

## **HUBUNGAN ANTARA KESESAKAN DENGAN PERILAKU AGRESIF PADA KARYAWAN PENGGUNA KCI JABODETABEK**

**Hendro Prabowo**

Fakultas Psikologi, Universitas  
Gunadarma  
Jl. Margonda Raya No.100, Depok  
hendroprabowo@staff.gunadarma.ac.id

**Henny R. Salve**

Fakultas Psikologi,  
Universitas Gunadarma  
Jl. Margonda Raya No.100,  
Depok  
Salvereginahenny@gmail.com

**Dita Ayu Prawesti Nugraheni  
Putri**

Fakultas Psikologi, Universitas  
Gunadarma  
Jl. Margonda Raya No.100,  
Depok  
Ditaayuprawesti28@gmail.com

### **Abstract**

This study examines the relationship between crowding and aggressive in employees using KCI Jabodetabek. The purpose of this study is to empirically determine the relationship between crowding and aggressive in employees using KCI Jabodetabek. The Aggression Questionnaire by Buss and Perry (1992) and crowding by Zlutnick and Altman (1972) scales were used for data collection. The data analysis technique used was Pearson's product moment correlation using the Statistical Package for Social Science (SPSS) version 22.0 for Windows. The results showed that crowding has a positive correlation with aggressive, means that the higher the crowding, the higher the aggressive behavior in employees using KCI Jabodetabek with the correlation coefficient of 0.702 ( $p < 0.01$ ).

**Keywords:** Crowding, Aggressive, Employees, KCI Jabodetabek, Public Transportation

### **Abstrak**

Penelitian ini membahas mengenai hubungan antara kesesakan dengan perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui secara empiris hubungan antara kesesakan dengan perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek. Subjek dalam penelitian ini berjumlah 145 karyawan pengguna KCI Jabodetabek. Skala yang digunakan adalah The Aggression Questionnaire oleh Buss dan Perry (1992) dan kesesakan oleh Zlutnick dan Altman (1972). Teknik analisis data yang digunakan adalah korelasi product moment dari Pearson dengan menggunakan bantuan program Statistical Package for Social Science (SPSS) version 22.0 for Windows. Hasil penelitian yang diperoleh menyatakan bahwa kesesakan memiliki korelasi yang positif dengan perilaku agresif yang artinya semakin tinggi kesesakan maka semakin tinggi pula perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek dan nilai korelasi sebesar 0,702 ( $p < 0.01$ ).

**Kata kunci:** Kesesakan, Perilaku Agresif, Karyawan, KCI Jabodetabek, Transportasi Umum

## **PENDAHULUAN**

Transportasi umum merupakan alat transportasi yang banyak digunakan masyarakat umum, dan merupakan sarana perkembangan yang penting dan strategis untuk memperlancar roda perekonomian serta memengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat perkotaan (Jen & Hu, 2003). Salah satu transportasi umum yang dipilih dan menjadi primadona bagi masyarakat di Jabodetabek adalah KCI, selain bus kota, mini bus, oplet. KCI merupakan kereta rel yang

bergerak dengan sistem propulsi motor listrik dan dioperasikan oleh PT Kereta Commuter Indonesia (KCI) dan merupakan anak perusahaan dari PT Kereta Api Indonesia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2022).

KCI terdapat di kawasan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Tercatat hingga saat ini, KAI sudah memiliki 1.196 unit KCI dari yang sebelumnya pada tahun 2018 hanya memiliki 934 unit (Commuterline.id, 2023b). Pengguna KCI adalah pelajar, ibu rumah tangga, dan karyawan, dimana mayoritas pengguna KCI adalah karyawan (Quinta, 2016). Berdasarkan gender, pengguna KCI didominasi oleh perempuan yang bekerja sebagai karyawan atau sebesar 57% (Ahmadi, 2019).

