

Identifikasi Preferensi Lansia terhadap Pemilihan Moda Transportasi di Kota Malang

Dianita Rosayani Putri, Siti Nurlaela

Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sepuluh Nopember

e-mail: nurlaela@urplan.its.ac.id

Abstrak—Kota Malang merupakan salah satu kota dengan penduduk usia tua yang tinggi, yaitu dengan presentase sebanyak 8,5% pada tahun 2010 dan meningkat menjadi 10,44% pada tahun 2017. Penurunan kondisi fisik lansia mengharuskan adanya fasilitas yang dapat mengakomodasi lansia dalam beraktivitas, salah satunya adalah moda transportasi. Terdapat permasalahan terkait kondisi moda transportasi publik di Kota Malang yang dinilai masih buruk, khususnya pada aspek yang berhubungan dengan lansia dan penyandang cacat. Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif untuk mengetahui preferensi lansia dalam memilih moda transportasi untuk beraktivitas atau melakukan kegiatan berpergian/mobiliasasi. Penelitian ini menunjukkan bahwa preferensi pemilihan moda lansia dipengaruhi oleh faktor internal, faktor eksternal, dan . Faktor internal berupa kemampuan fisik, faktor psikologis, kepemilikan SIM, dan tingkat pendapatan. Faktor eksternal berupa perubahan cuaca, serta kondisi pelayanan moda transportasi publik berdasarkan aspek aksesibilitas, afordabilitas, ketersediaan, keselamatan dan keamanan, *acceptable*, dan kenyamanan.

Kata Kunci—Faktor Eksternal, Faktor Internal, Preferensi Lansia dalam Pemilihan Moda.

I. PENDAHULUAN

KOTA Malang merupakan salah satu kota di Jawa Timur dengan jumlah penduduk tua yang tinggi. Berdasarkan data dari BPS, pada tahun 2010 presentase lansia di Kota Malang mencapai 8,5% dan meningkat pada tahun 2017 menjadi 10,44% [1]. Lansia memiliki beberapa perbedaan dengan manusia pada jenjang usia lain, salah satunya adalah penurunan kondisi dan kemampuan fisik [2]. Namun, hal tersebut tidak menunjukkan bahwa lansia tidak dapat beraktivitas seperti manusia dengan jenjang usia lain, khususnya dalam aktivitas di luar rumah. Terdapat beberapa jenis aktivitas yang sering dilakukan lansia di luar dari lingkungan rumahnya, yaitu mengunjungi kolega, rekreasi, belanja, olahraga, aktivitas yang berhubungan dengan keagamaan, dan menghadiri pertemuan [3].

Salah satu aspek yang dapat menunjang lansia dalam beraktivitas adalah moda transportasi, baik itu transportasi pribadi maupun transportasi publik. Lembaga Surveymeter menyebutkan bahwa kondisi pelayanan moda transportasi publik di Kota Malang belum mencapai kondisi ideal, khususnya pada aspek terkait penyediaan pelayanan khusus bagi lansia dan penyandang disabilitas. Aspek yang pertama terkait dengan ketersediaan kursi prioritas bagi lansia, nilai ketercapaiannya hanya sebesar 21,3%. Kedua yaitu, ketersediaan transportasi khusus bagi penyandang cacat, nilai ketercapaiannya hanya 0,7%. Ketiga yaitu, pemberian diskon dan subsidi tarif taksi bagi lansia berpenghasilan rendah, ketercapaiannya hanya sebesar 2%. Keempat, yaitu ketersediaan area untuk menurunkan penumpang bagi lansia dan penyandang cacat, ketercapaiannya sebesar 0,7% [1].

Tabel 1.
Variabel penelitian

Indikator	Variabel	Subvariabel	Sumber	
Faktor pendorong dan penghambat	Faktor internal	Kemampuan fisik	[2]	
		Faktor psikologis	[2]	
		Kepemilikan SIM	[4]	
		Tingkat pendapatan	[5]	
		Perubahan cuaca	[6]	
	Faktor eksternal	Pelayanan moda transportasi	Aksesibilitas	[7]
		Afordabilitas	[7]	
		Ketersediaan	[7]	
		Keselamatan dan keamanan	[7]	
		<i>Acceptable</i>	[7]	
		Kenyamanan	[7]	

Seiring dengan perkembangan waktu, kondisi terkini di Kota Malang menunjukkan adanya alternatif moda yang dapat dipilih lansia dalam melakukan aktivitas berpergian, misalnya mikrolet, taksi, ojek, becak, atau transportasi *online*.

