

PERSPEKTIF RAMAH ANAK, PEREMPUAN, KELOMPOK BERKEBUTUHAN KHUSUS DAN LANSIA PADA PELAYANAN TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA BANDARLAMPUNG

Ita Prihantika^{1*}, Ani Agus Puspawati², Bambang Utoyo Sutiyo³ & Fitri Fatharani⁴

^{1,2,3} Jurusan Administrasi Negara, ⁴ Jurusan Hubungan Internasional, ISIP, Universitas Lampung
^{1,2,3,4} Jl. Sumantri Brodjonegoro No. 1, Rajabasa, Bandarlampung, Indonesia

*Korespondensi: itaprihantika@fisip.unila.ac.id

Recieved: 15/09/2021 | Revised: 23/11/2021 | Accepted: 30/11/2021

Abstract

This article describes the perspective of being friendly to children, women, special needs groups and the elderly on public transportation services in Bandar Lampung City. Using a qualitative research approach with interview, observation and documentation data collection techniques, it shows that the technical aspects, social aspects, gender aspects, disability aspects, and environmental aspects that are expected in public transportation services are not fulfilled. The Bandarlampung City Government does not yet have a legal basis that specifically pays attention to groups of children, women, special needs and the elderly.

Keywords: technical aspects, social aspects, gender aspects, disability aspects, and environmental aspects.

49

Abstrak

Artikel ini mengurai perspektif ramah anak, perempuan, kelompok berkebutuhan khusus dan lansia pada pelayanan transportasi umum di Kota Bandarlampung. Menggunakan pendekatan penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara, observasi dan dokumentasi, menunjukkan bahwa aspek teknis, aspek sosial, aspek jender, aspek disabilitas, dan aspek lingkungan yang diharapkan dalam pelayanan transportasi umum tidak terpenuhi. Pemerintah Kota Bandarlampung belum memiliki payung hukum yang secara khusus memberikan perhatian pada kelompok anak, perempuan, berkebutuhan khusus dan lansia.

Kata kunci: aspek teknis, aspek sosial, aspek jender, aspek disabilitas, aspek lingkungan.

PENDAHULUAN

Permasalahan sistem transportasi publik adalah sesuatu hal yang sangat kompleks dan melibatkan multistakeholder. Klaim ini diperoleh oleh Singh, Tuli dan Sarode (2017) melalui penelitiannya terhadap berbagai macam masalah transportasi. Bahkan untuk setiap masalah diperlukan metode yang berbeda. Untuk konteks Indonesia, permasalahan penyediaan transportasi publik juga bukan merupakan yang dianggap mudah. Saat ini pemerintah tengah gencar mengembangkan proyek infrastruktur terutama di sektor transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas. Namun, dalam prosesnya, transportasi ini justru tidak dapat dinikmati oleh semua kalangan, terutama kaum minoritas, seperti penyandang disabilitas. Transportasi yang ada juga cenderung mengabaikan kesetaraan jender sehingga merugikan pengguna perempuan (Kompas, 2016).

Bandar Lampung sebagai pusat dari Provinsi Lampung yang mempunyai arus lalu lintas dan mobilitas masyarakat yang tinggi terutama pada saat pagi hari yang merupakan mulainya suatu aktivitas dan sore hari di saat mengakhiri aktivitasnya menyebabkan kendaraan-kendaraan tersendat, dan juga banyak kendaraan umum yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang diijinkan. Hal ini memerlukan pelayanan transportasi yang memadai, baik jumlah maupun kemudahannya.

Layanan moda transportasi di Kota Bandar Lampung saat ini dapat dibedakan menjadi dua, yaitu angkutan umum dan Buss Rapid Transit. Layanan angkutan umum ini diselenggarakan oleh pihak swasta atau individu, sedangkan Buss Rapid Transit dioperasikan oleh konsorsium. BRT yang telah ada sejak tahun 2012 saat ini keberadaannya mulai mengalami kemunduran. Masyarakat yang semula diharapkan beralih dari kendaraan pribadi dan angkutan kota ke BRT tidak berjalan dengan optimal. Halte-halte BRT banyak yang mengalami kerusakan, kendaraan BRT mengalami kerusakan dan keamanan yang kurang terjamin (hasil observasi lapangan, Mei 2017).

Pada konteks Provinsi Lampung, studi pendahuluan tentang transportasi telah dilakukan oleh beberapa peneliti. Di Kota Metro, ketersediaan transportasi publik untuk siswa sekolah menengah pertama dan sekolah menengah atas menjadi kendala tersendiri. Selama ini siswa SMP dan SMA tersebut menggunakan kendaraan bermotor meski belum memiliki izin. Untuk itu, akhirnya Pemerintah Kota Metro menggagas program Bus Sekolah Gratis bagi para siswa-siswi. Dalam pelaksanaannya, sarana transportasi gratis ini tidak berjalan dengan optimal. Klaim ini diutarakan oleh Aprilia (2015) yang dalam penelitiannya menyimpulkan bahwa pelaksanaan Bus Sekolah Gratis yang disediakan oleh Pemerintah Kota Metro tidak berjalan dengan optimal.

