



## Implementasi Konsep *Age-Friendly City* dalam Menghadapi Tantangan Demografi Lansia di Kota Yogyakarta

**Ridhan Fadhlurrahim Hidayat<sup>1\*</sup>, Murtanti Jani Rahayu<sup>2</sup>, Hakimatul Mukaromah<sup>3</sup>**

<sup>1-3</sup> Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Sebelas Maret, Jawa Tengah, Indonesia

Email : [ridhanhidayat@student.uns.ac.id](mailto:ridhanhidayat@student.uns.ac.id)<sup>1</sup>, [murtantijani@staff.uns.ac.id](mailto:murtantijani@staff.uns.ac.id)<sup>2</sup>, [hakimatul.m@staff.uns.ac.id](mailto:hakimatul.m@staff.uns.ac.id)<sup>3</sup>

Alamat: Jalan Ir. Sutami 36 Kentingan, Jebres, Surakarta, Jawa Tengah 5712

Korespondensi penulis: [ridhanhidayat@student.uns.ac.id](mailto:ridhanhidayat@student.uns.ac.id) \*

**Abstract.** The increasing number of elderly people in Yogyakarta City demands the provision of an inclusive environment that supports the welfare of the elderly. This study aims to assess the suitability of Yogyakarta City for the concept of an elderly-friendly city based on seven main variables: green open space, public transportation, pedestrian facilities, health services, social support, elderly-friendly intergenerational interactions, and advocacy for the basic rights of the elderly. The research used a quantitative approach with observation and questionnaire methods to elderly people in all sub-districts in Yogyakarta City. The data were analyzed using a Guttman scale to determine the level of suitability of each variable. The results showed that overall Yogyakarta City is classified as "suitable" for the concept of an elderly-friendly city, with a total score of 5.32 out of a maximum scale of 6.80. Four variables meet the suitability criteria, namely public transportation, health services, social support, and intergenerational interaction. Meanwhile, the other three variables are still not fully suitable and require improvement. This study recommends improvements in these three aspects so that the implementation of the concept of an elderly-friendly city in Yogyakarta City can be more optimal and sustainable.

**Keywords:** Age-Friendly City, Elderly Population, Urban Policy

**Abstrak.** Jumlah lansia yang terus meningkat di Kota Yogyakarta menuntut penyediaan lingkungan inklusif yang mendukung kesejahteraan lansia. Penelitian ini bertujuan untuk menilai kesesuaian Kota Yogyakarta dengan konsep kota ramah lansia berdasarkan tujuh variabel utama: ruang terbuka hijau, transportasi umum, fasilitas pedestrian, pelayanan kesehatan, dukungan sosial, interaksi antargenerasi ramah lansia, dan advokasi hak dasar lansia. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode observasi dan kuesioner terhadap lansia di semua kecamatan di Kota Yogyakarta. Data dianalisis menggunakan skala Guttman untuk menentukan tingkat kesesuaian masing-masing variabel. Hasil menunjukkan bahwa secara keseluruhan Kota Yogyakarta diklasifikasikan sebagai "sesuai" untuk konsep kota ramah lansia, dengan skor total 5,32 dari skala maksimum 6,80. Empat variabel memenuhi kriteria kesesuaian, yaitu transportasi umum, layanan kesehatan, dukungan sosial, dan interaksi antar generasi. Sementara itu, tiga variabel lainnya masih belum sepenuhnya sesuai dan memerlukan perbaikan. Studi ini merekomendasikan perbaikan pada ketiga aspek tersebut agar implementasi konsep kota ramah lansia di Kota Yogyakarta dapat lebih optimal dan berkelanjutan.

**Kata kunci:** Kebijakan Kota, Kota Ramah Lansia, Populasi Lansia

### 1. LATAR BELAKANG

Peningkatan Umur Harapan Hidup (UHH) menjadi salah satu indikator penting dalam menilai keberhasilan suatu pembangunan. Hal ini berimplikasi pada perubahan struktur demografis di suatu wilayah dan membawa konsekuensi bertambahnya jumlah penduduk lanjut usia. Indonesia juga sudah mendefinisikan dan mengatur mengenai kesejahteraan lansia pada Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1998 Tentang Kesejahteraan Lanjut Usia bahwa lansia merupakan seseorang yang umurnya telah mencapai 60 tahun ke atas. Badan Pusat Statistik (2024) mencatat bahwa pertumbuhan jumlah lansia di Indonesia mengalami

peningkatan lebih cepat selama satu dekade terakhir, yaitu sebesar 12% dan diproyeksikan akan terus meningkat secara signifikan hingga tahun 2045 sebesar 65,82 juta penduduk dengan persentase jumlah lansia tertinggi di Indonesia berada pada Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebesar 16,28%. Maka dari itu, pemerintah Kota Yogyakarta menetapkan kebijakan untuk mengakomodasi kebutuhan lansia melalui Peraturan Walikota Nomor 38 Tahun 2019 Tentang Kesejahteraan Lansia dan Keputusan Walikota Nomor 450 Tahun 2019 Tentang Roadmap Kota Yogyakarta menuju Kota Ramah Lansia.