Identifikasi ini bertujuan untuk mengetahui preferensi pemilihan moda lansia dalam melakukan aktivitas yang berhubungan dengan berpergian/mobilitas.

II. METODOLOGI PENELITIAN

A. Variabel Penelitian

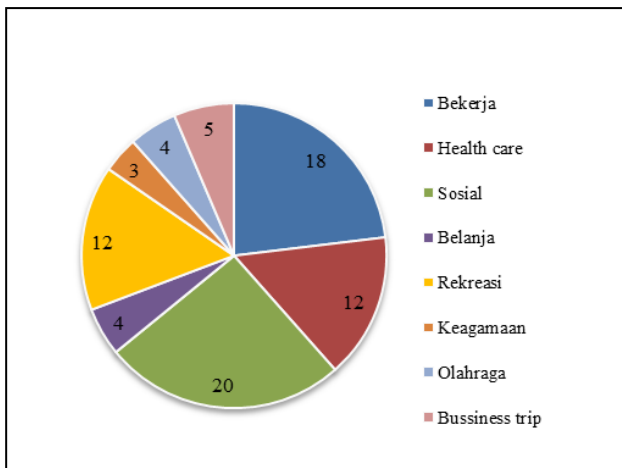
Penelitian ini tergolong menjadi penelitian deskriptif yang menghubungkan variabel terhadap strategi pengembangannya. Variabel penelitian adalah sifat yang dapat diukur, dalam penelitian ini variabel bersifat kualitatif. Penentuan variabel berdasarkan identifikasi faktor pendorong dan penghambat lansia dalam memilih moda transportasi hasil dari sintesa pustaka ditunjukkan pada Tabel 1.[2], [4],[5],[6].

B. Metode Pengambilan Sampel

Metode pengambilan sampel dilakukan dengan teknik *purposive sampling*. Penentuan sampel berdasarkan kriteria sebagai berikut:

1. Pria / wanita berusia 60 tahun atau 60 tahun keatas
2. Pengguna ruang publik/fasilitas publik seperti pasar, bank, taman, rumah sakit, dll.

Dalam penentuan jumlah sampel, peneliti mengacu pada teori L.R Gay yang bahwa untuk penelitian deskriptif minimal sampel yang digunakan adalah 30 sampel agar hasilnya dapat digeneralisasi [7]. Maka, jumlah sampel yang dipilih adalah sebanyak 30 sampel karena merupakan penelitian deskriptif. Maka, sampel dalam penelitian ini adalah 30 lansia usia 60 tahun atau 60 tahun ke atas yang merupakan pengguna ruang publik seperti pasar, rumah sakit, bank, taman, dll.



Gambar 1. Sebaran jumlah aktivitas lansia di luar ruangan berdasarkan tujuan perjalanan/trip purpose

C. Teknik Analisa

Pada penelitian ini, teknik analisis yang digunakan bersifat kualitatif, yaitu menggunakan teknik deskriptif kualitatif Untuk menentukan preferensi pemilihan moda transportasi publik oleh lansia dilakukan metode berupa wawancara terkait alasan dan faktor-faktor pemilihan moda dan digambarkan secara deskriptif.

III. HASIL DAN DISKUSI

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, diketahui bahwa terdapat 78 aktivitas yang dilakukan responden di luar lingkungan rumah. Aktivitas-aktivitas tersebut secara umum bertujuan untuk bekerja, health care, aktivitas sosial (arisan atau mengunjungi kolega), berbelanja, rekreasi, keagamaan, olahraga, dan bussiness trip (mengakses bank atau kantor pos). Untuk sebaran jumlah tiap aktivitas berdasarkan tujuan perjalanan dapat dilihat pada Gambar 1.