Untuk Kota Bandar Lampung, permasalahan transportasi publik yang ada (kemacetan dan kelebihan kapasitas angkutan umum) coba di atasi oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan menggagas program Bus Rapid Transit (BRT). Sama dengan pelaksanaan Bus Gratis Sekolah di Kota Metro, keberadaan BRT ini hanya hangat diawal pelaksanaan. Dibuktikan dengan hasil penelitian Iksan (2015) menemukan bahwa program BRT ini tidak berjalan optimal dan perlu direformasi. Secara khusus, Wulandari (2013) juga melakukan penelitian tentang fasilitas dan aksesibilitas penyandang cacat pada BRT. Penelitian yang memfokuskan pada asas-asas aksesibilitas yang meliputi kemudahan, kegunaan, kemandirian dan keselamatan dapat disimpulkan bahwa pada keempat aspek tersebut tidak aksesibel bagi penyandang disabilitas khususnya bagi penyandang disabilitas yang mengalami hambatan gerak dan fisik (pengguna kursi roda dan tongkat) (Wulandari, 2013). Akses untuk kaum disabilitas ini sama pentingnya dengan akses untuk para lansia. Sehingga, ketika BRT disimpulkan tidak ramah bagi penyandang disabilitas, maka tidak ramah pula bagi para lansia.

Permasalahan-permasalahan yang dihadapi dalam implementasi BRT ini sebenarnya sudah diwaspadai sejak BRT diluncurkan. Hasil diskusi Masyarakat Transportasi Indonesia, Pemerintah Provinsi Lampung, Pemerintah Kota Bandar Lampung, DPRD Kota Bandar Lampung yang digagas oleh Pussbik (dalam Sulistio dan Kagungan, 2012) memberikan catatan bahwa BRT harus menghindari sistem monopoli dan sewenang-wenang dalam menentukan tariff, melayani warga difabel, memperhatikan penumpang wanita hamil dan anak-anak. Karena pada awal hadir bentuk BRT yang ada cukup merepotkan bagi anak-anak dan wanita hamil serta orang tua.

Permasalahan yang hampir sama juga terjadi pada angkutan umum. Kepemilikan secara pribadi pada angkutan ini mengakibatkan tidak adanya standar pelayanan. Beberapa hal yang menjadi temuan tim penelitian saat observasi di lapangan (Mei, 2017) adalah faktor keamanan, faktor kenyamanan dan faktor keselamatan.

Temuan-temuan pra survey yang dilakukan oleh tim, menguatkan penelitian sebelumnya oleh Magdalena dan Danandjojo (2016) yang menemukan bahwa responsifitas terhadap jender juga diperlukan dalam kebijakan sistem transportasi publik. Sementara untuk penyandang disabilitas hasil penelitian IndII (Kompas, 2016) memandang transportasi yang ada kurang mendukung. Dari sisi desain infrastruktur, misalnya halte, banyak yang belum dilengkapi dengan ramp atau jalan landai. Terakhir sejumlah staf di halte yang tidak dibekali dengan kemampuan untuk mendampingi penyandang disabilitas. Wulandari (2014) dalam penelitiannya menemukan bahwa asas-asas aksesibilitas yang meliputi: kemudahan, kegunaan, kemandirian dan keselamatan menyimpulkan bahwa keempat aspek tersebut tidak aksesibel bagi penyandang disabilitas khususnya bagi penyandang disabilitas yang mengalami hambatan gerak dan fisik (pengguna kursi roda dan tongkat). Dinas Perhubungan sebagai regulator penyelenggaraan BRT tidak aktif dalam mengupayakan pelayanan transportasi publik bagi penyandang disabilitas hal ini dapat dilihat dari tidak adanya subsidi anggaran dari pemerintah kota. Hasil penelitian Iksan (2015) menemukan bahwa sebagai salah satu kota tersibuk dan terpadat di Provinsi Lampung menyebabkan kendaraan

yang beraktivitas tersendat, dan juga banyak kendaraan umum yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang diizinkan.

Indonesian Infrastructure Initiative (IndII, 2011) melakukan *base line study* pada bangunan halte BRT di Kota Surakarta dan Palembang. Ditemukan konstruksi bangunan perlu diubah karena tidak mengakomodasi pengguna kursi roda. Pada aspek jender, responden perempuan meminta susunan kursi yang aman dan nyaman bagi penumpang perempuan.

Berdasarkan studi-studi pendahuluan yang telah dilakukan, tim penelitian melihat bahwa sarana transportasi publik yang ada di Kota Bandar Lampung maupun kota lain belum berpihak pada kelompok berkebutuhan khusus, lansia, perempuan dan anak. Penelitian sebelumnya hanya sebatas mengidentifikasi masalah secara parsial, untuk itu, penelitian ini bermaksud melengkapi identifikasi seluruh masalah sarana transportasi publik bagi kelompok khusus sehingga diakhir rangkaian penelitian yang dilakukan secara simultan diperoleh model konseptual tata kelola transportasi publik yang berpihak pada kelompok berkebutuhan khusus, lansia, perempuan dan anak yang akan menjadi *pilot project model* pengelolaan transportasi di Provinsi Lampung.