Survei pada penumpang KCI se-Jabodetabek tahun 2023 menunjukkan bahwa terdapat sekitar 14,9% penumpang KCI dari 29,6 juta penduduk Jabodetabek berumur 5 tahun ke atas. Persentase penumpang KCI dibandingkan jumlah penduduk di masing-masing kabupaten/kota yang tertinggi terdapat di Kota Depok (24,5%), diikuti Kota Bekasi (19,2 %), Kota Tangerang Selatan (18,5%), Kota Tangerang (18,2%), Jakarta Timur (18,0%), Jakarta Pusat (16,2 %), Jakarta Barat (15,5%), Jakarta Utara (14,4%), Kota Bogor (13,1 %), Kabupaten Bogor (11,2%), dan Kabupaten Bekasi (11,2%). Kabupaten Tangerang memiliki persentase komuter terendah yaitu sebesar 9,0%. Sementara 72,0% penumpang KCI se-Jabodetabek berada di kelompok umur yang sangat produktif (15–44 tahun), 16,4% berumur antara 45–54 tahun, dan hanya 6,5% yang berumur 55 tahun ke atas (Statistik Komuter Jabodetabek, 2024).

Data dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia mencatat peningkatan jumlah pengguna pada 24 Desember 2021 hingga 2 Januari 2022 yaitu 3.126.519 pengguna. Jumlah ini meningkat sebanyak 13,91% dibandingkan tahun 2021, yaitu 2.744.781 pengguna. Kemudian, data KAI pada bulan Maret 2023, kian menunjukkan peningkatan jumlah pengguna dibandingkan 2021 dan 2022 yaitu 446.981 pengguna. Selanjutnya, pada bulan Februari 2023, tercatat jumlah pengguna KCI yaitu 20.622.659 pengguna, dengan rata-rata hari kerja sebanyak 795.067 dan pada akhir pekan sebanyak 613.677 pengguna. Jumlah penumpang yang melebihi kapasitas maksimum menyebabkan beban tambahan pada kereta sehingga, mengakibatkan keadaan *over capacity* (Azhari, 2021).

Rata-rata jumlah pengguna yaitu 800.000 per hari, kemudian saat *peak hour* bisa meningkat sampai 900.000 (Karina, 2023). *Peak hour* terjadi pada pukul 06.00-08.00 dan pada pukul 16.00-18.00. *Over capacity* yang disebabkan oleh volume pengguna KCI yang meningkat pada *peak hour* menyebabkan kepadatan di dalam rangkaian gerbong KCI sehingga memicu terjadinya perilaku agresif (Katingka, 2023). Menurut Tirachini, Heshner, dan Rose (2013) keadaan jumlah pengguna yang tinggi akan mengakibatkan berbagai risiko, seperti risiko terhadap keselamatan dan keamanan para pengguna, kecemasan, stres, dan perasaan kelelahan, serta hilangnya produktivitas bagi pengguna yang akan bekerja.

Menurut Myers (2002) perilaku agresif merupakan suatu perilaku fisik maupun perilaku verbal yang diniatkan untuk melukai objek yang menjadi sasaran agresi. Sedangkan Gill, Williams, dan Reifsteck (2017) menyebutkan bahwa perilaku agresif adalah perilaku yang dilakukan cenderung untuk merugikan orang lain yang tidak ingin dilukai. Berdasarkan

pendapat dua tokoh tersebut, perilaku agresif adalah perilaku yang dilakukan dengan tujuan merugikan orang lain yang menjadi sasaran pelaku perilaku agresif.

Salah satu kasus perilaku agresif yang terjadi di rangkaian gerbong KCI yaitu aksi saling jambak dua perempuan di gerbong KCI karena merebutkan tempat duduk (Wirawan, 2017). Kasus aksi saling jambak lainnya terjadi pada 23 Februari 2020 di gerbong KCI khusus wanita tujuan Bogor (Sari, 2020). Kasus-kasus tersebut sejalan dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Prabowo, Rebecca, Salve, Fatimah, Chrisnitalia, Prabawati, dan Handayani (2020) bahwa pengguna perempuan lebih memilih berada di gerbong campuran dibandingkan gerbong khusus perempuan karena pengguna laki-laki cenderung lebih sering menawarkan tempat duduk dan pengguna gerbong khusus perempuan cenderung berperilaku lebih agresif. Perilaku agresif yang terjadi di KCI ditimbulkan karena adanya penumpukan dan kerumunan manusia di gerbong kereta sehingga terjadi kepadatan yang tinggi. Kepadatan menurut Holahan (1982) merupakan sejumlah individu pada setiap ruang atau wilayah.