A. Identifikasi Faktor Pendorong dan Penghambat Lansia dalam Melakukan Aktivitas

Faktor penghambat dan pendorong lansia dalam melakukan mobilisasi didasarkan pada 2 faktor utama, yaitu faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal berupa kondisi/kemampuan fisik, kondisi psikologis (perubahan stuktur keluarga), kondisi kepemilikan SIM, dan tingkat pendapatan. Faktor eksternal berupa perubahan cuaca dan kondisi pelayanan moda transportasi publik berdasarkan aspek aksesibilitas, afordabilitas, ketersediaan, keselamatan dan keamanan, acceptance, dan kenyamanan.

1) Faktor Internal

a) Kondisi sosial responden

Kondisi sosial yang dimaksud pada penelitian ini, umumnya menunjukkan penghambat responden dalam melakukan aktivitas berpergian, yaitu responden tidak memiliki kolega dekat yang dapat menemani untuk berpergian, sehingga responden diharuskan untuk mengakses transportasi publik karena tidak mampu mengemudikan kendaraan. Ketiadaan kolega/sanak saudara yang menemani dapat disebabkan oleh kasus perceraian, salah satu pasangan sakit atau sudah meninggal.

b) Kondisi ekonomi responden

Kondisi ekonomi/struktur pekerjaan juga berhubungan erat dengan tingkat pendapatan. Hal tersebut secara tidak langsung mempengaruhi pemilihan moda oleh lansia. Lansia yang memiliki tingkat pendapatan rendah dan umumnya masih bekerja cenderung memilih moda transportasi pribadi (motor), berjalan kaki, mikrolet, atau becak/bentor. 5 dari 6 lansia laki-laki yang masih bekerja cenderung memilih menggunakan moda transportasi pribadi seperti motor atau mobil dengan alasan lebih cepat (rute pendek dan tidak perlu berjalan untuk mengakses moda transportasi publik) dan kondisi tubuh masih mumpuni. Sedangkan, 4 dari 5 lansia perempuan yang masih bekerja (umumnya berjualan), memilih menggunakan moda transportasi seperti becak/bentor dengan alasan karena dapat menampung banyak barang bawaan dan jarak akses dari rumah menuju lokasi “mangkal” lebih dekat serta tarif fleksibel sesuai dengan kesepakatan dengan pengemudi. Sedangkan lansia dengan tingkat pendapatan yang lebih tinggi (umumnya pensiunan PNS) memiliki variasi lebih dalam menentukan moda yang lebih eksklusif seperti transportasi online dan juga taksi.

c) Kondisi fisik responden

Hambatan fisik yang dimaksud dibagi menjadi 3 indikator, yaitu masalah penglihatan, masalah motorik, dan permasalahan kesehatan lain serta tambahan kondisi respon bagi pengendara kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil survei primer yang dilakukan, sebanyak 6 dari 30 lansia mengalami masalah penglihatan, yaitu presbiopi atau kondisi daya penglihatan yang menurun karena faktor usia dan glaukoma. 1 dari 6 lansia yang memiliki masalah penglihatan tersebut merupakan lansia yang masih sering menggunakan kendaraan pribadi, namun hal tersebut telah diantisipasi dengan menggunakan kacamata. Selain itu, masalah motorik lansia merupakan hambatan yang sering terjadi. 10 dari 30 responden atau sekitar 34% lansia memiliki gangguan motorik. Hambatan motorik yang terjadi yaitu adanya penyakit asam urat, terjadi pengapuran sendi, rematik, radang tulang, gangguan saraf, dan stroke.

d) Kepemilikan SIM

Berdasarkan hasil survei primer, sebanyak 11 dari 30 atau sekitar 37% lansia merupakan pengemudi kendaraan pribadi yang masih aktif mengemudi. Keseluruhan responden yang merupakan pengendara juga telah memiliki SIM sesuai dengan kendaraan yang digunakan (SIM A untuk mobil dan SIM C untuk sepeda motor). Sebanyak 3 responden non pengendara juga memiliki SIM, namun tidak lagi dapat menyetir karena adanya penurunan kondisi kesehatan.