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan teknik pengumpulan data berupa wawancara, observasi dan studi dokumen. Data divalidasi dengan teknik triangulasi, sedangkan analisis menggunakan metode interaktif Miles, Huberman & Saldaña (2014).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil temuan di lapangan mengidentifikasi ada tiga permasalahan utama transportasi umum dalam perspektif kelompok berkebutuhan khusus, lansia, perempuan dan anak di Kota Bandar Lampung, yaitu belum tercantumnya dalam rencana untuk mewujudkan sarana prasarana penunjang khusus dalam sebuah dokumen kebijakan; belum meratanya penyediaan fasilitas penunjang khusus; dan kurangnya respon penggunaan kerkebutuhan khusus terhadap sarana prasarana yang tersedia.

Menurut IndII (2011) terdapat lima aspek untuk menganalisis layanan transportasi umum di Kota Bandar Lampung yang dapat diterima oleh kelompok berkebutuhan khusus, lansia, perempuan dan anak yaitu aspek teknis, aspek sosial, aspek jender, aspek disabilitas, dan aspek lingkungan.

Pertama *aspek teknis*. *Aspek teknis* ditinjau untuk menilai kesiapan usaha dalam mencapai tujuan transportasi yang dapat dimanfaatkan oleh kelompok berkebutuhan khusus, lansia, perempuan dan anak. Aspek teknis meliputi pertimbangan penentuan lokasi apakah cocok atau tidak sebagai lokasi sarana dan prasaran penunjang transportasi publik seperti halte, terminal, jembatan penyebrangan orang (JPO), dan sebagainya. Pertimbangan tersebut dapat dilihat melalui Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Bandar Lampung.

Perda Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017 menyebutkan bahwa Pemerintah Kota Bandar Lampung merupakan pihak yang berwenang dalam membina penyelenggaraan perhubungan nasional di tingkat daerah, termasuk di dalamnya ialah membina teknis dan operasional transportasi dalam Kota Bandar Lampung. Salah satu teknis dan operasional yang dibina oleh pemerintah Kota Bandar Lampung adalah prasarana perlengkapan jalan dan terminal.

Prasarana perlengkapan jalan diatur pada pasal 5 Perda Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017. Pada pasal tersebut, pemerintah kota wajib melengkapi perlengkapan jalan diantaranya ialah alat pemberi isyarat lalu lintas, penerangan jalan, pengendali dan pengamanan pengguna jalan, pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang disabilitas. Sedangkan prasarana terminal diatur pada pasal 9. Menurut pasal 9 pemerintah kota sebagai penyelenggara terminal penumpang kelas C, wajib menyediakan fasilitas yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan, yang terdiri dari fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Pada pasal 10 dan 11, disebutkan terdapat 23 fasilitas utama yang ditunjang oleh 12 fasilitas penunjang termasuk di antaranya fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui (pasal 11 ayat 2 huruf a) yang wajib dilengkapi dengan rambu dan/ atau petunjuk.

| Pasal 10 | Pasal 11 |
|--|---|
| Fasilitas utama sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf a terdiri atas : | 1) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 ayat (2) huruf b merupakan fasilitas yang disediakan di terminal sebagai penunjang kegiatan pokok terminal. |
| a. Jalur keberangkatan kendaraan; | 2) Fasilitas penunjang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa |
| b. Jalur kedatangan kendaraan; | a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui; |
| c. Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/ atau penjemput; | b. Fasilitas keamanan (<i>checking point / metal detector / CCTV</i>); |
| d. Tempat parkir kendaraan; | c. Fasilitas pelayanan keamanan; |
| e. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (<i>waste management</i>); | d. Fasilitas istirahat awak kendaraan; |
| f. Perlengkapan jalan; | e. Fasilitas <i>ramp check</i> ; |
| g. Fasilitas penggunaan teknologi; | f. Fasilitas pengendapan kendaraan; |
| h. Media informasi; | g. Fasilitas bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus; |
| i. Penanganan pengemudi; | h. Fasilitas kesehatan; |
| j. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (<i>customer service</i>); | i. Fasilitas peribadatan; |
| k. Fasilitas pengawasan keselamatan; | j. Tempat transit penumpang (<i>hall</i>); |
| l. Jalur kedatangan penumpang; | k. Alat pemadam kebakaran dan/ atau; |
| m. Ruang tunggu keberangkatan (<i>boarding</i>); | 1. Fasilitas umum. |
| n. Ruang pembelian tiket; | |
| o. Ruang pembelian tiket bersama; | |
| p. Outlet pembelian tiket secara online (<i>single outlet ticketing online</i>); | |
| q. Pusat informasi (<i>informasion center</i>); | |
| r. Papan perambuan dalam terminal (<i>signage</i>); | |
| s. Papan pengumuman; | |
| t. Layanan bagasi (<i>lost and found</i>); | |
| u. Ruang penitipan barang (<i>Lockers</i>); | |
| v. Tempat berkumpul darurat (<i>assembly point</i>); dan | |
| w. Jalur evakuasi bencana dalam terminal. | |

Sumber: Perda Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017.

