

TRANSPORTASI UNTUK KAUM PEREMPUAN KELOMPOK "CAPTIVE"

Ina Helena Agustina, Ir, MT

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota - UNISBA
Jln. Tamansari No. 1 Bandung

ABSTRAK

Paradigma pembangunan saat ini mencoba mengedepankan peran kaum perempuan. Peran kaum perempuan yang dinilai strategis dalam pembangunan suatu bangsa tentunya perlu didukung oleh pembangunan-pembangunan sektor yang lain. Salah satunya adalah sektor transportasi. Ternyata pembangunan sektor transportasi yang terjadi di Indonesia belum sepenuhnya mendukung keberadaan kaum perempuan sebagai sumber daya pembangunan yang cukup signifikan dalam pembangunan bangsa. Ini terlihat dari pola pergerakan kaum perempuan yang belum menjadi bahan pertimbangan dalam sektor transportasi, khususnya transportasi angkutan umum. Hasil penelitian menunjukkan sebagian besar kaum perempuan menggunakan angkutan umum. Terutama sekali kaum perempuan yang masuk dalam kelompok "captive" terhadap angkutan umum. Dengan demikian pihak pemerintah perlu membangun suatu kebijakan sistem angkutan umum yang mempertimbangkan angkutan umum untuk kelompok tersebut.

Kata Kunci : Transportasi, Perempuan, Captive

I. PENDAHULUAN

Menurut data yang diperoleh dari Kementerian Perberdayaan Perempuan bahwa sebagian besar perempuan di Indonesia masih berkibrah di sektor informal atau pekerjaan yang tidak memerlukan kualitas pengetahuan dan keterampilan canggih dan spesifik karena latar belakang pendidikan mereka yang rendah. Dalam kenyataan, masih ditemukan ketimpangan dalam berbagai bidang sehingga perempuan belum dapat menjadi mitra sejajar dan setara dengan laki-laki. Contoh berikut memberikan ilustrasi yaitu tingkat buta huruf perempuan usia 10 tahun ke atas berkisar 2-3 kali lipat di banding laki-laki. Sementara hasil penelitian di Ashgabat mengenai penggunaan kendaraan umum, ternyata kaum perempuan lebih tergantung pada angkutan umum yang murah, sementara kaum laki-laki memiliki akses yang lebih baik dalam penggunaan kendaraan umum yang lebih mahal seperti taxi dan sebagainya. Di Bamako, kaum perempuan seringkali tidak mampu membiayai standar

minimum tarif, sehingga kebanyakan dari mereka berjalan kaki dan jarang sekali menggunakan kendaraan umum dibandingkan kaum laki-laki (Nia K. Pontoh & Sri Maryati, jurnal PWK, Vol 14, No 1 April 2003)

Kepedulian pemerintah selain adanya kesadaran mengedepankan Hak azasi kaum perempuan juga menyadari bahwa jumlah penduduk perempuan yang jumlahnya 49.9% (102.847.415) dari total (206.264.595) penduduk Indonesia (Sensus Penduduk 2000) merupakan sumberdaya pembangunan yang cukup besar. Menyadari sebagai sumberdaya pembangunan yang cukup signifikan dalam kaitannya dengan pembangunan, maka ditetapkan kebijakan pemberdayaan perempuan yaitu: 1). Mengarus utamakan jender dalam pembangunan daerah pada semua sektor melalui kelembagaan/wadah yang ada untuk mendukung kemajuan dan kemandirian perempuan. 2). Meningkatkan komitmen antara lembaga pemerintah, swasta dan independen untuk

pemberdayaan perempuan, proses perencanaan, pelaksanaan maupun pemantauan dan evaluasi.

Tampaknya dengan kebijakan tersebut di atas dapat dijadikan payung untuk implementasi program yang sifatnya sektoral. Apakah sudah demikian? Bagaimana dalam sektor transportasi? Hasil kajian Worldbank mengungkapkan sebagai berikut: *"Transport can make a big difference in increasing women's productivity and promoting social equity."* (worldbank, 1999). Bagaimana system transportasi dalam mendukung Kaum perempuan masa kini, sudahkah dapat meningkatkan produktivitas mereka?.

