

MODA TRANSPORTASI PERKOTAAN YANG BERSAHABAT DAN TANGGAP TERHADAP KEBUTUHAN KAUM LANSIA

Lucia Asdra Rudwiarti¹

¹Program Studi Arsitektur, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta
Email: lucia@mail.uajy.ac.id

ABSTRAK

Kaum lansia (lanjut usia), - dengan segala kelebihan dan keterbatasannya -, sering kurang mendapat perhatian dalam pelayanan publik, termasuk dalam hal fasilitas dan servis untuk mobilitas kegiatan di perkotaan. Dalam perjalanan proses siklus hidupnya, pada fase proses menuanya manusia akan mengalami kemerosotan kemampuan fisik dan kognitif. Perubahan kapabilitas manusia tersebut perlu dipertimbangkan dalam kebijakan publik agar pemerataan pelayanan publik dapat menjangkau semua golongan dan kelompok generasi termasuk kaum lansia, dalam menunjang kegiatan kehidupan di perkotaan. Keterlibatan kaum lansia dalam kegiatan perkotaan masih kurang terdukung dengan fasilitas dan pelayanan yang sesuai dengan kebutuhan dan keterbatasan kemampuan mereka. Hal ini juga berpengaruh terhadap tingkat kemandirian kaum lansia dalam menjalani aktivitas di masa tuanya. Hasil pengamatan studi kasus di Yogyakarta mengindikasikan bahwa keterbatasan kemampuan fisik dalam bermobilitas dan menurunnya kemampuan kognitif yang dialami kaum lansia membutuhkan fasilitas transportasi publik dengan model pelayanan yang berbeda dibandingkan dengan orang dewasa pada umumnya. Hal tersebut terutama terkait dengan kebutuhan aspek rasa aman dan nyaman secara fisik maupun psikologis. Faktor kemajuan teknologi transportasi harus diimbangi dengan solusi sosial dan budaya. Sistem transportasi dan moda angkut yang masih memungkinkan kaum lansia untuk berinteraksi sosial menjadi pilihan, karena dengan tidak meninggalkan aspek budaya bersosialisasi, mereka lebih merasa aman secara sosial-psikologis. Jaminan rasa aman secara fisik dan psikologis dalam beraktivitas juga meningkatkan rasa percaya diri kaum lansia sehingga sekaligus dapat menurunkan tingkat ketergantungan mereka terhadap bantuan orang lain. Semua pertimbangan kebijakan tersebut diatas menuntut desain yang bersifat *prosthetic* (-menyediakan support tetapi juga memberi tantangan-), yang selanjutnya akan mempengaruhi desain fisik sarana-prasarana sistem transportasi pada ruang perkotaan.

Kata kunci: kaum lanjut usia, moda transportasi perkotaan, desain yang tanggap dan bersahabat.

1. PENDAHULUAN

Pengertian lanjut usia (lansia) sangat bervariasi di banyak negara dan di komunitas masyarakat yang berbeda. Dalam bukunya "Old Age, Constructions and Deconstructions", Hazan (1994) menegaskan bahwa pengertian usia lanjut atau usia tua sangat relatif tergantung dimana kondisi dan situasi sosieta dan budaya tercermin dalam fenomena proses menua tersebut. Sudut pandang proses menjadi tua (menua) sangat dipengaruhi oleh beberapa hal misalnya keadaan ketergantungan dan otonomi, jiwa dan raga, tekanan dari gambaran menjadi tua, kemauan dan keinginan sebagai orang yang dianggap tua, serta fasilitas dan kebijakan publik yang ditawarkan dan diterima oleh mereka.

Selanjutnya sudut pandang antropologi melihat bahwa selama siklus kehidupan alami nampaknya fase usia lanjut dipersepsikan sebagai perspektif batas antara kehidupan dan kematian. Dari tahapan tersebut, orang yang berusia lanjut mencoba mempertahankan diri melawan kematian, sementara mereka sering pula mengalami tantangan untuk dapat hidup mandiri karena kemunduran kemampuan fisik dan mental. Namun, ditegaskan pula bahwa usia tua lebih baik dimengerti sebagai bentuk eksistensi post-modern dimana makna perubahan tetap mengalir dan konfrontasi terhadap diri sendiri pun juga berlanjut (Hazan, 1994)

Menurut UURI No 13 tahun 1998 tentang Kesejahteraan Lanjut Usia, Bab I pasal 1 ayat 3, dan juga menurut Peraturan Pemerintah RI No 43 tahun 2004 tentang Pelaksanaan Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Lanjut Usia, Bab I pasal 1 ayat 3, menyebutkan bahwa lanjut usia adalah seseorang yang telah mencapai usia 60 tahun keatas.