Berdasarkan Perda mengenai penyelenggaraan transportasi tersebut, aspek teknis prasarana seperti perlengkapan jalan, terminal penumpang, dan parkir telah mempertimbangkan kebutuhan disabilitas dan ibu hamil. Akan tetapi pada pelaksanaannya terdapat ketidak-sesuaian. Misalnya pada prasaran perlengkapan jalan, dimana Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai unsur pelaksana otonomi daerah yang melaksanakan urusan pemerintah daerah di bidang perhubungan mengkonfirmasi bahwa alat penerangan jalan, pengendali dan pengamanan pengguna jalan, serta pengawasan dan pengamanan jalan belum terfasilitasi. Penerangan jalan terutama pada JPO saat ini bergantung pada lampu baliho yang terpasang di atasnya. Serta dari segi pengawasan, JPO yang ada di Bandar Lampung, keseluruhannya belum terfasilitasi kamera pengawas.

Prasarana yang ada di Terminal Rajabasa belum sesuai dengan peraturan daerah yang berlaku. Fasilitas khusus disabilitas yang tersedia ialah toilet dengan rambu diabilitas. Akan tetapi, akses menuju toilet tersebut melalui undakan yang tidak bisa dilewati oleh kursi roda dan sudah dalam kondisi yang tidak baik.

Kedua *aspek sosial*. Aspek ini penting dalam rangka untuk melakukan identifikasi apakah sarana transportasi yang ada sudah mampu memenuhi kebutuhan para penggunanya, baik laki-laki dan

perempuan, lansia dan penyandang disabilitas, penumpang dengan anak kecil dan penumpang dengan barang bawaan yang banyak/berat. Aspek sosial ini dapat dikategorisasikan dalam kebutuhan untuk golongan khusus seperti lansia, anak-anak, pejalan kaki, pembatas jalan/pagar, informasi jadwal dan rute bus, dan keindahan dan kebersihan.

Pada Perda Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017 tentang peyelenggaraan transportasi dijelaskan bahwa pemkot wajib memfasilitasi perlengkapan jalan dan fasilitas penunjang terminal bagi penumpang penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui yang luasan serta jenisnya disesuaikan dengan kebutuhan (pasal 12). Adanya perda yang mewakili kebutuhan khusus bagi penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui merupakan gambaran bahwa kebutuhan mereka tersalurkan kepada pembuat kebijakan. Namun pada perda tersebut, golongan orang lanjut usia (lansia) tidak disebutkan.

Orang lanjut usia (lansia) merupakan golongan demografi penduduk yang terdiri dari orang-orang berusia lebih dari 65 tahun. Lansia merupakan orang dengan kebutuhan khusus yang berbeda dengan artian penyandang cacat yang tidak disebutkan dalam perda. Lansia bisa jadi memiliki kemampuan melihat, mendengar, dan bergerak, namun kemampuannya sudah menurun sehingga mengalami keterbatasan pengelihatannya, pendengarannya, atau geraknya. Menurut BPS, jumlah lansia di Indonesia terus bertambah. Pada tahun 2018, terdapat 24,49 juta atau 9,27 persen penduduk Indonesia merupakan lansia (Badan Pusat Statistik, 2018).

Kebutuhan khusus lansia mestinya menjadi isu pertimbangan dalam merancang Perubahan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Tahun 2016-2021 karena jumlah lansia yang akan terus meningkat. Pada tahun 2018, setiap 100 penduduk usia produktif harus menanggung 15 penduduk lansia (BPS, 2018). Angka ini akan terus meningkat sebagai dampak dari *baby boom* pada awal abad ke-21, sehingga pada tahun 2045 akan ada 63,31 juta atau 20 persen penduduk Indonesia berusia lanjut (BPS, 2018). Penduduk lansia Provinsi Lampung menurut data BPS pada *Proyeksi Penduduk Indonesia Tahun 2010-2035* pada tahun 2035 diproyeksi tertinggi se-Sumatra yaitu mencapai 10,2 persen.