Kepadatan penumpang dalam transportasi umum sering kali berujung pada kesesakan (*crowding*), yang dapat memengaruhi pengalaman penumpang. Kesesakan ini terjadi ketika jumlah penumpang melebihi kapasitas yang nyaman, baik di dalam kendaraan, di stasiun, maupun di halte. Kesesakan menurut Altman (1972) merupakan proses interpersonal pada suatu tingkatan interaksi manusia satu dengan lainnya dalam suatu pasangan atau kelompok yang kecil. Sedangkan menurut Rapoport (2017) kesesakan merupakan bentuk evaluasi subjektif, di mana besaran suatu ruang tidak mampu untuk memenuhi kelanjutan dari persepsi secara langsung terhadap ruang yang telah tersedia.

Dampak kesesakan di dalam rangkaian gerbong KCI mengarah pada dampak terhadap tingkah laku sosial yaitu berkurangnya tingkah laku menolong (Holahan, 1982). Bell (2006) berpendapat bahwa keadaan lingkungan yang padat dan sesak dapat menimbulkan frustrasi dan kemarahan kemudian akan membentuk perilaku agresif. Hasil penelitian Sari dan Karyono (2016) juga menunjukkan terdapat hubungan positif antara kesesakan dengan agresivitas pada remaja yang tinggal di kawasan Tambak Lorok Semarang. Fadhillah (2020) juga menunjukkan adanya hubungan kesesakan dengan perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta Koridor 1, 3, dan 9, dan terlihat bahwa penumpang perempuan lebih sering melakukan tindak agresi jika dibandingkan dengan laki-laki.

Berdasarkan uraian di atas maka penelitian ini bertujuan untuk menguji hubungan antara kesesakan dengan perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek.

## METODE PENELITIAN

Variabel dalam penelitian ini adalah: perilaku agresif sebagai variabel kriterium dan kesesakan sebagai variabel prediktor.

Perilaku agresif adalah perilaku atau tindakan kekerasan oleh individu atau kelompok yang berbentuk verbal maupun non-verbal dan dilakukan dengan sengaja untuk menyakiti orang lain secara fisik maupun psikis demi mencapai tujuan pribadi. Perilaku agresif dalam

penelitian ini diukur menggunakan skala *The Aggression Questionnaire* dengan dimensi perilaku agresif menurut Buss dan Perry (1992) yaitu *physical aggression* (agresivitas fisik), *verbal aggression* (agresivitas verbal), *anger* (kemarahan), dan *hostility* (permusuhan). Hasil uji reliabilitas pada skala perilaku agresif diperoleh koefisien Alpha sebesar 0,980.

Kesesakan adalah persepsi individu saat berada di suatu lingkungan yang padat sehingga individu tidak memiliki kemampuan untuk melakukan aktivitas sesuai dengan keinginannya karena harus berinteraksi dengan kelompok individu lainnya. Kesesakan dalam penelitian ini diukur menggunakan skala kesesakan dengan aspek kesesakan menurut Zlutnick dan Altman (1972) yaitu aspek situasional, aspek interpersonal, dan aspek psikologis. Skala kesesakan ini memiliki koefisien reliabilitas sebesar sebesar 0,903.

