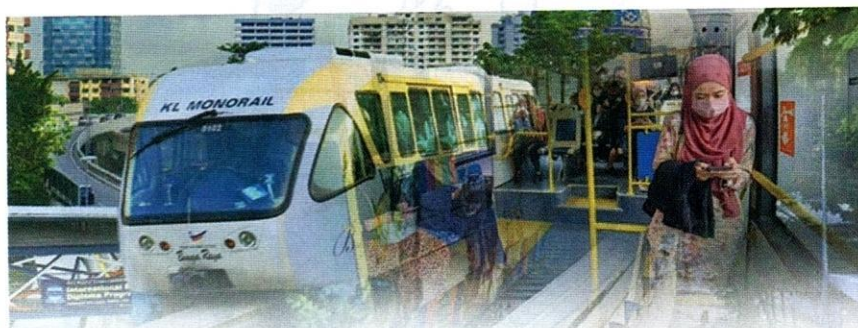


# MENGARUSPERDANAKAN PERANAN WANITA DALAM SEKTOR PENGANGKUTAN



Pelibatan Malaysia dalam Deklarasi dan Pelan Tindakan Beijing 1995 (*Beijing Platform for Action*), Konvensyen Penghapusan Segala Bentuk Diskriminasi terhadap Wanita (CEDAW), Konvensyen Mengenai Hak Kanak-kanak (CRC), Matlamat Pembangunan Milenium (MDGs), serta Deklarasi Putrajaya dan Program Tindakan Mengenai Pembangunan Wanita dalam Negara Anggota Pergerakan Negara-Negara Berkecuali (*NAM Putrajaya Declaration*) memperlihatkan kepedulian kerajaan mengenai usaha untuk memperkasakan wanita, sekali gus mengurusperdanakan jantina dalam pembentukan dasar serta perancangan dan pelaksanaan program.

**D**asar Wanita Negara yang disemak pada tahun 2009 telah memberikan penekanan agar keperluan golongan wanita diambil kira dalam setiap dasar yang dibentuk. Namun begitu, perspektif dan suara wanita dalam perancangan dan pembangunan sektor pengangkutan masih belum dapat diterjemahkan dengan sempurna. Hal ini dikatakan demikian kerana sektor ini dipengaruhi oleh stereotaip jantina kerana jaringan mobiliti yang sedia ada sekarang telah direka berdasarkan keperluan dan kehendak golongan lelaki atau mengikut permintaan untuk kenderaan peribadi.

Secara umumnya, suara dan pandangan wanita agak sukar didengari pada peringkat pengubalan dasar atau pembuatan keputusan, rentetan disebabkan tidak banyak kajian mengenai pola perjalanan atau corak pergerakan wanita dilakukan. Persoalannya, apakah isu berkaitan dengan mobiliti dan pergerakan yang dihadapi oleh wanita dan sejauh manakah konsep mengurusperdanakan jantina dapat diaplikasikan dalam dasar dan sistem pengangkutan? Artikel ini akan mengupas secara ringkas beberapa isu berkaitan dengan cabaran yang dihadapi oleh wanita dalam pergerakan mereka sama ada strategi mengurusperdanakan jantina dalam dasar pengangkutan telah dilaksanakan di Malaysia.

## Pengangkutan dan Dasar Sosial

Mobiliti, pergerakan dan pengangkutan merupakan cerminan kejayaan atau kegagalan sesuatu dasar sosial. Dalam hal ini, kita seharusnya benar-benar memahami makna dan konsep dasar sosial. Dasar sosial merujuk dasar kerajaan yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup rakyat serta memenuhi keperluan sosial individu, keluarga dan masyarakat. Secara tradisinya, dasar ini melibatkan kesihatan, pekerjaan, pendidikan, perumahan dan pendapatan. Namun begitu, perubahan pemahaman masyarakat tentang isu yang berkaitan dengan keperluan dan keadilan sosial, kesejahteraan manusia serta kewarganegaraan telah mengubah ruang lingkup dasar ini menjadi lebih luas dengan merangkumi aspek komunikasi, pelancongan, perbelanjaan, pekerjaan dan riadah.

Pengangkutan merupakan keperluan sosial yang menjamin interaksi sesama manusia. Sistem pengangkutan yang cekap dan berkesan bukan hanya membuka ruang dan peluang kepada masyarakat untuk mencari pekerjaan dan membina kerjaya, malah meningkatkan akses kepada barangan, kemudahan dan sektor perkhidmatan. Kualiti hidup rakyat juga dapat dipertingkatkan dengan adanya pelbagai jenis pengangkutan dengan kos yang berpatutan untuk menjalani

kehidupan harian. Tanpa sistem yang baik dan menyeluruh, keperluan, kepentingan dan keselesaan masyarakat tidak akan dapat dipenuhi. Hal ini seterusnya boleh menjadi punca berlakunya ketidakstabilan sosial dan ekonomi serta mewujudkan jurang pembangunan antara kawasan.