Tabel 1.1 proyeksi proporsi penduduk umur 65+ menurut provinsi, 2020-2035 (%)

| No | Provinsi | Tahun | | | |
|----|----------------------|-------|------|------|------|
| | | 2020 | 2025 | 2030 | 2035 |
| 1 | Aceh | 4,4 | 5,2 | 6,2 | 7,2 |
| 2 | Sumatra Utara | 4,8 | 6,1 | 7,5 | 8,8 |
| 3 | Sumatra Barat | 6,2 | 7,4 | 8,4 | 9,4 |
| 4 | Riau | 3,4 | 4,4 | 5,7 | 7,1 |
| 5 | Jambi | 4,7 | 6,0 | 7,5 | 9,1 |
| 6 | Sumatra Selatan | 5,0 | 6,2 | 7,5 | 8,9 |
| 7 | Bengkulu | 4,6 | 5,7 | 7,1 | 8,6 |
| 8 | Lampung | 5,6 | 6,9 | 8,5 | 10,2 |
| 9 | Kep. Bangka Belitung | 4,8 | 5,9 | 7,0 | 8,3 |
| 10 | Kep. Riau | 2,8 | 3,7 | 4,7 | 6,3 |

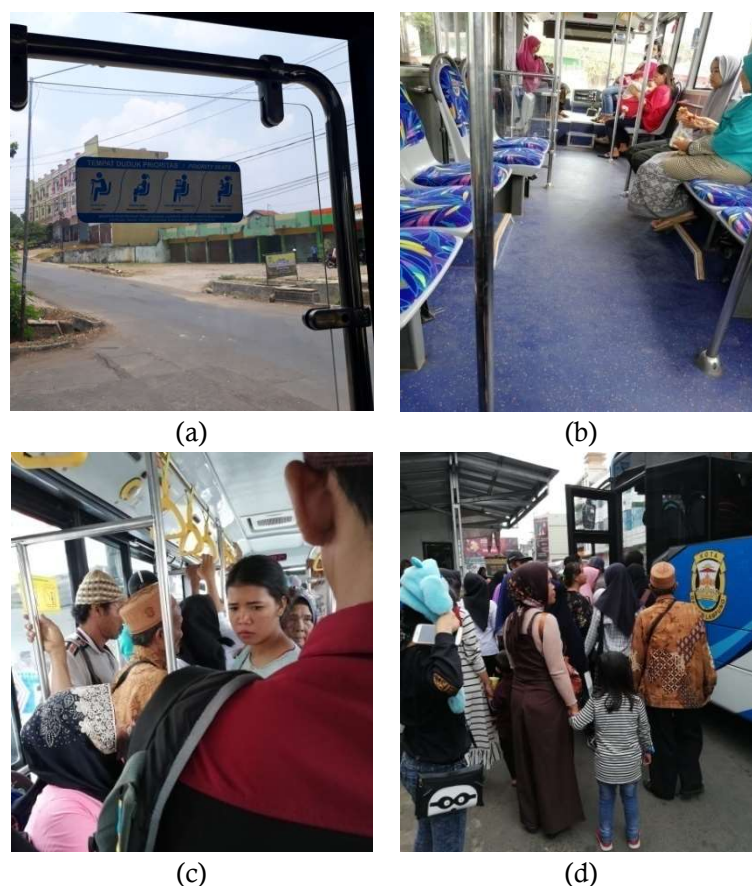
Sumber: Badan Pusat Statistik, 2018b.

Angka lansia yang tinggi dan diproyeksikan terus meningkat akan membebankan secara ekonomi. Selain karena lansia merupakan golongan yang sudah tidak lagi produktif, kemampuan mereka yang menurun menyebabkan lansia memerlukan bantuan dalam menjalankan aktivitasnya sehari-hari, terutama dalam berpindah tempat menggunakan transportasi. Oleh karena itu, peningkatan akses perlu dimulai pada tingkat dasar yang memungkinkan lansia untuk bermobilitas

dalam komunitas lokal mereka. Apabila transportasi telah mempertimbangkan kebutuhan khusus lansia, maka hal itu akan membantu lansia hidup mandiri, memperingan beban, dan membantu perekonomian kota seperti yang disampaikan pada *International Transport Forum and the World Bank* pada Januari 2010 (Frye, 2013).

Ketiga *aspek jender*. Aspek jender ini penting untuk mengidentifikasi dan menganalisis apakah sarana dan prasarana transportasi mengakomodasi kebutuhan-kebutuhan khusus bagi perempuan yang diwakili dalam aspek keamanan ini misalnya dalam aspek pencahayaan; harus dapat menghargai harkat/martabat perempuan; penyediaan ruang terbuka untuk mengantisipasi bercampurnya laki-laki dan perempuan; ramah terhadap perempuan hamil, membawa anak dan dengan bawaan yang banyak/berat.

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan sarana transportasi dalam kota yang diatur dan dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. BRT telah memfasilitasi kebutuhan wanita hamil dan membawa anak melalui pengaturan kursi prioritas. Terdapat 4 kursi prioritas dalam setiap bus BRT yang diperuntukan bagi wanita hamil, membawa anak, lansia, dan disabilitas. Pada gambar 1 berikut memberikan informasi kondisi BRT di Bandar Lampung.



Gambar 1. (a) Rambu kursi prioritas, (b) kondisi dalam BRT, (c) kepadatan BRT, (d) akses masuk BRT di Terminal Rajabasa

Sumber: Dokumentasi penelitian, 2019.