Sedangkan Departemen Kesehatan RI membagi kelompok lansia menjadi 4, yaitu: (a) pertengahan umur usia lanjut yaitu masa persiapan usia lanjut yang menampakkan keperkasaan fisik dan kematangan jiwa antara usia 45 – 54 tahun; (b) usia lanjut dini yaitu kelompok yang mulai memasuki usia lanjut antara 55 – 64 tahun; (c) usia lanjut yaitu semua usia 65 tahun keatas; dan (d) usia lanjut dengan resiko tinggi yaitu kelompok yang berusia lebih dari 70 tahun. (<http://www.scribd.com/doc/177051518/Batasan-Lansia-Menurut-Depkes-Dan-Penyakit-Yang-Sering-Terjadi-Pada-Lansia#scribd>)

Makalah ini membahas tentang keterbatasan kemampuan kaum lansia (lanjut usia) dan tingkat mobilitas mereka dalam menjalankan aktivitas kehidupan sehari-harinya di kota. Keterbatasan kemampuan kaum lansia yang dimaksud adalah dalam hal keterbatasan fisik maupun mental yang dikarenakan oleh proses menuanya. Segala bentuk keterbatasan tersebut akan berpengaruh terhadap tingkat mobilitas mereka dalam berkegiatan di kota. Sedangkan tingkat kemampuan mobilitas kaum lansia selanjutnya menjadi perhatian oleh pemangku kepentingan dalam menyediakan pelayanan transportasi publik yang tanggap dengan kebutuhan mereka.

Bagian pertama akan membahas tentang seluk beluk kaum lansia dari berbagai perspektif, baik dari aspek fisik maupun non fisik. Kemudian dilanjutkan akan dikemukakan pula tentang kegiatan kehidupan keseharian kaum lansia yang membutuhkan sarana prasarana mobilitas di kota. Bagian selanjutnya akan melihat kondisi umum transportasi publik dan pengalaman kaum lansia dalam bermobilitas di kota. Sedangkan bagian terakhir merupakan usulan strategi kebijakan yang mempertimbangkan peranan kaum lansia di perkotaan, untuk mengurangi tingkat ketergantungan kaum lansia pada bantuan pihak lain dalam beraktivitas sehari-hari di kota.

2. KAUM LANJUT USIA DAN PROSES MENUA

Siklus perkembangan manusia dimulai dari manusia lahir, masa kanak-kanak, remaja, dewasa, berkeluarga, semakin tua, dan akhirnya meninggal dunia. Dalam sosieta masyarakat Jawa, selama kurun waktu proses perkembangan manusia, kaum lansia (lanjut usia) sebagai generasi lama yang banyak mengenyam pengalaman hidup masih diposisikan dalam tingkatan lebih tinggi dan menjadi panutan oleh generasi yang lebih muda. Beberapa potensi sumber daya kultural yang sudah mereka alami memberi bekal suport untuk kelanjutan kehidupannya dalam masyarakat. Selama proses menua tersebut, manusia juga mengalami perubahan baik dalam hal fisik maupun non fisik.

Proses menua manusia akan berpengaruh terhadap kemunduran kemampuan, baik secara fisik maupun psikologis. Stamina fisik akan semakin menurun, sementara kemampuan kognitifnya pun mengalami degradasi (Rudwiarti, 2002).

Melemahnya kemampuan fisik juga berimbas pada meningkatnya potensi penurunan kesehatan dan menyebabkan ketergantungan pada bantuan orang lain, menurunkan daya mobilitas dan membatasi keragaman aktivitas yang dapat dilakukan. Di bidang ekonomi, kaum lansia dianggap kelompok usia yang pendapatannya sudah menurun karena usia pensiun, atau bahkan dikelompokkan ke yang tidak produktif secara ekonomi. Hal ini akan meningkatkan rasio ketergantungan (*dependency ratio*), dan menambah beban pada anggota keluarga lain ataupun saudara.