2) Faktor Eksternal

a) Faktor perubahan cuaca

Hambatan eksternal yang dimaksud adalah kondisi/perubahan cuaca. 37% responden menyebutkan bahwa kondisi cuaca mempengaruhi minat dan keinginan mereka dalam melakukan aktivitasnya. Misalnya apabila cuaca sedang hujan, maka lansia akan memilih untuk tetap tinggal di rumah dan tidak melanjutkan aktivitasnya. Namun, sisanya tetap dapat beraktivitas karena memiliki akses berupa kendaraan pribadi seperti mobil atau memiliki kemampuan untuk mengakses moda taksi dan taksi online.

b) Pelayanan moda transportasi publik

Pelayanan moda transportasi publik dinilai dari 6 aspek, yaitu: 1) Aksesibilitas. Beberapa hal yang dapat dijadikan sebagai acuan penilaian dalam aksesibilitas adalah lokasi

pemberhentian moda, infrastruktur penunjang, dan desain moda. 2) *Affordabilitas*. Kesesuaian tarif yang ditetapkan pada setiap moda. 3) *Ketersediaan*. 2 hal yang dapat dijadikan sebagai acuan penilaian pada aspek ini yaitu, ketersediaan penjadwalan moda dan ketersediaan fasilitas peralihan moda. 4) *Keamanan dan keselamatan*, dapat dilihat dari ketersediaan fasilitas penunjangnya, misal CCTV atau *seatbelt*. 5) *Acceptable*. Dinilai berdasarkan *driver attitude* dan pelayanan informasi. 6) *Kenyamanan*, dapat dinilai berdasarkan kondisi sirkulasi udara (ditunjang dengan AC), kebersihan dalam moda, dan kondisi material dalam moda. Berikut merupakan deskripsi kondisi eksisting pelayanan moda transportasi publik berdasarkan hasil survei primer.

a. Aksesibilitas

1. Lokasi Pemberhentian Moda

Lokasi pemberhentian moda dilihat dari dua sisi, yaitu lokasi awal menuju lokasi mengakses moda dan lokasi turun dari moda menuju lokasi tujuan yang biasanya dijangkau dengan berjalan kaki. Lokasi pemberhentian moda identik dengan moda transportasi berupa mikrolet/angkutan kota. Moda transportasi lain memiliki keunggulan khusus karena dapat menentukan lokasi penjemputan sehingga jarak akses tidak terlalu jauh, misalnya ojek online, dan taksi online yang dapat menentukan lokasi presisi penjemputan serta taksi yang dapat dipesan melalui telepon.

Kondisi yang terjadi adalah sudah terdapat 107 pemberhentian angkutan umum di Kota Malang. 34 lokasi pemberhentian merupakan halte dan 73 merupakan pemberhentian angkutan umum dengan rambu (bukan halte). Meskipun begitu, keberadaan pemberhentian tersebut jarang digunakan karena mikrolet merupakan moda transportasi paratransit yang bisa mengangkut dan menurunkan penumpang dimana saja sepanjang rutenya.

2. Fasilitas Penunjang Moda

Fasilitas penunjang moda yang dimaksud adalah ketersediaan halte yang dilengkapi dengan atap/peneduh dan tempat duduk untuk menunggu kedatangan moda. Berdasarkan data yang diperoleh, ketersediaan halte di Kota Malang masih sekitar 68% dari jumlah total yang dibutuhkan.

Mayoritas halte yang tersedia dalam kondisi yang baik, meskipun banyak coretan pada dinding pembatasnya atau pada tempat sandarannya. Kelengkapan lain pada halte adalah informasi trayek angkutan kota yang melewati lokasi halte untuk mempermudah pengguna mikrolet dalam melakukan aktivitas transportasinya.

3. Desain Moda

Berdasarkan hasil wawancara dengan staff Dinas Perhubungan Kota Malang, secara khusus belum ada moda transportasi publik yang dapat mengakomodasi kondisi lansia dan juga difabel khususnya dalam desain transportasinya (kursi prioritas, handrail, dan juga fasilitas kneeling). Meskipun dikatakan sudah ada wacana dalam pengadaan moda transportasi yang ramah terhadap difabel dan lansia, namun belum jelas akan pelaksananya dan eksekusinya dalam waktu dekat.

b. *Affordabilitas*

Perbedaan pelayanan tiap moda transportasi publik menyebabkan perbedaan pula terhadap tarif yang ditetapkan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Staff Dinas Perhubungan Kota Malang, subsidi tarif sejauh ini hanya dapat dilakukan pada moda transportasi yang memiliki badan

hukum, sesuai dengan PP 74 tahun 2014. Dalam hal ini, hanya mikrolet yang dapat diberikan subsidi karena sudah berbadan hukum berupa Koperasi. Hal tersebut didukung dengan adanya Peraturan Walikota Malang No 6 Tahun 2015 tentang Tarif Angkutan, sehingga tarif mikrolet dapat dikatakan sangat terjangkau bagi seluruh kalangan masyarakat.