Dalam konteks ini, terdapat beberapa kajian yang membuktikan bahawa hubungan antara sistem pengangkutan dengan pembangunan sosioekonomi sesebuah negara. Misalnya, kajian yang dilakukan oleh Shariff Abd. Kadir (2013) melaporkan bahawa perkembangan positif dalam infrastruktur pengangkutan dapat mengurangkan kos dan masa perjalanan serta menggalakkan pengagihan semula aktiviti ekonomi. Hal ini kemudiannya mempengaruhi sistem kewangan, rangkaian pengangkutan ekonomi dan pasaran buruh dan secara tidak langsung merangsang pertumbuhan ekonomi. Keberkesanan sistem pengangkutan turut mempengaruhi tahap kesihatan individu melalui jaringan kawasan petempatan dengan tempat riadah serta pengalakkan aktiviti berbasikal atau berjalan kaki bagi memupuk amalan gaya hidup sihat dalam kalangan rakyat. Selain itu, sistem pengangkutan yang mampan akan menyumbang kepada persekitaran yang lebih bersih dan dapat meningkatkan tahap kesejahteraan dan kesihatan masyarakat.

## Pentingkah Suara Wanita dalam Isu Pengangkutan?

Tindakan kerajaan untuk menyemak semula Dasar Pengangkutan Negara pada tahun 2019 memperlihatkan bahawa kesungguhan kerajaan untuk menambah baik sistem pengangkutan di Malaysia. Dalam semakan tersebut, satu teras dasar telah diumumkan, iaitu konsep inklusif yang menekankan penawaran perkhidmatan mesra pengguna bagi golongan kurang upaya (OKU), warga emas, wanita dan kanak-kanak, serta masyarakat di luar bandar dan di pedalaman. Namun begitu, terdapat kesamaran mengenai pengertian dan pengoperasian konsep ini dalam teras tersebut kerana tidak dinyatakan dengan jelas mengenai cara melaksanakan tersebut, khususnya terhadap golongan wanita.

Kajian lepas secara konsisten menunjukkan bahawa terdapat empat

isu utama yang mempengaruhi corak pergerakan wanita. Yang pertama, isu berkaitan dengan pola perjalanan. Corak perjalanan dan keperluan pengangkutan yang berbeza antara lelaki dengan wanita menyebabkan mereka menggunakan pengangkutan secara berbeza. Sebagai contoh, kebanyakan lelaki mempunyai lesen memandu dan akses kepada kenderaan bermotor berbanding dengan wanita. Kebanyakan mereka juga memiliki kenderaan sendiri yang membolehkan mereka bergerak bebas. Jarak perjalanan yang dilakukan oleh lelaki juga selalunya lebih jauh, tetapi bersifat terus dan tanpa perlu berulang alik. Berbeza daripada wanita, waktu dan jarak perjalanan mereka lebih pendek, malah corak pergerakannya juga lebih kompleks. Hal ini dikatakan demikian kerana mereka perlu membuat lebih banyak rantaian perjalanan yang menggabungkan perjalanan kerja dan bukan kerja, seperti menghantar dan mengambil anak di sekolah atau pusat asuhan. Hal ini terjadi kerana wanita masih memikul tanggungjawab dalam pengurusan hal keluarga walaupun mereka bekerja sepenuh masa. Kebanyakan wanita juga terpaksa berjalan kaki atau bergantung pada pengangkutan awam untuk bergerak kerana tidak memiliki kenderaan sendiri atau tidak boleh memandu atau menunggang motosikal.

Keselamatan merupakan isu kedua yang mempengaruhi wanita apabila bergerak keluar dari rumah. Menurut Leng pada tahun 2011, wanita memiliki peratusan yang lebih tinggi untuk terdedah kepada jenayah ragut dan gangguan seksual semasa bergerak berbanding dengan lelaki. Isu ini menyebabkan wanita kurang membuat perjalanan pada waktu malam. Sekiranya mereka menggunakan pengangkutan awam pula, keadaan stesen atau kawasan yang gelap atau lengang dan terpencil membuatkan wanita lebih takut atau risau berada di kawasan tersebut berbanding dengan lelaki. Terkini, penularan pandemik COVID-19 telah mengubah corak pergerakan wanita apabila mereka yang sebelum ini bergantung pada pengangkutan awam perlu mengambil langkah lain untuk bergerak secara selamat. Hal ini termasuklah mengelak daripada menggunakan pengangkutan awam, menggunakan kenderaan sendiri seperti motosikal atau terpaksa menggunakan perkhidmatan e-panggilan. Pengambilan langkah ini walaupun bertujuan baik, namun boleh menimbulkan dilema kepada wanita, terutamanya bagi mereka yang kurang berkemampuan.