Jika dilihat dari sudut pandang sosial, usia lanjut usia mengalami penurunan jaringan sosial karena sudah berubah status sebagai pensiunan dan kemungkinan kehilangan kesempatan dan peranan dalam pekerjaan. Kondisi yang demikian menyebabkan kebanyakan kaum lansia merasa kesepian, terisolasi, dan bahkan ada yang depresi karena jaringan pertemanan tidak semudah ketika masih aktif bekerja.

Secara kultural, perubahan struktur keluarga karena anak-anak sudah mandiri dan meninggalkan orang tua yang sudah pensiun akan mempengaruhi keaktifan kaum lansia. Seiring dengan perubahan gaya hidup, perhatian ke kaum lansia juga berbeda dengan kultur lama, sehingga dapat menyebabkan berkurangnya kepercayaan diri dan menurunnya keadilan sosial bagi mereka. Sedangkan secara psikologis, menurunnya daya ingat dan kestabilan emosi, melemahnya kemampuan beradaptasi dan berorientasi, akan meningkatkan ketergantungan dan bantuan pihak lain, menurunkan kepercayaan diri dan mobilitas dalam beraktivitas, serta membatasi keikutsertaan dalam berbagai kegiatan.

Namun demikian, bertambah tua tidak berarti tanpa daya. Berbagai potensi dan banyak peranan masih dapat dilakukan oleh kaum lansia. Sebagai pensiunan, kaum lansia dapat menikmati hidup menua dan melakukan kegiatan hobi yang menyenangkan serta kembali aktif ke kehidupan sosial bermasyarakat untuk mengkompensasi perasaan

keseharian dan kehilangan jaringan sosial dengan kolega kerja. Selain itu, dengan pengalaman hidup yang beragam mereka sangat dibutuhkan oleh keluarga dalam membantu menjaga serta mendidik cucunya, karena sebagai orang tua dapat memberikan bantuan tanpa batas. Di dalam kehidupan sosial pun, tidak jarang masyarakat lansia banyak yang dengan sukarela memberikan konsultasi, petuah, nasehat, ataupun sekedar sharing pengalaman sosial dan budaya kepada generasi penerus, yang dapat mendorong terciptanya serta terjaganya kehidupan sosial yang harmonis.

Seiring dengan fenomena kehidupan kaum lansia, mereka mempunyai karakteristik yang unik. Tak terkecuali juga kehidupan kaum lansia di Yogyakarta. Berdasarkan aspek kultural dan tradisional Jawa mereka masih memegang prinsip kejawaannya, yaitu prinsip menghindari konflik dan mengimplementasikan rasa hormat, untuk menciptakan suasana bermasyarakat yang harmonis. Atas nama kepedulian kultural pula bahwa saling hormat dan toleran juga membantu proses berkegiatan ketika kaum lansia harus menghadapi tekanan dari luar maupun tantangan baru. Kecenderungan perubahan pandangan gaya hidup dan tradisi yang disebabkan oleh faktor eksternal maupun proses internal menua yang dialaminya juga akan merubah struktur spasial lingkungan di perkotaan.

3. METODE DAN HASIL PENGAMATAN KEGIATAN KAUM LANSIA DI PERKOTAAN

Metode yang diterapkan untuk penelusuran dalam penelitian ini adalah observasi lapangan, wawancara dengan beberapa tokoh yang menangani dan dapat mewakili kaum lansia, serta dalam bentuk *open ended questionnaire*. Metode wawancara untuk mendapatkan data mengenai kehidupan sehari-hari dan kegiatan yang biasa dilakukan. Metode penelusuran melalui kuesioner untuk mengumpulkan data tentang gambaran *time-budget* kegiatan mereka. Sedangkan observasi lapangan dimaksudkan untuk me-recheck apa yang umumnya dilakukan serta mengamati kondisi bagaimana kegiatan tersebut dilakukan, kemudahan dan kesulitan yang mungkin dialami sesuai fakta yang ada di lapangan.

Pengamatan kegiatan kaum lansia di perkotaan tidak terlepas dari keterkaitan perubahan fisik dan psikis yang dialami oleh kaum lansia karena proses menua secara sosio-kultural. Karakteristik unik kaum lansia tersebut akan membutuhkan fasilitas yang sesuai dengan kemampuan mereka dan akan berpengaruh terhadap perubahan morfologis tatanan fisik ruang kota secara keseluruhan.