Sistem transportasi Jepang dewasa ini sudah sangat modern, nyaman, aman, tepat waktu, dan teratur, serta luar biasa dalam pelayanan dan bertanggung jawab. Pada jam-jam sibuk yaitu 7:30 hingga Pukul 09:30 ketika orang pergi bekerja dan dari Pukul 05:30 hingga 19:30 WIB ketika orang pulang kerja, otoritas lokal Tokyo menyediakan akomodasi tambahan khusus berlabel stiker merah muda untuk mencegah pelecehan seksual (Yudhistira, Iqbal, & Agusthina, 2015). Pengaturan

keberangkatan dan kedatangan BRT di Kota Bandar Lampung tidak menerapkan penambahan unit ketika jam ramai sehingga BRT akan penuh sesak pada jam-jam ramai. Hal tersebut menjadi ketidaknyamanan wanita selain karena harus berdesakan didalam BRT, akses masuk/keluar bus pun menjadi lebih berbahaya karena jalur BRT pada halte terhalang oleh kendaraan parkir.

Prasarana terminal pada pasal 12 perda nomor 10 tahun 2017 tentang penyelenggaraan transportasi menyebutkan bahwa penyelenggara terminal diwajibkan untuk memfasilitasi ibu hamil atau menyusui. Hal tersebut dapat berupa ruang menyusui atau ruang laktasi. Kenyataannya ditemukan ruang laktasi yang berambu, namun sudah tidak berjalan lagi fungsinya. Bahkan sekitaran ruang laktasi tidak dijumpai tanda larangan merokok, sehingga ditemukan asap rokok yang tidak baik untuk wanita hamil atau menyusui.



(a)



(b)

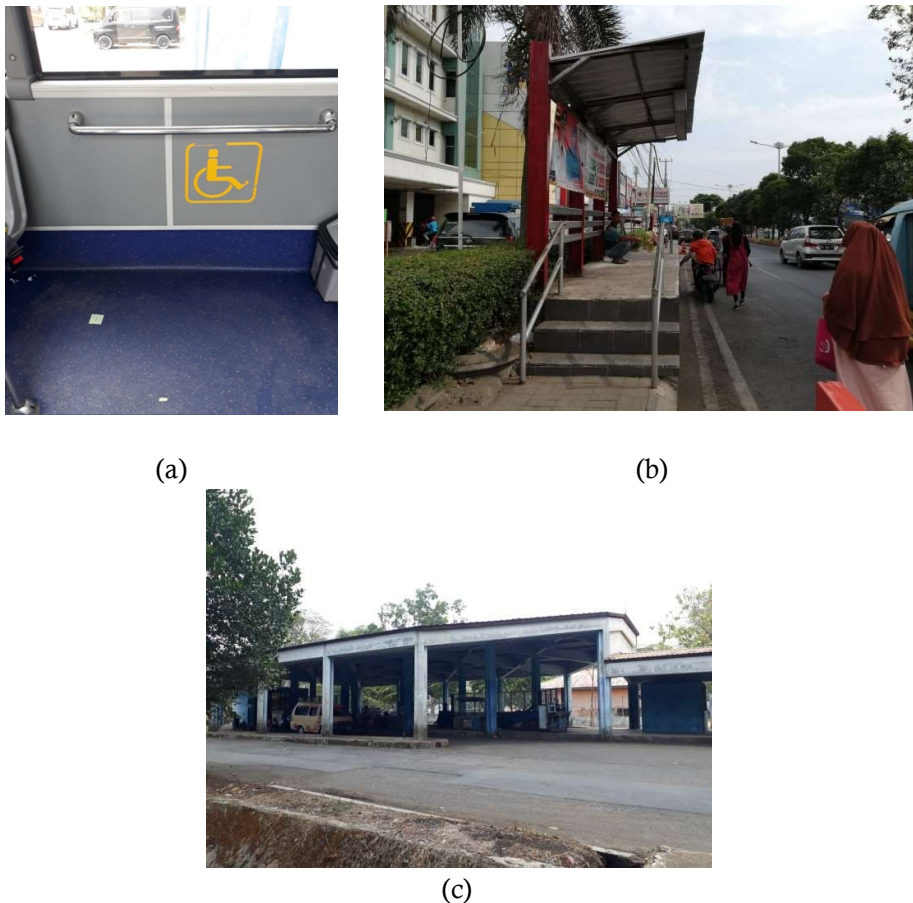
Gambar 2. (a) Ruang laktasi, (b) ruang tunggu Terminal Rajabasa Bandar Lampung
Sumber: Dokumentasi penelitian, 2019.