Responden penelitian ini adalah 145 karyawan pengguna KCI Jabodetabek. Teknik pengumpulan data yang akan digunakan dalam penelitian ini, menggunakan kuesioner berupa lembar identitas dan skala. Kuesioner diberikan secara langsung pada jam-jam sibuk (*peak hours*) kepada responden di beberapa stasiun seperti Stasiun Bekasi, Stasiun Manggarai, Stasiun Sudirman, dan Stasiun Tanah Abang.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Deskripsi responden penelitian dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 1. Responden Penelitian

| No       | Identitas            | Jumlah     | Persentase (%) |
|----------|----------------------|------------|----------------|
| <b>1</b> | <b>Jenis Kelamin</b> | <b>145</b> | <b>100%</b>    |
|          | Pria                 | 49         | 33,8%          |
|          | Wanita               | 96         | 66,2%          |
| <b>2</b> | <b>Domisili</b>      | <b>145</b> | <b>100%</b>    |
|          | Bekasi               | 99         | 68,28%         |
|          | Jakarta              | 27         | 18,62%         |
|          | Bogor                | 9          | 6,21%          |
|          | Depok                | 4          | 2,76%          |
|          | Tangerang            | 4          | 2,76%          |
|          | Karawang             | 1          | 0,69%          |
|          | Lainnya              | 1          | 0,69%          |

Berdasarkan uji hipotesis, diketahui nilai koefisien korelasi sebesar 0,702 ( $p < 0,01$ ). Dengan demikian dapat dinyatakan hipotesis diterima, yaitu terdapat hubungan positif yang sangat signifikan antara kesesakan dengan perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek.

Hasil penelitian ini sejalan dengan beberapa penelitian sebelumnya. Di kereta komuter, penumpang yang berdesak-desakan (*crowded*) dapat menyebabkan agresi antar penumpang, terutama terjadi jika masalah keamanan muncul karena masalah operasional atau lemahnya manajemen (Marteache, Bichler & Enriquez, 2015). Menurut Tirachini, Hensher, dan Rose (2013) kesesakan dalam transportasi umum juga dapat mempengaruhi agresi secara berbeda. Di satu sisi dapat mencegah beberapa kejahatan seperti perampokan, tetapi memfasilitasi

kejahatan lainnya seperti pencopetan dan pelecehan, yang berdampak pada keselamatan dan kenyamanan penumpang. Fadhillah (2020) juga menemukan hubungan antara kesesakan dengan perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta Koridor 1, 3, dan 9. Hasil penelitian yang diperoleh menyatakan bahwa kesesakan memiliki korelasi yang positif dengan perilaku agresi yang artinya semakin tinggi kesesakan maka semakin tinggi pula perilaku agresi pada pengguna Bus Transjakarta dan begitu pula sebaliknya.

Bell (2006) menemukan bahwa keadaan lingkungan yang padat dan sesak dapat menimbulkan frustrasi dan kemarahan kemudian akan membentuk perilaku agresif. Lebih mendasar, John Bumpass Calhoun melakukan serangkaian eksperimen terhadap tikus yang terkenal pada tahun 1973. Dalam eksperimen ini, ia menciptakan lingkungan yang ideal untuk tikus, yang disebut Universe 25, di mana tikus-tikus tersebut memiliki akses tak terbatas ke makanan, air, dan ruang untuk berkembang biak. Awalnya, populasi tikus berkembang pesat, tetapi seiring berjalannya waktu, kepadatan populasi yang tinggi menyebabkan perilaku aneh dan disfungsi sosial di antara tikus-tikus tersebut.

Dari eksperimennya, Calhoun (1973) menemukan adanya pengaruh kepadatan populasi yang menggunakan tikus, didapati bahwa ketika populasi tikus mencapai 2.200 terdapat penurunan populasi. Hal ini disebabkan oleh perilaku tikus yang berubah seperti agresivitas yang meningkat, *hyper sex* dan kanibalisme perilaku ini mulai muncul karena terjadinya kepadatan pada suatu wilayah.