Sedangkan untuk moda transportasi lain, tarif yang ditetapkan cenderung lebih tinggi daripada mikrolet. Taksi, taksi online, ojek, dan ojek online memiliki patokan tarif sesuai batas atas, batas bawah, dan tarif perkilometer yang sudah ditetapkan. Kemudian untuk becak dan bentor yang merupakan angkutan milik perorangan, tarif yang ditetapkan pun disesuaikan dengan kesepakatan yang telah dibuat antara pengemudi dan penumpang.

c. Ketersediaan

1. Penjadwalan Moda

Moda transportasi publik di dalam Kota Malang keseluruhan merupakan moda transportasi paratransit, sehingga tidak ada jadwal keberangkatan khusus. Kondisi ini merupakan poin positif, mengingat lansia di Kota Malang cenderung beraktivitas dengan kondisi waktu yang fleksibel.

2. Ketersediaan Fasilitas Peralihan Moda

Untuk menunjang lansia dalam mengakses moda transportasi dan juga menunjang bagi para pejalan kaki, dibutuhkan beberapa fasilitas yaitu trotoar, zebra cross, dan JPO (Jembatan Penyeberangan Orang). Berdasarkan data yang diperoleh, sepanjang 244.900 meter jalan belum terpasang trotoar. Sepanjang 32000 meter jalan dari 134.100 meter yang telah dilengkapi trotoar kondisinya rusak.

Trotoar juga dilengkapi dengan zebra cross yang umumnya berada pada persimpangan jalan untuk tempat menyeberang atau untuk berpindah moda. Selain itu, trotoar juga dilengkapi dengan blind tile untuk mengakomodasi kondisi tunanetra.

Selain trotoar dan zebra cross, fasilitas bagi pejalan kaki lainnya adalah JPO (Jembatan Penyeberangan Orang). Idealnya penyediaan Jembatan Penyeberangan Orang (JPO) harus menggunakan ramp bukan tangga untuk memudahkan bagi penyandang cacat dan penumpang usia lanjut. Namun, di Kota Malang keseluruhan JPO masih berbentuk tangga curam dan bukan ramp.

Selain itu, fasilitas peralihan moda juga dapat berupa angkutan feeder. Namun, pada kondisi eksistingnya masih belum dibedakan antara moda utama dan moda feeder atau pengumpannya. Beberapa moda yang memungkinkan dijadikan sebagai angkutan feeder, misalnya becak yang dapat menjangkau gang permukiman kecil atau mikrolet yang melewati sebagian besar area Kota Malang.

d. Keselamatan dan Kenyamanan

Bentuk pelayanan jaminan keselamatan ditunjukkan pada moda transportasi ojek dan ojek online berupa helm. Sedangkan peralatan penunjang seperti APAR (Alat Pemadam Api Ringan) belum dapat ditemukan pada moda transportasi lain (mikrolet, taksi dan taksi online). Karena umumnya keberadaan APAR adalah pada moda transportasi massal berbentuk bus. Selain itu, faktor keselamatan yang lain adalah bergantung pada kemampuan pengemudi.

Selain itu, kondisi mesin/atribut moda juga secara tidak langsung mempengaruhi keselamatan dalam melakukan perjalanan. Untuk moda transportasi yang dinaungi oleh badan hukum ataupun perusahaan telah diberikan subsidi

Tabel 2.

Alasan pemilihan moda sepeda motor

Alasan/faktor pemilihan moda	Jumlah
Kemampuan fisik	6
Kepemilikan SIM	6
Keterbatasan teknologi	4
Ekonomi dan pendapatan rendah	2
Lokasi tujuan dekat	2
Akses menuju moda transportasi lain jauh	2
Rendahnya ketersediaan mikrolet	1
Driver attitude mikrolet buruk	1
Ada kolega yang mengantar	1
Waktu tempuh lebih cepat	1

Tabel 3.