Keempat *aspek disabilitas*. Aspek disabilitas ini diukur dengan memperhatikan dan mengidentifikasi kebutuhan dari penyandang disabilitas, antara lain tuna netra dan tuna daksa. Pemenuhan kebutuhan transportasi bagi penyandang disabilitas dapat dilakukan dengan melakukan kerja sama bersama dengan kelompok yang memahami kebutuhan disabilitas. Otoritas lokal di Sofia, Bulgaria telah bekerja sama dengan Asosiasi Nasional Orang Buta untuk memasang titik informasi waktu kedatangan atau keberangkatan yang dapat didengar di halte angkutan umum (Frye, 2013). Sedangkan operator bus SBS Transit di Singapura memiliki bus yang dapat diakses kursi roda, rutenya disesuaikan dengan titik konsentrasi tinggi penyandang cacat, misalnya melewati pusat rehabilitasi (Ibid). Keterlibatan pengguna disabilitas penting untuk mengembangkan sistem transportasi yang ramah bagi penyandang disabilitas.

Pada dasarnya, perda Kota Bandar Lampung nomor 10 mengenai penyelenggaraan transportasi tahun 2017 telah menyebutkan perihal fasilitas umum dan penunjang bagi disabilitas. Pada pelaksanaannya, BRT telah menyediakan kursi prioritas bagi disabilitas dilengkapi dengan rambu. Selain itu, pintu bus dilengkapi rail yang cukup lebar sebagai jalur masuk/keluar kursi roda serta tempat khusus bagi pengguna kursi roda dan dilengkapi dengan rambu. Oleh karena itu, sarana transportasi berupa BRT telah memperhatikan kebutuhan disabilitas, namun tidak diikuti dengan prasarana berupa perlengkapan jalan, halte, dan terminal.

Halte dan terminal merupakan prasarana transportasi yang digunakan untuk menaik/menurunkan penumpang, termasuk penumpang dengan disabilitas. Secara empiris baik di halte maupun terminal, akses naik/turun penumpang masih menggunakan tangga. Halte dengan akses tangga menjadi hambatan utama bagi mobilitas orang dengan disabilitas (Frye, 2013). Selain itu, halte dibangun diatas trotoar dengan kondisi yang buruk seperti tidak adanya standar lebar atau kemiringan meskipun ada panduan berbasis penelitian yang jelas mengenai pembangunan trotoar.

Kemiringan yang lebih curam dari 2,5 persen tidak mungkin bagi banyak pengguna kursi roda manual (Frey, 2013).



Gambar 3. (a) Ruang kursi roda dalam BRT, (b) akses naik/turun BRT, (c) lokasi keberangkatan di Terminal Rajabasa

Sumber: Dokumentasi penelitian, 2019.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung membenarkan bahwa telah ada perencanaan mengenai fasilitas penunjang disabilitas namun belum dapat terlaksana akibat kekurangan dana. Fitur sederhana berbiaya rendah seperti platform naik atau landai seperti di Projimo, Meksiko dapat menjadi solusi bagi negara berkembang (Ibid). Penggunaan tangga dapat diganti dengan lereng landai yang tidak memerlukan biaya khusus, terlebih BRT yang sudah ada telah dilengkapi fasilitas penunjang bagi pengguna kursi roda.

Kelima *aspek lingkungan*. Pembangunan fisik sarana transportasi ini harus memperhatikan keberadaan lokasi pembangunan air; tidak menggusur pepohonan; tidak menutupi jalur pejalan kaki; dibangun di tanah milik negara; tidak menutupi akses pada bangunan yang telah ada, terutama tempat usaha masyarakat; bangunan tidak menimbulkan potensi kecelakaan dan faktor keamanan lainnya. Secara empiris, terdapat halte BRT Kota Bandar Lampung yang dibangun diatas jalur pejalan kaki/trotoar, seperti misalnya di Halte RS Advent dan Polres Bandar Lampung. Sedangkan halte BRT di kawasan ramai yaitu Ramayana Tanjung Karang, jalur kedatangan/keberangkatan BRT ditutupi dengan kendaraan parkir.



Gambar 4. (a) dan (b) Halte BRT Ramayana, Tanjungkarang
Sumber: Dokumentasi penelitian, 2019.

Aspek teknis, prasarana yang ada di Terminal Rajabasa belum sesuai dengan peraturan daerah yang berlaku. Fasilitas khusus disabilitas yang tersedia ialah toilet dengan rambu disabilitas. Akan tetapi, akses menuju toilet tersebut melalui undakan yang tidak bisa dilewati oleh kursi roda dan sudah dalam kondisi yang tidak baik. Telah ada perencanaan mengenai fasilitas penunjang disabilitas namun belum terlaksana karena kekurangan dana. Aspek lingkungan, secara empiris, terdapat halte BRT Kota Bandar Lampung yang dibangun di atas jalur pejalan kaki/trotoar, seperti misalnya di Halte RS Advent dan Polres Bandar Lampung. Padahal Carr et al. (1992) dalam Ladyanna (2013) menegaskan tiga kualitas utama sebuah ruang publik harus memenuhi aspek tanggap (*responsive*), demokratis (*democratic*), dan bermakna (*meaningful*). Kesimpulan secara keseluruhan temuan di lapangan mengkonfirmasi bahwa kualitas utama ruang publik terutama transportasi umum untuk anak, perempuan, kelompok berkebutuhan khusus, dan lansia belum mampu memenuhi standar kualitas.