Hasil deskripsi subjek penelitian berdasarkan jenis kelamin, diperoleh nilai rerata empirik variabel perilaku agresif pada pria sebesar 87,10 dan pada perempuan sebesar 87,75, ini menunjukkan baik responden pria dan perempuan berada pada kategori sedang. Kemudian, rerata empirik variabel kesesakan pada pria sebesar 93,8 dan pada perempuan sebesar 96,5, ini menunjukkan baik responden pria dan perempuan berada pada kategori tinggi. Berdasarkan data tersebut, dapat disimpulkan wanita memperoleh nilai lebih besar pada variabel perilaku agresif dan kesesakan dibandingkan pria. Hal ini didukung oleh penelitian yang dilakukan oleh Fadhillah (2020) bahwa penumpang perempuan lebih sering melakukan tindak agresi jika dibandingkan dengan penumpang laki-laki.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Prabowo, Rebecca, Salve, Fatimah, Chrisnatalia, Prabawati, dan Handayani (2020), menemukan bahwa penumpang wanita berperilaku lebih agresif di gerbong khusus wanita dibandingkan dengan gerbong campuran. Hal ini dikarenakan hanya ada dua gerbong khusus wanita di antara delapan gerbong KRL, sehingga membuat penumpang wanita menjadi lebih padat.

Hasil deskripsi subjek penelitian berdasarkan domisili tempat tinggal, diperoleh hasil bahwa rerata empirik variabel perilaku agresif pada responden berdomisili Karawang berada pada kategori sangat tinggi dan responden berdomisili Bogor berada pada kategori tinggi. Pada responden berdomisili Bekasi, Depok, Jakarta, dan Tangerang berada pada kategori sedang. Sedangkan pada responden berdomisili kota lainnya berada pada kategori rendah. Kemudian rerata empirik variabel kesesakan pada responden berdomisili Karawang berada pada kategori sangat tinggi dan responden berdomisili Bekasi, Bogor, Depok, Jakarta, Tangerang, dan kota lainnya berada pada kategori tinggi.

Hasil deskripsi subjek penelitian berdasarkan lama menggunakan KCI Jabodetabek sebagai transportasi bagi karyawan, diperoleh hasil bahwa rerata empirik variabel perilaku agresif berada pada kategori sedang dengan nilai terbesar yaitu 93,9 dengan masa penggunaan KCI selama 1-3 tahun. Rerata empirik variabel kesesakan pada responden yang telah menggunakan KCI Jabodetabek selama 1-3 tahun dan lebih dari 6 tahun berada pada kategori tinggi. Sedangkan pada responden yang telah menggunakan KCI Jabodetabek selama kurang dari 1 tahun dan 4-6 tahun berada pada kategori sedang.

Menurut Sunarko, Anward dan Erlyani (2014), kesesakan memiliki kategori sedang, rendah, dan tinggi karena respon individu terhadap kesesakan dapat berbeda karena kesesakan bersifat subjektif dan taraf yang dirasakan individu berbeda, individu yang merasa bahwa ruangan yang ditempatinya terasa sesak belum tentu individu lain akan merasakan hal yang sama. Sejalan dengan pendapat Sarwono (1995) bahwa ciri kesesakan yang dialami individu juga sifatnya subjektif, individu yang sudah biasa naik kendaraan umum yang padat penumpangnya mungkin sudah tidak merasa sesak lagi, sebaliknya individu yang sudah biasa menggunakan kendaraan pribadi bisa merasa sesak dalam kendaraan umum yang setengah kosong.

Sebuah penelitian menunjukkan bahwa berdesak-desakan (*crowded*) dapat menyebabkan penarikan diri secara sosial untuk menghindari perilaku agresif, terutama pada pengalaman jangka pendek seperti di dalam lift atau bus yang penuh sesak (Matthews, Paulus & Baron, 1979). Hal ini menjelaskan bahwa menjadi penumpang dengan kesesakan jangka panjang akan meningkatkan agresivitas karena sulit untuk melakukan penarikan diri, seperti pada penumpang KCI dari Karawang dan Bogor yang melakukan perjalanan dengan waktu yang panjang.