II. FENOMENA KAUM PEREMPUAN MASA KINI

Kaum Perempuan masa kini adalah kaum perempuan yang memiliki peran tidak hanya di ruang domestik tetapi juga ruang publik. Berbagai observasi, menunjukkan kaum perempuan masa kini mengerjakan hampir 90% dari pekerjaan dalam rumah tangga. Sehingga bagi mereka yang pekerja, selain bekerja di tempat kerja juga masih harus mengerjakan pekerjaan rumah tangga. Menurut Tini Hadad, Ketua yayasan Kesehatan Perempuan, kondisi sebagian besar kesehatan perempuan Indonesia di segala tingkatan mulai dari balita, remaja, dewasa, dan tua, sangat memprihatinkan. Betapa tidak, sedikitnya 50 persen perempuan masih mengalami anemia, dan 18 persen kekurangan energi kalori. Selain itu kematian Ibu akibat melahirkan berkisar antara 300 sampai 400 orang per 100 ribu kelahiran hidup. Ini berarti setiap jam ada dua orang ibu meninggal dunia akibat melahirkan (angka ini tertinggi di ASEAN).

Banyak orang lupa, bahwa sesungguhnya kaum perempuan masa kini memiliki peranan dominan dalam mewujudkan keluarga berkualitas. Yakni, melalui fungsi pemeliharaan dan penga-

suhan. Tingkat pendidikan yang tinggi, ditambah kepribadian baik, maka seorang kaum perempuan masa kini akan melahirkan anak-anak bangsa yang mumpuni. Adalah benar, dan sungguh benar, bahwa kualitas perempuan atau ibu sangat menentukan kualitas tumbuh kembang anaknya. Bukan itu saja. Seorang ibu yang berkualitas akan mampu menetapkan prioritas kebutuhan keluarga serta pengambilan keputusan dalam kehidupan diri dan keluarganya. Ada banyak bukti kalau perempuan di pedesaan memberikan kontribusi sangat nyata terhadap pendapatan total keluarga. Ada banyak bukti kalau perempuan di berbagai lokasi sebagai pekerja informal yang potensial, jujur, keras dalam bekerja, dan taat dalam pengembalian kredit. Ada banyak bukti pula bahwa perempuan menjadi pencari nafkah utama keluarga. (Data pemberdayaan kaum perempuan 2005)

III. TRANSPORTASI MASA KINI DAN PERGERAKAN KAUM PEREMPUAN

Transportasi masa kini di sebagian besar perkotaan yang ada di Indonesia masih bermasalah. Permasalahan dari mulai panjang jaringan jalan yang kurang dari 25% dibandingkan luas wilayahnya (Kota Bandung hanya 3% saja, sumber: Ofyar Z. Tamim dalam DPE Kota Bandung). Masalah terlambatnya penyediaan angkutan umum masal. Jumlah angkutan kota yang dominan dibandingkan angkutan umum masal. Rendahnya tingkat pelayanan jaringan jalan akibat hambatan samping. Tarif angkutan umum yang mahal karena pergantian moda yang banyak. Tingkat kemacetan lalu lintas yang mengakibatkan pemiskinan masyarakat penggunaannya karena inefisiensi dari pemborosan bahan bakar (Kota Bandung Rp 1,78 milyar/hari, sumber: Ofyar Z. Tamim, Dalam DPE Kota Bandung). Pelayanan angkutan umum yang tidak disesuaikan dengan hierarki pelayanan jaringan jalan. 90% polusi udara disumbangkan emisi kendaraan.