Corak perjalanan wanita juga berbeza mengikut tempat tinggal mereka, sama ada di bandar, pinggir bandar atau luar bandar. Pola perjalanan dan pergerakan wanita di bandar adalah lebih pendek dan melibatkan gabungan pelbagai rantaian, wanita yang tinggal di pinggir bandar pula perlu menempuh perjalanan yang lebih lama dan jauh untuk ke tempat kerja mereka yang biasanya terletak di kawasan bandar. Bagi mereka yang tinggal di kawasan pedalaman, jenis perkhidmatan pengangkutan yang tersedia adalah terhad, mahal atau terletak jauh dari tempat tinggal. Jika mereka menggunakan pengangkutan awam pula, isu berkaitan masa menunggu, kekerapan perkhidmatan, kesesuaian jadual perjalanan dan kos seterusnya menyumbang kepada kesukaran yang dihadapi oleh wanita.

Akibatnya, wanita mengalami beban perjalanan yang lebih berat daripada lelaki, terutamanya apabila masa dan jarak perjalanan mereka lebih lama atau mereka perlu menukar kepada beberapa mod pengangkutan dalam satu-satu perjalanan atau mereka terpaksa membuat gabungan antara beberapa perjalanan untuk melaksanakan tugas berkaitan rumah tangga dan penjagaan anak dalam perjalanan ke tempat kerja. Tekanan yang disebabkan oleh beban perjalanan ini boleh melimpah atau "spillover" ke rumah atau tempat kerja. Keadaan ini berlaku apabila tekanan dari perjalanan menyebabkan kekurangan masa bersama-sama keluarga, tidak beriadah, kurang pelibatan dalam kegiatan sosial atau kemasyarakatan, dan tekanan dari segi mental dan fizikal. Tekanan yang berterusan juga boleh menjejaskan kualiti hidup.

### **Mengarusperdanakan Jantina dalam Sektor Pengangkutan**

Dua perkara penting dapat dirumuskan daripada ulasan di atas. Pertama, keempat-empat isu yang dibincangkan saling mempengaruhi pola perjalanan dan corak pergerakan wanita; dan kedua, isu-isu ini memberikan kesan yang besar kepada pembangunan sosial, infrastruktur, dan ekonomi. Bagi membolehkan wanita menyumbang dengan lebih berkesan dalam pembangunan negara, isu ini perlulah

ditangani oleh semua pihak, terutamanya mereka yang mempunyai kuasa untuk merancang, melaksana, menyelaraskan serta mentadbir operasi dan infrastruktur sistem pengangkutan. Usaha yang bersepadu daripada pelbagai pihak ini amat diperlukan untuk menangani kelemahan dalam jaringan mobiliti serta sistem pengangkutan sedia ada. Hal ini demikian kerana peruntukan bagi kemudahan pengangkutan dan wanita yang diumumkan dalam Belanjawan 2021 dan Dasar Pengangkutan Negara 2019–2030 masih belum cukup untuk mengarusperdanakan jantina dalam sektor ini.

Kekurangan kajian antara jantina dengan pola perjalanan di Malaysia membuka ruang kepada kajian yang lebih meluas dan mendalam, terutamanya dalam isu berkaitan perubahan corak pergerakan dan mobiliti golongan lelaki dan wanita, di samping kesan perubahan ini kepada kesihatan mental, kesejahteraan psikologi dan kepuasan hidup. Usaha juga perlu ditingkatkan dengan mempergiat pelibatan dan peranan wanita dalam sektor pengangkutan, bukannya sekadar terbabit sebagai golongan sokongan. Keadaan ini hanya akan dapat dicapai dengan memastikan wanita terlibat sepenuhnya dalam pembentukan dasar, perancangan dan pembuatan keputusan. Usaha ini seterusnya akan dapat memastikan perspektif jantina dapat diarusperdanakan dengan lebih meluas dan berkesan dalam sektor pengangkutan.

Kesimpulannya, keperluan mobiliti adalah berbeza-beza mengikut pelbagai faktor, termasuklah jantina. Sehubungan dengan itu, pendekatan bersepadu dengan melibatkan kerjasama pelbagai pihak sangat penting dalam menyediakan kemudahan infrastruktur dan perkhidmatan pengangkutan, khususnya yang cakna tentang permasalahan berkaitan pola perjalanan wanita. Seperti yang diusulkan pada awal artikel ini, pengangkutan mencerminkan dasar sosial. Sekiranya isu ini tidak diambil perhatian, sesuatu dasar sosial itu boleh dianggap sebagai tidak berjaya. Oleh hal yang demikian, isu pengangkutan dan mobiliti tidak harus dilihat sebagai isu yang dianggap sebagai kebiasaan, tetapi isu yang menuntut pelibatan dan sokongan semua pihak. Sekiranya kepentingan wanita dan golongan rentan seperti warga emas, OKU, penduduk di luar bandar dan kanak-kanak terjejas, semua pihak akan terus menerima kesan akibat daripada isu ini. □

**Profesor Madya Nor Diana Mohd. Mahudin,**  
Jabatan Psikologi, Universiti Islam Antarabangsa  
Malaysia.