Masyarakat dalam lingkungan perkotaan terdiri dari berbagai generasi, mencakup bayi, anak-anak, remaja, orang dewasa, keluarga, dan kaum lanjut usia. Masing-masing generasi perlu saling mensupport dan mempunyai hubungan timbal balik yang saling menguntungkan satu sama lain sehingga proses kehidupan di perkotaan dapat berlanjut dengan nyaman. Walaupun peranan masing-masing generasi mungkin tidak sama, namun diharapkan dapat proporsional dengan kapasitas kemampuan fisik maupun spiritual sesuai dengan tingkatan perkembangan hidupnya. Sebagai contoh, ketika masa anak-anak dan remaja, masih membutuhkan bimbingan orang tua nya dalam proses kehidupannya. Demikian juga sebaliknya, setelah dewasa dan kemudian semakin bertambah tua, juga masih membutuhkan suport dari generasi di bawahnya, bahkan ada juga yang menjadi tergantung baik secara fisik maupun psikologis kepada anak-anaknya. Disini terlihat bahwa antar generasi terjadi saling membutuhkan dan saling membantu untuk kelangsungan keberlanjutan kehidupan.

Kultur sosial akan berpengaruh seiring dengan proses perkembangan hidup manusia. Rasa hormat terhadap orang yang lebih tua/ dituakan, juga mempengaruhi dalam membuat keputusan bagaimana memperlakukan generasi tua dalam lingkup kegiatan perkotaan. Jenis fasilitas dan servis di lingkungan perkotaan, termasuk ketersediaan transportasi publik, yang diperlukan untuk mengakomodasi proses mobilitas kehidupan menjadi pertimbangan dalam menciptakan lingkungan perkotaan yang bersahabat. Hal ini merupakan salah satu respon sosial terhadap kebutuhan khusus kaum lanjut usia, supaya mereka masih dapat melakukan kegiatan kehidupan di perkotaan dan mendapatkan suport dari kebijakan publik (Rudwiarti, 2000, 2002). Dengan demikian, kebijakan publik yang juga berpihak pada kemampuan dan kebutuhan kaum lansia secara psikologis akan membantu dalam menghadapi tantangan kehidupan masing-masing dan membentuk lingkungan perkotaan menjadi lebih adaptif dan bermakna.

Hasil pengamatan memperlihatkan bahwa kegiatan kaum lansia di area perkotaan menurun secara jenis dan kuantitas frekuensi maupun kualitas kegiatan yang dilakukan. Kegiatan yang mengandung aspek sosial-budaya kemasyarakatan dan keagamaan menempati urutan kegiatan utama kaum lansia, kemudian kegiatan yang dapat menguntungkan secara ekonomi. Kegiatan yang dilakukan walaupun reguler namun sifatnya bukan kegiatan rutin harian, tetapi dapat berupa kegiatan pertemuan pensiunan, perkumpulan sosial keagamaan, perkumpulan kegiatan budaya, dan kepentingan komersial domestik lain yang mengharuskan mereka pergi ke area perkotaan seperti membayar rekening fasilitas listrik, telpon, air, berbelanja ke pasar atau pertokoan serta urusan perbankan. Di area

perkotaan, akan jarang ditemui pemandangan di ruang-ruang publik kota yang penuh sesak dengan kaum lansia kecuali pada saat ada acara kegiatan senam lansia (hasil observasi, 2014).

Kegiatan harian masyarakat lansia, baik di dalam rumah maupun di luar rumah bahkan di area perkotaan, sangat berpengaruh pada fasilitas dan servis lingkungan perkotaan yang selayaknya disediakan untuk mendukung proses kehidupan menuanya. Tradisi sosial misalnya berkumpul bersama para tetangga, kerabat kerja atau relasi yang lain, akan membutuhkan sarana pergerakan dan transportasi. Dalam melakukan berbagai kegiatan di area perkotaan tersebut, kaum lansia perlu fasilitas untuk bermobilitas, yang menghubungkan kegiatan satu dengan yang lain dan tempat satu dengan yang lain. Kaum lansia yang mampu secara ekonomi dapat mempunyai kendaraan pribadi/keluarga dan dapat diantar oleh anggota keluarga lain ataupun disediakan sopir pribadi. Namun untuk kaum lansia yang kemampuan finansialnya sedang, akan memilih bermobilitas dengan fasilitas transportasi umum.