Selain permasalahan di atas, hampir disetiap wilayah di Indonesia baik kota maupun desa muncul masalah "gap" pelayanan angkutan umum dengan demannya sehingga peluang ini memunculkan ojek. Angkutan ojek ini merupakan angkutan yang tidak memiliki legalitas sebagai angkutan umum. Walaupun pada dasarnya didalam komunitas angkutan ini ada kepengurusan yang dilegalkan anggotanya. Hampir disetiap kantong-kantong permukiman angkutan ojek "siap melayani". Tidak bisa dipungkiri ketersediaan angkutan ojek memang sangat membantu pelaku pergerakan. Tetapi perlu diketahui bahwa angkutan ojek yang muncul karena dipicu oleh masalah ekonomi, seperti sulitnya mencari pekerjaan sementara untuk mendapatkan motor baru relatif mudah. Berdasarkan angka pertumbuhan kendaraan motor roda dua dari tahun 2000 hingga tahun 2005, ternyata rata-rata pertumbuhannya mencapai angka 37,37% (Kompas, sabtu 8 April 2006, hlm 28). Dengan data tersebut ada indikasi pertumbuhan ojek dipicu oleh pertumbuhan motor tersebut.

Dilihat dari data kecelakaan lalu lintas di Jawa Barat , ternyata tahun 2005 yang tewas sebanyak 4700 orang. Pada tahun 2004 sebanyak 4300 orang. Dengan demikian pada tahun 2005 terjadi penambahan jumlah orang yang tewas akibat kecelakaan lalu lintas. Data tahun 2005 jenis kendaraan yang paling banyak mengakibatkan kecelakaan lalu lintas adalah jenis sepeda motor sebanyak 60%. Kendaraan jenis motor memang sangat rentan terhadap kecelakaan lalu lintas. Maraknya angkutan ojek yang beroperasi di berbagai wilayah di Indonesia, pada dasarnya tidak sesuai untuk kendaraan angkutan umum. Akan tetapi jenis angkutan ini yang dominan melayani sampai di kantong permukiman.

IV. KELOMPOK KAUM PEREMPUAN SEBAGAI PELAKU "CAPTIVE" ANGKUTAN UMUM

Berbicara Kaum perempuan masa kini dimana ruang geraknya tidak hanya sebatas ruang domestik semata, melainkan menjangkau ruang publik yang menjadi bagian dari perannya, maka mereka perlu mendapat dukungan sistem transportasi yang sesuai dengan karakteristik pergerakan mereka. Perlu disadari keputusan pergerakan kaum perempuan masa kini berbeda dengan kaum perempuan masa lalu. Panjang perjalanan kaum perempuan masa kini sudah dipastikan lebih panjang dari kaum perempuan masa lalu. Kaum perempuan yang keputusan pergerakannya difasilitasi oleh kepemilikan sarana untuk pergerakan di luar ruang domestiknya relatif tidak menjadi masalah. Tetapi tidak semua kaum perempuan seberuntung itu, bahkan sebagian besar kaum perempuan masa kini keputusan pergerakannya tergantung pada ketersediaan angkutan umum. Ingat sebageian besar kaum perempuan di Indonesia adalah mereka yang bekerja di sektor informal. Walaupun belum ada penelitian di indonesia tetapi hasil penelitian di Ashgabat bisa dijadikan komparasi mengenai penggunaan kendaraan umum, ternyata kaum perempuan lebih tergantung pada angkutan umum yang murah. Umumnya angkutan umum yang murah adalah angkutan umum yang level of servicenya rendah. Sementara Mereka umumnya adalah kelompok "captive" dalam pemilihan moda angkutan umum. Artinya mereka sangat tergantung pada ketersediaan angkutan umum dalam melakukan pergerakan, walaupun konsekuensinya tidak mendapat pelayanan yang optimal dari angkutan umum tersebut. Artinya mereka "pasrah" dengan segala resiko perlakuan yang terjadi dalam perjalanan dari tempat asal ke tujuan, termasuk resiko kehilangan nyawa.