Disamping itu, pada tahun 2013 tim peneliti *Lembaga Survey Meter dan Center for Ageing Studies Universitas Indonesia* melakukan survey mengenai Kota Yogyakarta menuju kota ramah lansia dengan mengacu pada *World Health Organization*. Berdasarkan hasil survei, ditemukan masih banyaknya permasalahan fisik dalam pemenuhan ruang publik bagi lansia, seperti ruang terbuka yang hanya terdapat di beberapa titik kota tertentu, pedestrian ditempati PKL untuk berjualan sehingga kalangan lansia maupun pengguna kursi roda tidak bisa mengakses. Kemudian pada dimensi transportasi, belum adanya sarana transportasi yang ramah bagi lansia dan disabilitas baik dalam biaya maupun penyediaan kursi prioritas

Dengan implikasi tersebut, maka penyediaan ruang yang bersifat ramah lansia menjadi hal yang sangat penting dan tentunya akan membawa pengaruh yang positif bagi kesehatan fisik dan psikologis lansia sendiri. Menurut Kessler E dan Steinberg F (dalam Steinberg & Lindfield, 2011) dengan adanya ruang inklusif, maka kelompok-kelompok rentan termasuk kalangan lansia juga dapat terlibat dalam pengambilan keputusan. Maka dari itu, ruang ramah terhadap aksesibilitas, mobilitas, fasilitas sarana prasarana pendukung, dukungan sosial, dan lain sebagainya harus menjadi perhatian dan pertimbangan saat merencanakan kota untuk lansia (Harrison, 1997). Melihat kondisi saat ini, pemerintah telah merumuskan berbagai kebijakan serta program yang dapat menjamin kesejahteraan lansia baik secara fisik maupun dalam bentuk dukungan sosial, karena kalangan lansia pun memiliki hak yang legal secara hukum. Kota Yogyakarta menjadi salah satu contoh kota yang sudah mengarah pada kebijakan kota ramah lansia, meskipun masih terdapat beberapa kendala dalam penyediaan infrastruktur fisik yang inklusif secara menyeluruh. . Dengan implikasi tersebut, maka penyediaan ruang yang bersifat ramah lansia menjadi hal yang sangat penting dan tentunya akan membawa pengaruh yang positif bagi kesehatan fisik dan psikologis lansia sendiri. Menurut Kessler E dan Steinberg F (dalam Steinberg & Lindfield, 2011) dengan adanya ruang inklusif, maka kelompok-kelompok rentan termasuk kalangan lansia juga dapat terlibat dalam pengambilan keputusan.

Maka dari itu, penelitian ini memiliki cakupan wilayah yang lebih luas, pendekatan yang lebih kuantitatif dan sistematis, serta fokus pada penilaian kesesuaian konsep kota ramah lansia

secara komprehensif, bukan hanya identifikasi pada area skala mikro. Hal ini yang menjadikan penelitian ini memiliki kontribusi yang lebih makro dan dapat dijadikan sebagai acuan kebijakan tingkat kota. Dengan latar belakang tersebut, urgensi penelitian ini tidak hanya terletak pada pentingnya penyediaan ruang inklusif, tetapi juga pada pentingnya mengetahui kondisi eksisting dari penerapan konsep kota ramah lansia di Yogyakarta. Penilaian terhadap kondisi eksisting diperlukan sebagai langkah awal evaluatif untuk mengidentifikasi sejauh mana implementasi kebijakan kota ramah lansia telah berjalan.

## 2. METODE PENELITIAN

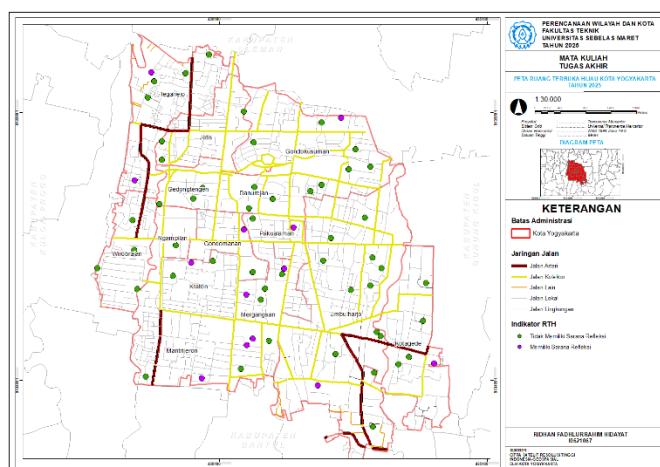
Penelitian ini menggunakan pendekatan deduktif kuantitatif untuk menganalisis penerapan konsep *age-friendly city* pada Kota Yogyakarta. Metode yang digunakan adalah deskriptif kuantitatif melalui analisis skoring untuk mengetahui skor komponen-komponen kota ramah lansia dengan menggunakan skala guttman. Data dikumpulkan melalui metode primer dan sekunder, termasuk observasi dan kuesioner. Sampel dipilih melalui *cluster sampling*, dengan total sampel sebanyak 68 responden lansia yang dibagi pada setiap kecamatan. Populasi mencakup jumlah ruang terbuka hijau, panjang ruas pedestrian, dan jumlah lansia secara keseluruhan. Selanjutnya, analisis skoring digunakan untuk mengidentifikasi komponen-komponen kota ramah lansia, yaitu ruang terbuka hijau, transportasi umum, pedestrian, sarana pelayanan kesehatan, dukungan sosial, interaksi antargenerasi ramah lansia, dan advokasi hak lansia. Penelitian ini bertujuan mengetahui kesesuaian implementasi konsep kota ramah lansia di Kota Yogyakarta melalui identifikasi komponen-komponen kota ramah lansia.