Kehadiran kerumunan penumpang dalam transportasi umum dapat berdampak signifikan terhadap kinerja karyawan. Lingkungan yang ramai sering kali menyebabkan peningkatan tingkat stres, yang dapat mengurangi konsentrasi dan produktivitas secara keseluruhan. Karyawan mungkin mengalami gangguan dari kebisingan dan pergerakan, sehingga sulit untuk fokus pada tugas atau terlibat dalam percakapan yang produktif. Selain itu, situasi dengan kesesakan tinggi dapat menyebabkan ketidaknyamanan fisik, seperti ruang pribadi (*personal space*) yang terbatas, yang dapat menyebabkan kelelahan dan penurunan kepuasan kerja. Penelitian menunjukkan bahwa stresor semacam itu dapat berdampak negatif pada kesehatan mental dan fisik, yang pada akhirnya memengaruhi kinerja (Bakker & Demerouti, 2017).

## KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan yang sangat signifikan antara kesesakan dengan perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek, semakin tinggi kesesakan, maka semakin tinggi perilaku agresif. Sebaliknya, semakin rendah kesesakan maka semakin rendah juga perilaku agresif pada karyawan pengguna KCI Jabodetabek. Hasil penelitian ini sejalan dengan eksperimen tikus yang dilakukan John Calhoun.

Saran yang dapat diajukan dalam penelitian ini adalah: 1) Bagi karyawan pengguna KCI Jabodetabek disarankan agar berusaha tetap tenang saat berada dalam kondisi kesesakan dengan belajar meningkatkan empati, bertoleransi, dan berusaha memahami kondisi pengguna lain, 2) Bagi manajemen KCI Jabodetabek disarankan dapat meningkatkan fasilitas dan infrastruktur seperti menambah jumlah gerbong pada jam-jam sibuk, memperbaiki jadwal kereta agar lebih efisien, meningkatkan frekuensi perjalanan pada jam-jam sibuk tersebut, serta meningkatkan kenyamanan dan keamanan pengguna seperti pada peron, eskalator, tangga, lift, maupun toilet, 3) Bagi peneliti selanjutnya, disarankan untuk menambahkan variabel lain seperti kriminalitas dan pelecehan seksual. Selain itu, penelitian juga dapat dilakukan di luar jam sibuk (*peak hours*).

## DAFTAR PUSTAKA

- Ahmadi, A. T. 2019. *Evaluasi layanan transportasi publik kereta rel listrik commuter line di Jabodetabek*. Skripsi. Fakultas Ekonomi Universitas Negeri Semarang
- Altman, I. 1975. *The environment and social behaviour*. Monterey California: Brooks-Cole Publishing Company.
- Azhari, D. I. 2021. *Analisis perhitungan kapasitas daya gardu traksi guna memenuhi kebutuhan kereta rel listrik (krl) pada lintas jatinegara-bekasi*. Universitas Pendidikan Indonesia.
- Bakker, A. B., & Demerouti, E. 2017. Job demands-resources theory: Taking stock and looking forward. *Journal of Occupational Health Psychology*, 22(3), hal. 273-285. <https://doi.org/10.1037/ocp0000056>
- Bell, P. A., Greene, T. C., Fisher, J. D., & Baum, A. 2006. *Environmental psychology* (Edisi Kelima). New York: Harcourt, Inc.
- Buss, A. H., & Perry, M. 1992. The aggression questionnaire. *Journal of Personality and Social Psychology*, 63(3), hal. 452–459. Doi: 10.1037/0022-3514.63.3.452
- Calhoun, J. B. 1973. Death squared: the explosive growth and demise of a mouse population. *Proceeding of The Royal Society of Medicine*, 66, hal. 80-88. Diperoleh dari: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC1644264/>
- Fadhilah, N. G. 2020. *Hubungan kesesakan dengan perilaku agresi pada penumpang transportasi bus transjakarta koridor 1, 3, dan 9*. Skripsi. Universitas Mercu Buana.
- Gill, D. L., Williams, L., & Reifsteck, E. J. 2017. *Psychological dynamics of sport and exercise* (Edisi Keempat). New York: Human Kinetics.
- Holahan, C. J. 1982. *Environmental psychology*. New York: Random House, Inc.
- Jen, W., & Hu, K. C. 2003. Application of perceived value model to identify factors affecting passengers repurchase intentions on city bus: a case of the taipei metropolitan area. *Journal of Transportation*, 30, hal. 307–327.
- KAI Commuter. 2023. *KAI commuter bersama kementerian perhubungan terus upayakan peningkatan layanan KRL commuterline*. <https://commuterline.id/informasi-publik/berita/kai-commuter-bersama-kementerian-perhubungan-terus-upayakan-peningkatan-layanan-krl-commuterline>
- Karina, D. 2023. *BPKP sebut armada KRL cukup tampung penumpang tanpa impor, KAI bilang penumpang bisa terlantar*. <https://www.kompas.tv/ekonomi/395818/bpkp-sebut-armada-krl-cukup-tampung-penumpang-tanpa-impor-kai-bilang-penumpang-bisa-terlantar?page=all>