4. KONDISI TRANSPORTASI PUBLIK PERKOTAAN DAN PENGALAMAN MOBILITAS

Hasil penelusuran mengindikasikan bahwa jarak dari rumah ke tempat kegiatan sangat berpengaruh terhadap pilihan moda transportasi, apakah terjangkau dengan berjalan kaki, transport pribadi, perlu/harus diantar, atau juga harus memakai moda transportasi umum. Preferensi jenis moda transportasi yang dapat mendukung pun banyak pertimbangannya. Pilihan akan moda transportasi, baik moda transportasi pribadi maupun moda transportasi umum juga tergantung kondisi fisik maupun psikologis dari penggunaannya. Secara fisik mungkin merasa tidak mampu dan tidak nyaman, atau secara sosial-psikologis mungkin dapat meningkatkan rasa aman karena terlindungi baik oleh orang terdekat maupun orang lain.

Selain itu, jika jarak tempuh memerlukan pergantian moda angkut, perpindahan jenis moda transportasi juga menjadi pertimbangan. Kontinuitas proses pergerakan dari awal sampai akhir perjalanan menjadi esensial. Misalnya kemenerusan moda transportasi dari berjalan kaki menuju ke fasilitas transportasi publik dan sebaliknya sampai ke tempat yang dituju. Faktor kenyamanan dan keamanan secara fisik dan psikologis sangat menentukan. Konektivitas antar alat transport yang satu dengan alat transport lain atau kemenerusan proses pergerakan yang dimaksud tersebut akan menggambarkan kesulitan yang harus dihadapi, tentunya hal ini akan menyurutkan kemauan dan keinginan untuk tetap mandiri bermobilitas. Bahkan kondisi tersebut jika terjadi di banyak titik bagian kota yang lain akan mempengaruhi perencanaan sistem transit (pergantian) moda transportasi kota, dan selanjutnya akan berpengaruh juga terhadap struktur spasial perkotaan secara keseluruhan.

Kondisi sosial psikologis dan preferensi memilih moda transportasi disesuaikan dengan kondisi keterbatasan fisik dan psikisnya. Jarak keterjangkauan lokasi tempat yang kurang memadai untuk kemampuan berjalan kaki kaum lansia menyebabkan mereka lebih suka naik alat transport tradisional seperti becak atau andhong. Bagi kaum lansia di Yogyakarta, pilihan moda transportasi tradisional ini menggambarkan bahwa secara fisik mereka masih kuat dan nyaman, sedangkan secara psikologis mereka masih merasa lebih aman karena dapat berkomunikasi secara sosial kekeluargaan dengan tukang becaknya atau dengan kusir andhongsnya. Sedangkan untuk jarak yang agak jauh dan harus masuk ke pusat kota, mereka lebih memilih diantar oleh kerabat dekat daripada harus naik bis kota atau taxi, karena secara fisik dapat membayangkan dan merasa kelelahan sementara secara psikologis kurang merasa nyaman dan aman karena kekawatiran emosional yang berlebihan.

Jika dibandingkan dengan fasilitas transportasi umum di kota-kota besar di negara maju, memang kondisi di kota-kota besar maupun menengah di Indonesia masih kalah dalam hal kenyamanan maupun keamanannya. Di negara maju, fasilitas tempat duduk yang diprioritaskan untuk kaum lansia maupun *disabled people* sangat diperhatikan untuk menjamin kenyamanan dan keamanan mereka dalam bermobilitas walaupun dengan keterbatasan fisiknya. Hal tersebut sudah tersosialisasikan dan terimplementasikan ke seluruh lapisan masyarakat, sehingga masyarakat sudah faham menjalankannya walaupun tidak ada aturan tertulis.

Data di lapangan juga menggambarkan situasi transportasi publik perkotaan yang masih kurang kondusif terhadap kemampuan fisik-psikologis kaum lansia untuk mandiri melakukan aktivitasnya. Misalnya, ruang untuk berjalan kaki (jalur pedestrian) yang tidak rata, banyak lobang tidak terlihat, dipenuhi oleh pedagang dan hilir mudik banyak pembeli. Bagi kaum lansia kondisi seperti itu jelas kurang aman karena mungkin sudah mengalami kemunduran daya penglihatan, dan tentu saja mengurangi kenyamanan bermobilitas karena secara emosi harus sabar dan konsentrasi tinggi untuk dapat berjalan dengan lancar.

