhadap Diskriminasi Gender. Karawang: Psikologi Unika.
- Efendi, T. F. (2017). Pengembangan Website Smk Negeri 13 Sukoharjo.
- Febriyanti, F. (2018). Potensi Kekerasan Seksual Terhadap Penumpang Perempuan Di Commuter Line Jabodetabek. UPT Perpustakaan Universitas Sebelas Maret .
- Gibbs, S. (2010). Applying The Theory And Techniques OF Situational Criminology To Counterinsurgency Operations. California.
- Hanafi, M. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Korban Tindak Pidana Pelecehan Seksual Dalam Penegakan Hukum Di Indonesia.
- Kartikeya Tripathi, H. B. (2017). Sexual Harassment Of Students On Public Transport: an Exploratory Study In Lucknow,India . 240-250.
- Lina, Q. M. (2020). Transportation Research Part A: Policy and Practice. Sexual Harassment In Public Transportation Bogota, 139, 54-69.
- M. , D. K. (2001). Pencegahan Kejahatan : Dari Sebab-Sebab Kejahatan Menuju Pada Konteks Kejahatan. Jurnal Kriminologi, 1, 34-42.
- Makmuri. (2020). Implementasi Perlindungan Hukum Terhadap Perempuan Sebagai Korban Tindak Pidana Pelecehan Seksual Dalam Transportasi.
- Marchelya, S. (2013). Perbuatan Kekerasan/Pelecehan (Vol. 1).
- Moleong, J. (2007). Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung.
- Mutiarani, W. (2020). Resiliensi Korban Pelecehan Seksual (Studi Kasus Korban Pelecehan Seksual Di Kota Kendari). Repository Perpustakaan IAIN Kendari.
- Noviani, D. (2013). Pelecehan Seksual Dalam Angkutan Umum P 100 Rute Jakarta Tangerang Ditinjau Dari Sosiologi Hukum. Jakarta Barat: Universitas Esa Unggul.
- O.Z, T. (1995). An Integrated Public Transport System. Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies (EASTS), 1, 509-526.
- Paul, W. R. (1988). *Crime Prevention (Theory and Practice)*. Australia.
- Ronald Clarke, E. (2015). Situational Prevention And Public Transport Crime In El Salvador.
- <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/11/28/transportasi-umum-sarang-pelecehan-seksual-di-ruang-publik>
- <https://jakartamrt.co.id/id>
- <https://megapolitan.okezone.com/read/2021/06/22/338/2428828/sejarah-nama-kota-jakarta-dari-sunda-kelapa-hingga->