Untuk menjangkau pelayanan angkutan umumnya, sebagian besar Kaum perempuan kelompok captive tersebut harus menempuh jarak yang relatif panjang dengan berjalan kaki, karena keterbatasan sarana maupun mahalannya tarif angkutan yang ada. Hal ini ini dimungkinkan karena kantong-kantong permukiman tidak dilayani angkutan umum secara "door to door" services maupun tarif yang murah. Kalaupun sarana itu tersedia hanya dilayani oleh angkutan para transit jenis ojek. Ojek adalah kendaraan motor untuk angkutan pribadi. Jenis angkutan ini tidak didesain untuk kendaraan umum, ditinjau dari sisi keamanan apalagi kenyamanan pergerakan angkutan umum kaum perempuan, sangat tidak sesuai dengan privacy kaum perempuan.

Hampir sebagian besar munculnya permukiman-permukiman di pinggiran kota tidak disediakan angkutan umum. Dengan demikian maka kaum perempuan yang tinggal di kawasan tersebut, sudah dipastikan tidak mudah memperoleh pelayanan dari angkutan umum. Menurut Peters (Vera Yuniati, Tugas Akhir, Teknik Planologi ITB, 2002), keterbatasan akses kaum perempuan terhadap fasilitas-fasilitas transportasi dipengaruhi oleh tiga variabel yang sering terkait, yaitu: paradigma patriarki yang berkembang di masyarakat, kemiskinan, dan perencanaan/kebijakan.

1. Paradigma Patriarki

Konsep patriarki sangat mempengaruhi hubungan kekuasaan lokal dan budaya di masyarakat. Hal ini terjadi tidak hanya di masyarakat transportasi. Pria yang umumnya menempati posisi yang tertinggi dalam rumah tangga, cenderung merasa berhak untuk menggunakan sarana transportasi yang efisien dalam melakukan fungsinya sebagai pencari nafkah utama dalam

keluarga. Mereka memegang kendali terhadap penggunaan aset dan sumber daya rumah tangga termasuk moda transportasi keluarga. Kaum perempuan akhirnya terpaksa memanfaatkan moda transportasi umum atau bahkan lebih memilih berjalan kaki dalam melakukan perjalanan yang terkait dengan aktivitasnya sehari-hari. Berdasarkan hasil penelitian di Inggris 30% perjalanan kaum perempuan dilakukan dengan berjalan kaki, sedangkan pria hanya 25% dari perjalanannya. Selain itu, 10% perjalanan wanita dilakukan dengan menggunakan angkutan umum, sedangkan pria hanya 7% dari perjalanannya.

2. Kemiskinan

Kemiskinan dalam kaitannya dengan pola mobilitas dan transportasi dalam perspektif gender lebih berorientasi pada ukuran-ukuran ekonomis dan cenderung berkenaan dengan aspek sosial budaya sebagai faktor sampingan yang perlu dipertimbangkan. Berdasarkan hal tersebut, kurangnya akses kaum perempuan terhadap infrastruktur dan pelayanan transportasi lebih sering terkait dengan rendahnya kemampuan/kapasitas mereka untuk membayar (*lack of capacity to pay*). Pada kondisi dimana suami cenderung merupakan pencari nafkah utama, seorang istri akan sangat bergantung pada suaminya untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan rumah tangga termasuk kebutuhan pribadi mereka. Saat ini kondisi semacam itu mulai mengalami perubahan karena terlibatnya kaum perempuan dalam bursa ketenagakerjaan sehingga memungkinkan mereka untuk memiliki penghasilan sendiri. Akan tetapi masalah kesetaraan upah kaum perempuan dan pria menyebabkan kaum perempuan masih terperangkap dalam kemiskinan. Hal ini terjadi pada tenaga kerja/buruh di industri tekstil di negara Amerika latin dan Asia.

3. Perencanaan/Kebijakan

Menurut Caren Levy, 1990 masalah utama dalam perencanaan transportasi tradisional dan perumusan kebijakan adalah pemodelan perencanaan dan metodologi yang menyederhanakan pola perjalanan dan transportasi yang kompleks berdasarkan tiga asumsi dasar yang 'cacat' (lemah), yaitu:

- Satu unit rumah tangga umumnya terdiri dari satu orang suami, satu orang istri dan anak-anak.
- Ada pemisahan peran yang jelas antara suami dan istri, dimana suami merupakan pelaksana peran produktif yaitu pencari nafkah keluarga dan kaum perempuan merupakan pelaksana peran reproduksi yaitu sebagai ibu rumah tangga.
- Tiap orang memiliki akses yang sama terhadap sumber daya dan kekuasaan yang sama dalam proses pengambilan keputusan terkait dengan mata pencaharian dan kesejahteraan.