Tempat menunggu transportasi umum yang tidak jelas karena kadang dapat berhenti di sembarang tempat bahkan di persimpangan jalan yang ramai dan berhentinya pun sangat tergesa-gesa serta menimbulkan kemacetan di titik

persimpangan jalan tersebut. Tentu saja situasi yang demikian akan membuat kaum lansia semakin merasa tidak mampu menghadapi situasi secara fisik dan secara psikologis pun selalu merasa khawatir akan keselamatannya.

Tempat pemberhentian resmi bus kota TransJogja sebenarnya sangat membantu, namun sayangnya posisi halte kadang menyulitkan kaum lansia untuk masuk maupun keluar untuk berpindah ke moda transport yang lain. Posisi halte yang terlalu mepet dengan batas trotoar, lantai halte terlalu tinggi sedangkan ramp yang ada terlalu curam dan tidak aman, atau pun ruang transit untuk keluar masuk halte terlalu sempit dan menyulitkan pergerakan kaum lansia yang secara fisik sudah lamban dan memerlukan dukungan/bantuan orang lain maupun desain fisik tatanan ruangnya.

Berikut beberapa gambar kondisi yang menyulitkan mobilitas kaum lansia dan alternatif pilihan moda transportasi dalam bermobilitas dengan fasilitas transportasi perkotaan di kota Yogyakarta:



(1.a) kondisi ramp halte bus yang terlalu curam



(1.b) kondisi halte bus terlalu dekat dengan batas trotoar sehingga ruang *landing* yang membahayakan pengguna



(1.c) becak, selain untuk fasilitas rekreasi wisatawan juga merupakan alternatif pilihan moda transportasi perkotaan yang tanggap terhadap kebutuhan kaum lansia

Gambar 1.a, 1.b, 1.c: beberapa kondisi sarana-prasarana transportasi perkotaan di Yogyakarta
Sumber: dokumentasi survai, 2014.

5. STRATEGI KEBIJAKAN YANG TANGGAP DAN BERSAHABAT BAGI LANSIA

Studi yang pernah dilakukan mengenai prediksi ke depan keinginan kaum lansia dalam menikmati hari tuanya (Rudwiarti, 2000) menunjukkan bahwa ada beberapa hal yang perlu dicermati untuk meningkatkan pelayanan kaum lansia supaya mereka dapat hidup lebih mandiri dan sesedikit mungkin merepotkan pihak lain, dalam hal ini keluarga. Ada beberapa elemen problem inti berkaitan dengan lingkungan dalam sistem kehidupan kaum lansia pada umumnya, yang tentu saja akan sangat berpengaruh terhadap prediksi penyediaan fasilitas publik di lingkungan perkotaan, termasuk fasilitas transportasi umum perkotaan.

Problem utama adalah masalah rasa aman dalam menjalani kehidupan proses menua. Problem yang berkaitan dengan rasa ketidak amanan dalam suatu tempat dapat dipicu oleh faktor eksternal misalnya kejahatan dan sikap tidak bersahabat dari pengguna lain di lingkungan tersebut. Namun hal ini juga dipengaruhi oleh faktor internal dari kaum lansia bahwa mereka merasa kemampuan fisiknya terbatas tidak dapat melawan ataupun menyelesaikan masalah karena keterbatasan kemampuan fisik tersebut.

Problem lain adalah masalah kejelasan spasial dari suatu tempat/lingkungan, dalam hal ini termasuk juga kejelasan menemukan arah dan orientasi. Kejelasan orientasi untuk menemukan arah dan jalannya sendiri memerlukan kondisi yang sesuai dengan kemampuan fisik dan mental mereka. Orientasi yang tidak jelas membuat suatu tempat tidak aksesibel bagi mereka. Selain itu, desain fisik spasial suatu tempat/lingkungan yang tidak sesuai dengan kemampuan fisik kaum lansia akan berpengaruh terhadap tingkat aksesibilitas dan mobilitas mereka.

Problem kekurangnyamanan, entah secara fisik maupun psikologis juga menyebabkan kegiatan yang dilakukan kaum lansia di ruang publik perkotaan menjadi terbatas, dan ketergantungan terhadap orang lain meningkat. Rentang waktu penggunaan ruang publik yang nyaman untuk beraktivitas kadangkala terbatas karena kendala cuaca, misalnya temperatur dari terik matahari maupun hujan. Interaksi sosial juga menjadi terbatas karena kesempatan bertemu dengan orang lain antar generasi pada saat bersamaan sangat minim mengingat kesibukan masing-masing generasi berbeda. Kadang rasa penghormatan terhadap orang berusia lanjut juga berkurang, hal ini sedikit banyak juga mempengaruhi rasa ketidakamanan dan ketidaknyamanan tadi.