Alasan pemilihan moda becak/bentor

Alasan Pemilihan Moda	Frekuensi
Lokasi mangkal dekat	4
Tarif terjangkau	4
Akses menuju mikrolet jauh	2
Menampung barang banyak	2
Lokasi tujuan tidak terlalu jauh	1
Terlindung dari perubahan cuaca	1
Mengakomodasi keterbatasan fisik	1
Ketersediaan mikrolet pada pagi hari jarang	1

khusus maintenance atau perawatan moda. Namun apabila moda merupakan milik pribadi seperti ojek atau bentor, biaya maintenance mesin dilakukan oleh pribadi.

Faktor keamanan juga menjadi hal penting yang harus diperhatikan oleh penyedia jasa layanan transportasi publik. Moda transportasi yang telah menyediakan jaminan keamanan bagi penumpangnya adalah taksi online dan juga ojek online melalui GPS yang tersedia. Namun hal tersebut juga dapat dikatakan belum menunjang keamanan penumpang di dalam moda. Diperlukan peralatan tambahan seperti CCTV yang umumnya digunakan pada moda berupa bus untuk memantau kondisi di dalam moda.

e. *Acceptable*

1. Pelayanan Informasi (rute dan jam kerja)

Moda transportasi di dalam Kota Malang yang memiliki rute khusus hanyalah mikrolet/angkutan kota. Informasi yang diberikan berupa rute angkutan yang melewati halte. Berdasarkan data yang diperoleh, jam kerja mikrolet seharusnya adalah 24 jam, namun pada jam tertentu jumlah penumpang sudah berkurang dan sepi menyebabkan pengemudi berinisiatif untuk berhenti beroperasi. Sedangkan untuk moda seperti ojek online dan taksi online ketersediaannya dapat dipantau melalui aplikasi.

2. Driver Attitude

Hal utama yang harus dimiliki oleh seorang pengemudi adalah kepemilikan SIM yang sebagai bukti legalitas dalam mengendarai suatu moda. Selain kepemilikan SIM keandalan pengemudi dalam mengendarai juga akan berdampak pada kepercayaan penumpang. 5 dari 11 lansia pengguna mikrolet mengeluhkan masih seringnya menjumpai pengemudi yang ugal-ugalan, memaksakan mikrolet untuk penuh hingga berdesakan, dan pengemudi sering ngetem sehingga waktu tempuh menjadi lebih lama. Sedangkan pengemudi transportasi online lebih bersifat profesional sesuai SOP yang diberlakukan perusahaan. Selain itu, pengemudi taksi dan taksi online dalam berpakaian cenderung lebih rapi dibandingkan dengan moda transportasi lain.

f. Kenyamanan

1. Kondisi Sirkulasi Udara

Ekklusifitas taksi dan taksi online juga terlihat dari ketersediaan AC untuk memberikan kenyamanan bagi penumpang. Berbeda halnya dengan mikrolet yang hanya dilengkapi jendela yang dapat dibuka dan ditutup dengan mudah. Mikrolet di Kota Malang tidak dilengkapi dengan AC, sehingga apabila pada siang hari kondisi di dalam moda juga panas mengingit mikrolet merupakan moda transportasi massal.

2. Kebersihan dari Debu dan Sampah

Masih jarang dijumpai moda transportasi yang menyediakan tempat sampah di dalamnya, baik mikrolet, taksi, atau taksi online. Untuk kebersihan dari debu para pengemudi mikrolet biasanya membersihkan/menyapu di pagi hari sebelum memulai bekerja. Untuk perawatan luar moda, pengemudi mikrolet melakukan cuci mobil 1 minggu 1x.

3. Kualitas dan Kondisi Material

Ekklusifitas taksi dan taksi online juga ditunjukkan pada kualitas dan kondisi material dalam moda. Bangku dengan material empuk dan dilengkapi dengan sandaran punggung. Perbedaan kondisi bangku pada mikrolet adalah ketiadaan sandaran punggung dan bangku saling berhadapan yang berbahan dasar. Untuk penerangan dalam moda, baik taksi, taksi online, dan mikrolet telah dilengkapi lampu berwarna kuning yang cukup untuk mengakomodasi dalam kondisi gelap.

c) *Faktor lain*

Terdapat faktor lain yang mempengaruhi lansia dalam melakukan aktivitasnya, yaitu hambatan teknologi, tarif moda yang tidak dapat dijangkau, dan jam kerja mikrolet yang tidak pasti. Hambatan teknologi adalah ketidakmampuan lansia dalam mengoperasikan *smartphone* untuk mendapat akses moda transportasi *online*, sehingga membatasi lansia dalam memilih moda yang digunakan.