- Katingka, N. 2023. *Siasat penumpang KRL mengatasi kepadatan di stasiun transit*. <https://www.kompas.id/baca/metro/2023/04/11/siasat-penumpang-krl-mengatasi-kepadatan-di-stasiun-transit>
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. 2022. *Gerakan nasional kembali ke angkutan umum*. <https://dephub.go.id/post/read/gerakan-nasional-kembali-ke-angkutan-umum>
- Marteache, N., Bichler, G., & Enriquez, J. 2015. Mind the gap: perceptions of passenger aggression and train car supervision in a commuter rail system. *Journal of Public Transportation*, 18(2), hal. 61-73.
- Matthews, R. W., Paulus, P. B., & Baron, R. A. 1979. Physical aggression after being crowded. *Journal of Nonverbal Behavior*, 4, hal. 5-17.
- Myers, G. D. 2012. *Psikologi sosial* (Edisi Kesepuluh). Jakarta: Salemba Humanika.
- Prabowo, H., Rebeca, A., Salve, R. H., Fatimah, F. F., Chrisnatalia, M., Prabawati, N. I., & Handayani, S. N. 2020. The women-only passenger carriage: is it helpful?. *Psychological Research on Urban Society*. 3(1), hal. 18-23.
- Quinta, F. A., & Prakoso. H. B. S. E. 2016. Kajian pemanfaatan moda transportasi kereta rel listrik (KRL) commuter line dalam pergerakan komuter Bekasi-Jakarta. *Jurnal Bumi Indonesia*, 5(2), hal. 4-5.
- Sari, D. K., & Karyono. 2016. Kesesakan dan agresivitas pada remaja di kawasan tambak lorong Semarang. *Jurnal Empati*, 5(1), hal. 10-13.
- Sari, N. 2020. *Viral seorang ibu jambak wanita muda di KRL, ini kata PT KCI*. <https://megapolitan.kompas.com/read/2020/02/23/15563291/viral-seorang-ibu-jambak-wanita-muda-di-krl-ini-kata-pt-kci?page=all>
- Sarwono, S. W., & Eko, A. M. 2009. *Psikologi sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Sunarko, G., Anward, H. H., & Erlyani, N. 2014. Peranan kesesakan terhadap perilaku agresi pada warga binaan lembaga pemasyarakatan anak kelas iia Martapura. *Jurnal Ecopsy*, 1(3), hal. 84-87.
- Statistik Komuter Jabodetabek. 2024. *Hasil survei komuter Jabodetabek 2023*. Jakarta: Badan Pusat Statistik
- Tirachini, A., Hensher, D. A., & Rose, J. M. 2013. Crowding in public transport systems: effects on users, operation and implications for the estimation of demand. *Transportation research part A: policy and practice*, 53, hal. 36-52.
- Wirawan, J. 2017. *Aksi saling jambak dua perempuan cerminkan masalah KRL di Jabodetabek*. <https://www.bbc.com/indonesia/indonesia-39949842>
- Zlutnick, S., & Altman, I. 1972. Crowding and human behavior. *American Psychological Association*, 4, hal. 44-58.