Di satu sisi, kehidupan rutin masyarakat perkotaan sehari-hari, kejadian dan perayaan upacara sosial budaya, upacara keagamaan, serta festival khusus perayaan kota, serta sistem konektivitasnya akan mempengaruhi

bagaimana sistem kehidupan kota secara keseluruhan. Di sisi yang lain, konsekuensinya bahwa bentuk tatanan fisik dari struktur spasial kota juga akan terpengaruh, terutama karena kebutuhan keterhubungan pergerakan. Mencermati pada apa yang dikatakan Bentley (1999), bahwa proses produksi bentuk tatanan fisik lingkungan terjadi karena pola negosiasi dan perdebatan yang kompleks antar pelaku perencanaan yang bervariasi, dan sangat tergantung pada sumber daya yang dipunyai para pelaku perencanaan tersebut berkaitan dengan kondisi ekonomi, situasi politik termasuk juga adanya support kebudayaan (pp. 69-73). Berdasarkan paradigma seperti itu, dan karena masalah budaya masih erat melekat dalam kehidupan konteks perkotaan di Indonesia, terutama dalam sistem kehidupan kaum lansia, tentunya hal-hal yang berkaitan dengan tradisi budaya akan mempengaruhi proses transformasi tatanan spasial dan bentuk fisik lingkungan perkotaan.

Salah satu yang perlu didukung adalah pandangan ke depan dan keinginan kaum lansia untuk lebih bisa mandiri dan bahagia dalam menikmati hari tuanya. Upaya pengembangan dan pemberdayaan masa tua dari masing-masing lansia juga akan sangat berpengaruh terhadap tingkat kemandirian mereka. Kebijakan pengadaan fasilitas dan pelayanan publik yang berpihak pada keterbatasan kemampuan lansia akan berpengaruh dan sangat berperan.

Sejalan dengan apa yang ditegaskan sebagian besar kaum lansia mengenai visi ke depan mereka berkaitan dengan tuntutan perbaikan fasilitas untuk meningkatkan kemampuan kemandirian (Rudwiarti, 2002), kaum lansia memerlukan dukungan adanya kesempatan dan kemungkinan untuk dapat melakukan aktivitas sendiri, dan juga faktor eksternal yang tidak membahayakan mereka.

Beberapa hal yang akan mempengaruhi prediksi kebutuhan sarana prasarana mobilitas yang tanggap terhadap kebutuhan kaum lansia, antara lain:

- Tatanan fisik desain ruang jalan, yang menyediakan jalur terpisah antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor. Hal ini dimaksudkan untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan kaum lansia dalam meningkatkan rasa aman berjalan kaki secara mandiri, terhindar dari kemungkinan celaka yang dikarenakan oleh kendaraan bermotor.
- Pada ruang jalan utama atau ruang jalan penghubung, kaitannya dengan kebutuhan fasilitas perpindahan transportasi yang aman dan nyaman bagi kaum lansia.
- fasilitas transportasi umum yang aman dan nyaman selaras dengan kondisi fisik maupun psikologis kaum lansia akan sangat membantu kemandirian mereka dalam hal bepergian.
- Ruang perpindahan moda transportasi yang kontinyu dan terintegrasi

Preferensi kaum lansia pada fasilitas moda transportasi tradisional seperti becak atau andong nampaknya dapat dipahami, karena moda transportasi tersebut dirasa masih menawarkan rasa aman dan tingkat kenyamanan tersendiri bagi kaum lansia. Hal ini tentu saja akan sangat mempengaruhi dalam mempertimbangkan keputusan kebijakan publik terkait dengan fasilitas transportasi umum.