B. *Identifikasi Alasan Pemilihan Moda Transportasi oleh Lansia*

Dari hasil wawancara yang telah dilakukan, sebanyak 46% lansia memilih menggunakan moda transportasi pribadi berupa motor atau mobil, 43% lansia memilih menggunakan moda transportasi publik berupa mikrolet, becak/bentor, ojek/ojek online, dan taksi/taksi online, serta 11% memilih untuk berjalan kaki. Dalam analisis dipilih jumlah penggunaan moda terbanyak pada beberapa pola aktivitas, berikut merupakan detail pembahasannya:

1) *Alasan pemilihan moda transportasi motor pada aktivitas rutin*

Diketahui sebanyak 7 lansia masih memilih menggunakan moda sepeda motor dalam melakukan kegiatan sehari-harinya. Alasan pemilihan moda motor dapat dilihat pada Tabel 2.

2) *Alasan pemilihan moda transportasi becak/bentor pada aktivitas rutin*

Diketahui sebanyak 4 lansia masih memilih menggunakan moda becak/bentor dalam melakukan kegiatan sehari-harinya. Alasan pemilihan moda motor dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 4.
Alasan pemilihan taksi online

Alasan/faktor pemilihan moda	Jumlah
Rute lebih pendek	3
Akses menuju moda dekat	3
Nyaman	2
Faktor kesehatan menurun	1
Faktor perubahan cuaca	1
Tarif sesuai dengan aplikasi	1
Waktu tunggu kedatangan moda singkat	1

Tabel 5.
Alasan pemilihan mikrolet

Alasan/faktor pemilihan moda	Jumlah
Jarak akses dekat	4
Waktu fleksibel	4
Murah	3
Tidak mampu mengemudi kendaraan	2
Banyak dijumpai	2
Mudah digunakan	1
Tidak ada yang mengantar	1

Tabel 6.
Alasan pemilihan mobil pribadi

Alasan/faktor pemilihan moda	Jumlah
Kondisi fisik masih mampu	4
Kepemilikan SIM	4
Terhindar dari perubahan cuaca	3
Akses menuju moda lain jauh	1
Lokasi tujuan jauh	1
Lebih cepat	1

3) Alasan pemilihan moda transportasi taksi/taksi online

Diketahui sebanyak 3 lansia masih memilih menggunakan moda taksi/taksi online dalam melakukan kegiatan pada tempat dan waktu yang direncanakan sebelumnya. Alasan pemilihan moda motor dapat dilihat pada Tabel 4.

4) Alasan pemilihan moda transportasi mikrolet

Diketahui sebanyak 7 lansia masih memilih menggunakan moda mikrolet dalam melakukan kegiatan pada lokasi tetap dan waktu yang ditentukan sebelumnya. Alasan pemilihan moda motor dapat dilihat pada Tabel 5.

5) Alasan pemilihan moda transportasi mobil pribadi

Diketahui sebanyak 4 lansia masih memilih menggunakan moda mobil pribadi dalam melakukan kegiatan pada lokasi tetap dan waktu yang ditentukan sebelumnya. Alasan pemilihan moda motor dapat dilihat pada Tabel 6.

C. Identifikasi Perbedaan Preferensi Pemilihan Moda pada 3 Pola Aktivitas

Dari hasil identifikasi preferensi pemilihan moda pada poin sebelumnya, dilakukan pengelompokan menjadi 2 yaitu moda yang digunakan pada aktivitas harian/rutinitas dan bukan harian untuk mengidentifikasi perbedaan preferensi pemilihan moda. Dari dua kelompok aktivitas tersebut terdapat beberapa perbedaan dalam faktor pendorong, faktor penghambat, dan preferensinya.