PENUTUP

Menurut Indii (2011) untuk menganalisis layanan transportasi umum di Kota Bandar Lampung yang dapat diterima oleh kelompok berkebutuhan khusus, lansia, perempuan dan anak dapat dilihat dari lima aspek yaitu aspek teknis, aspek sosial, aspek jender, aspek disabilitas, dan aspek lingkungan. Dari kelima aspek tersebut, konfirmasi data di lapangan menunjukkan bahwa perspektif ramah anak, perempuan, kelompok berkebutuhan khusus dan lansia pada pelayanan transportasi umum di Kota Bandarlampung dari sisi legal formal belum ada landasan hukum yang kuat. Dampak dari ketiadaan payung hukum yang kuat dan spesifik memperhatikan kebutuhan anak, perempuan, kelompok berkebutuhan khusus dan lansia ini adalah rendahnya pemahaman bersama stakeholder yang terlibat dalam penyelenggaraan transportasi umum di Kota Bandarlampung sehingga bukti fisik dan non fisik sebagai bentuk dukungan perspektif ini juga hanya 'asal ada' tanpa ada perawatan dan implementasi yang nyata.

Menjawab kekurangan dari penelitian ini, tim peneliti menyarankan di masa mendatang penelitian kolaborasi dari kajian sosial budaya, kebijakan serta teknis dan tata ruang sehingga dapat memberikan masukan yang konkrit untuk para pemangku kepentingan dalam membangun transportasi umum ramah anak, perempuan, kelompok bekebutuhan khusus dan lansia di Kota Bandarlampung.

ACKNOWLEDGEMENT

Tim penulis mengucapkan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat (LPPM) Universitas Lampung atas pendanaan penelitian melalui skema Hibah Penelitian Dasar Tahun 2019.

DAFTAR PUSTAKA

- Aprilia, A. M. (2015). Implementasi Program Bus Sekolah Gratis di Kota Metro (Studi di Sekretariat Daerah Kota Metro). *Administratio: Jurnal Administrasi Publik dan Pembangunan*, 6 (2).
- Badan Pusat Statistik. (2018a). *Statistik Penduduk Lanjut Usia 2018*. Jakarta: BPS.
- Badan Pusat Statistik. (2018b). *Proyeksi Penduduk Indonesia*. Jakarta: BPS.
- Frye, A. (2013). Disabled and Older Persons and Sustainable Urban Mobility. *Global Report on Human Settlements 2013*, 1-41.
- Indonesia Infrastructure Initiative (IndII). (2011). *Bus Improvement Project Phase 2 (Project Implementation Team) Baseline Study Draft Report*. Jakarta: Australia- Indonesia-Partnership.
- Iksan, M. (2015). Implementasi Bus Rapid Transit (BRT) Sebagai Transportasi Publik Di Kota Bandar Lampung. *Administratio: Jurnal Administrasi Publik dan Pembangunan*, 6 (2).
- Kompas, 07 Desember 2016. “Transportasi Belum Ramah Perempuan dan Penyandang Disabilitas”
- Ladyanna, S. (2013). Ruang Publik Dan Perempuan di Korea Selatan. *Muwâzâh: Jurnal Kajian Gender*, 5(1), 42-53.
- Magdalena, M. & Danandjojo, I. (2016). Pengaruh Gender terhadap Persepsi Mengenai Fasilitas Jarak Berjalan di Lokasi Penentuan Titik Simpul Kereta Api dan BRT di Bandar Udara Banjarbaru. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 14(03), 121 – 128.
- Miles, M. B., Huberman, M., Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook (3rd edition)*. California, London, Singapore: Sage Publications.
- Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Transportasi di Kota Bandar Lampung.
- Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung 2016-2021
- SINGH, S., TULI, R. & SARODE, D. (2017). A REVIEW ON FUZZY AND STOCHASTIC EXTENSIONS OF THE MULTI INDEX TRANSPORTATION PROBLEM. *Yugoslav Journal of Operations Research*, 27 (1), 3-29. DOI: 10.2298/YJOR150417007S.
- Sulistio, E. B. & Kagungan, D. (2012). Studi Formulasi Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan di Kota Bandarlampung”. *Seminar Hasil-Hasil Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Dies Natalis FISIP Unila Tahun 2012*, 174 – 196.
- Undang Undang Nomor 4 Tahun 1997 tentang Penyandang Cacat
- Yudhistira, G., Iqbal, M. & Agusthina, L. (2015). Transportation System in Japan: A Literature Study. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTranslog)*, 02 (3), 333-352.
- Wulandari, C. (2013). *Aksesibilitas Penyandang Disabilitas pada Moda Transportasi Publik Bus Rapid Transit di Kota Bandar Lampung Tahun 2013*. Bandarlampung: Jurusan Administrasi Negara FISIP UNILA.