Tanpa menyatakan secara jelas dan tanpa mendokumentasikan situasi dan kondisi kaum perempuan yang memiliki multi peran dalam masyarakat, perencanaan transportasi tidak akan dapat memenuhi kebutuhan perjalanan dan transportasi kaum perempuan. Oleh karena itu berbagai metodologi yang digunakan dalam perencanaan transportasi seharusnya mampu untuk lebih memperhitungkan nilai-nilai kesetaraan dan keadilan terhadap seluruh struktur masyarakat perkotaan saat ini.

Analisis terhadap perencanaan dan konstruksi prasarana transportasi di Ruhr, Jerman, pasca perang dunia I menemukan bahwa pola mobilitas pria adalah satu-satunya model yang digunakan dalam perencanaan transportasi. Hal ini dapat dibuktikan dengan meninjau konstruksi prasarana

transportasi dan kendaraan umum. Kedua elemen transportasi ini dirancang hanya dengan mempertimbangkan hubungan antara rumah dan tempat kerja yang umumnya merupakan rute perjalanan yang dilakukan oleh kaum pria.

Dengan demikian maka memang sejauh ini perencanaan transportasi belum mempertimbangkan kebutuhan kaum perempuan, terutama untuk kaum perempuan yang termasuk dalam kelompok "captive" terhadap angkutan umum. Ini menjadi tantangan terutama bagi pelaku kebijakan, terutama kebijakan pelayanan angkutan umum yang harus mempertimbangkan kebutuhan publik. Salah satunya adalah Kaum perempuan.

V. KESIMPULAN

Eksistensi peran kaum perempuan yang tidak hanya bergerak dalam ruang domestik sudah menjadi gejala umum. Pergerakan ini tidak menjadi masalah bagi mereka yang memiliki aksesibilitas yang tinggi terhadap pelayanan transportasi. Akan tetapi tidak semua kaum perempuan memiliki kesempatan seperti itu, malah sebagian besar kaum perempuan di Indonesia adalah mereka yang bergerak di sektor informal. Dengan demikian akses mereka terbatas secara ekonomi untuk memperoleh pelayanan transportasi yang memiliki privacy yang mereka kehendaki.

Secara metodologi dalam perumusan kebijakan perencanaan transportasi, pertimbangan-pertimbangan terhadap fenomena kaum perempuan belum menjadi bagian penting, sehingga transportasi, terutama pelayanan angkutan umum belum mampu mendukung pergerakan Kaum perempuan masa kini, perlu ada kebijakan transportasi terutama transportasi angkutan umum yang berpihak pada Kaum perempuan tersebut. Terutama keterkaitan antar moda yang tidak hanya murah tetapi juga aman dan nyaman.

DAFTAR PUSTAKA

Nia K.Pontoh dan Sri Maryati, *Karakteristik Pergerakan Pria dan Wanita di Daerah Perkotaan sebagai Masukan untuk Layanan Transportasi*, Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, Vol 14 No.1 April 2003

Vera Yuniati, *Identifikasi Perbedaan Pola pergerakan Wanita dan Pria Berumah Tangga (Studi Kasus: Kecamatan Margacinta, Kota Bandung)*, Departemen Teknik Planologi Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Tugas Akhir, ITB, 20002.

Ofyar Z, Tamim, *Perencanaan Transportasi Kota Bandung*, Makalah dipresentasikan dalam DPE-Kadin, April, 2006

....., *Gender and Transport: A rationale for action*, Worldbank, Januari 1999.

Paul Starkey, *Local transport solutions for rural development*, DFID, 2004

....., *From Rhetoric to Practice, Mainstreaming Gender in The Transport Sector*, Forum News, Volume 11, Issue 3, January 2004