Untuk aktivitas harian (waktu tetap dan lokasi tetap) mayoritas moda yang digunakan adalah sepeda motor atau becak/bentor. Perbandingan atau komparasi antara faktor pendorong, faktor penghambat, dan preferensi pemilihannya dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7.
Komparasi faktor pendorong, penghambat, dan preferensi dalam pemilihan moda pola aktivitas harian

Faktor Pendorong	Faktor Penghambat	Preferensi
Kemampuan Fisik	Keterbatasan teknologi	Moda yang mudah diakses
Kepemilikan SIM	Akses moda transportasi publik jauh	Moda yang mudah digunakan
Lokasi tujuan dekat	Driver attitude buruk	Tarif terjangkau
Ada kolega yang mengantar	Ketersediaan rendah	Moda yang mudah ditemui
Akses dekat		
Tarif terjangkau		
Waktu tempuh lebih cepat		

Tabel 8.

Tabel komparasi faktor pendorong, penghambat, dan preferensi dalam pemilihan moda pola aktivitas non-harian

Faktor Pendorong	Faktor Penghambat	Preferensi
Waktu tunggu kedatangan moda singkat	Tidak mampu mengemudi kendaraan	Moda dengan desain yang dapat mengakomodasi keterbatasan responden
Penetapan tarif yang sesuai	Faktor perubahan cuaca	Moda dengan akses dekat
Desain moda nyaman	Akses moda transportasi publik belum menyeluruh	Moda dengan tarif yang dapat dijangkau, termasuk bagi lansia dengan tingkat ekonomi rendah
Kondisi fisik mumpuni		

Kemudian untuk pemilihan moda pada aktivitas yang bukan merupakan aktivitas harian/rutinas direncanakan terlebih dahulu, perbandingan atau komparasi antara faktor pendorong, faktor penghambat, dan preferensi pemilihannya dapat dilihat pada Tabel 8.

IV. KESIMPULAN

Preferensi pemilihan moda transportasi oleh lansia dipengaruhi oleh berbagai faktor. Faktor utama dibagi menjadi 3, yaitu faktor internal, faktor eksternal lansia, dan faktor pelayanan moda transportasi publik.

Preferensi pemilihan moda pada aktivitas harian atau aktivitas rutin, sebagai berikut:

- Moda transportasi yang memiliki kemudahan aksesibilitas,
- Moda transportasi yang mudah digunakan,
- Moda transportasi dengan tarif terjangkau, dan
- Moda transportasi yang mudah ditemui.

Preferensi pemilihan moda pada aktivitas non-harian atau bukan aktivitas rutin, sebagai berikut:

- Moda transportasi dengan desain yang dapat mengakomodasi keterbatasan responden,
- Moda transportasi yang memiliki akses dekat,
- Moda transportasi dengan tarif yang dapat dijangkau

DAFTAR PUSTAKA

[1] N. W. Suriastini et al., *Satu Langkah Menuju Impian Lanjut Usia Kota Ramah Lanjut Usia 2030: Kota Malang*. SurveyMETER, 2013.

[2] L. A. Rudwiarti, "Moda transportasi perkotaan yang bersahabat dan tanggap terhadap kebutuhan kaum lansia," in *Prosiding Konferensi Nasional Teknik Sipil 9 (KoNTeKS 9)*, 2015, pp. 1–10.

- [3] M. D. Isnutomo, "Identifikasi permintaan kelompok usia lanjut terhadap kegiatan rekreasi di kota bandung," *J. Reg. City Plan.*, vol. 23, no. 2, pp. 119–138, 2012.
- [4] S. Srichuae, V. Nitivattananon, and R. Perera, "Aging society in Bangkok and the factors affecting mobility of elderly in urban public spaces and transportation facilities," *Iatss Res.*, vol. 40, no. 1, pp. 26–34, 2016.
- [5] J. Śniadek and A. Zajadacz, "Senior citizens and their leisure activity-understanding leisure behaviour of elderly people in Poland.," 2010.
- [6] L. Böcker, P. van Amen, and M. Helbich, "Elderly travel frequencies and transport mode choices in Greater Rotterdam, the Netherlands," *Transportation (Amst.)*, vol. 44, no. 4, pp. 831–852, 2017.
- [7] L. R. Gay, G. E. Mills, and P. W. Airasian, *Educational research: Competencies for analysis and application*. Merrill Columbus, OH, 1976.