Permasalahan yang perlu diantisipasi, antara lain, lokasi halte/ tempat pemberhentian moda transportasi. Lokasi halte untuk transportasi perkotaan, yang belum merata untuk menjangkau seluruh bagian area perkotaan maupun pusat-pusat aktivitas perkotaan, kadang menyulitkan keputusan masyarakat untuk memilih fasilitas transportasi publik. Jarak antara fasilitas umum dengan jarak jangkauan halte juga belum sepenuhnya sesuai dengan standar pelayanan transportasi umum, yang seharusnya dapat terjangkau oleh masyarakat dengan jarak geografis maksimal sepadan dengan waktu berjalan kaki dengan ambang batas sekitar 15 menit.

(https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/372139/accessibility-statistics-guidance.pdf)

Lokasi halte/ tempat pemberhentian juga harus disesuaikan dengan fungsinya sebagai pengumpul atau pendistribusi penumpang dari dan ke pusat-pusat aktivitas perkotaan, misalnya kawasan hunian, kawasan komersial/ fasilitas perbelanjaan, fasilitas pendidikan, maupun fasilitas rekreasi masyarakat (Rudwiarti dan Pudianti, 2009).

Dari uraian di atas, dapat ditambahkan pula bahwa untuk mendukung tingkat kemandirian kaum lansia dalam berkegiatan di area perkotaan, diperlukan sistem manajemen pelayanan transportasi publik yang memadai sesuai dengan tingkat kemampuan fisik dan psikologis kaum lansia serta desain fisik sarana-prasarana ruang mobilitas yang *prosthetic* (Cartens, 1985), dalam arti walaupun memberi tantangan untuk mobilitas hidup yang mandiri tetapi juga menyediakan support (dukungan) untuk menghadapi kendala yang mungkin dikawatirkan.

6. KESIMPULAN

Kemunduran kemampuan fisik dan kognitif yang dialami kaum lanjut usia dalam proses menua menuntut aspek kenyamanan dan keamanan dalam setiap aktivitas yang dilakukan, supaya dapat memudahkan pergerakan/mobilitas dan menjaga kemandirian. Konsekuensinya, jenis moda transportasi yang aman dan nyaman menjadi pilihan sarana mobilitas yang tanggap dan bersahabat terhadap keterbatasan kemampuan mereka.

Kebijakan publik untuk sarana transportasi yang tanggap terhadap kaum lansia akan mempengaruhi prasarana jaringan transportasi pada ruang perkotaan. Dengan demikian sangatlah diperlukan adanya integrasi kebijakan antara peningkatan pelayanan publik dengan perencanaan dan pengaturan tata ruang perkotaan.

7. DAFTAR PUSTAKA

- Bentley, I., 1999, *Urban Transformations: Power, People and Urban Design*, London: Routledge.
- Carstens, D.Y., 1985, *Site Planning and Design for The Elderly: Issues, Guidelines, and Alternatives*, New York: Van Nostrand Reinhold Company
- Hazan, H., 1994, *Old Age: Construction and Deconstruction*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Peraturan Pemerintah RI No 43 Tahun 2004, tentang Pelaksanaan Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Lanjut Usia.
- Rudwiarti, L.A., 2000, "Ageing, Cultural Resources, and Urban Form; Case Study of Yogyakarta, Indonesia", *Sustainable Cities: Sustainable Development, The Urban Agenda in the Developing World, 17th InterSchools Conference*, Oxford, April, Conference Proceeding.
- _____, 2002, "*Perception and Environment: Urban Design Strategy for the Living Environment for the Elderly People in Yogyakarta, Indonesia*", PhD in Urban Design, Joint Centre for Urban Design, Oxford Brookes University, Oxford: unpublished thesis.
- _____, 2014, *Studi Mobilitas Kaum Lansia Mandiri di Area Perkotaan, Studi Kasus di Yogyakarta*, progress laporan sementara penelitian mandiri, masih dalam proses.
- _____, Pudianti, A., 2009, "Identifikasi Perubahan Hubungan Sistem Tata Ruang Dengan Sistem Aktivitas Pada Jalur Bus Patas Trans Jogja", *Jurnal Komposisi*, Volume 7 No. 2, Oktober 2009, Prodi Arsitektur UAJY, ISSN: 1411-6618.
- UURI No 13 Tahun 1998, tentang Kesejahteraan Lanjut Usia.

Sumber internet:

<http://www.scribd.com/doc/177051518/Batasan-Lansia-Menurut-Depkes-Dan-Penyakit-Yang-Sering-Terjadi-Pada-Lansia#scribd> (downloaded July 2015)

https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/372139/accessibility-statistics-guidance.pdf (last revised October 2014, downloaded July 2015)