## 3. HASIL DAN PEMBAHASAN

### Identifikasi Komponen Kota Ramah Lansia di Kota Yogyakarta

#### A. Ruang Terbuka Hijau

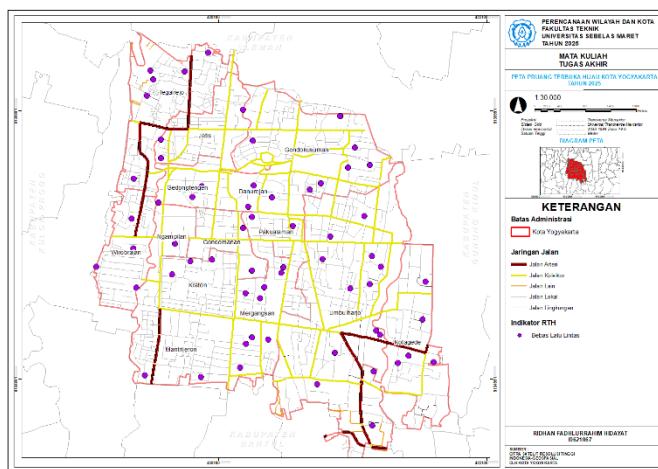
Variabel ruang terbuka hijau memiliki dua indikator, yaitu ketersediaan ruang terbuka hijau yang memiliki sarana refleksi untuk mendorong lansia dalam berolahraga dan ketersediaan ruang terbuka hijau minim lalu lintas kendaraan. Pada indikator ketersediaan ruang terbuka hijau yang memiliki sarana refleksi, setelah melakukan observasi di lapangan diketahui presentase ruang terbuka hijau yang memiliki sarana refleksi lansia sebesar 20% sehingga hal ini menunjukkan ketidaksesuaian terhadap indikator.



Sumber: DLH Kota Yogyakarta dengan Olahan Peneliti (2025).

**Gambar 1. Ruang Terbuka Hijau yang Memiliki Sarana Refleksi**

Sementara itu, pada indikator ketersediaan ruang terbuka hijau minim lalu lintas kendaraan, berdasarkan observasi primer di lapangan dengan didukung data sekunder dari DLH Kota Yogyakarta diketahui bahwa hampir keseluruhan ruang terbuka hijau di Kota Yogyakarta berada di jalan lokal dan juga jalan lingkungan. Hal ini sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 dan Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 bahwa jalan lokal dan jalan lingkungan memiliki karakteristik kecepatan rendah karena berfungsi melayani angkutan setempat dan juga memiliki volume lalu lintas yang minim sehingga hal ini menunjukkan kesesuaian terhadap indikator



Sumber: DLH Kota Yogyakarta dengan Olahan Peneliti (2025).

**Gambar 2. Ruang Terbuka Hijau Minim Lalu Lintas Kendaraan**

Ruang terbuka hijau yang aman dari lalu lintas kendaraan bermotor merupakan indikator kota ramah lansia (WHO, 2007). Hal ini dapat dipenuhi jika RTH berada di jalan lokal atau

lingkungan dengan volume kendaraan yang minim serta kecepatan yang rata-rata rendah sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Jalan. Berdasarkan kondisi empiris, secara keseluruhan RTH Kota Yogyakarta telah memenuhi indikator tersebut. Selain itu, menurut *Building and Construction Authority (2007)*, RTH juga perlu menyediakan sarana refleksi untuk mendukung aktivitas fisik lansia. Penelitian Rabbani & Suryani (2023) yang dilakukan di Taman Lansia SWK Cibeunying, Bandung, menunjukkan bahwa sarana refleksi dan tempat duduk sangat dibutuhkan karena taman menjadi lokasi utama lansia berolahraga. Melihat kondisi empiris Kota Yogyakarta, diketahui masih sedikit RTH yang menyediakan fasilitas tersebut, sehingga belum memenuhi indikator ramah lansia.

## B. Transportasi Umum

Terdapat tiga indikator pada karakteristik transportasi umum ramah lansia, yaitu ketersediaan transportasi umum yang memiliki tempat duduk prioritas bagi lansia, ketersediaan halte yang memiliki tempat duduk untuk berteduh, dan adanya sistem biaya terjangkau khusus kalangan lansia. Pada indikator ketersediaan transportasi umum yang memiliki tempat duduk prioritas bagi lansia, berdasarkan observasi lapangan diketahui moda transportasi Trans Jogja memiliki tempat duduk prioritas yang berada langsung didepan pintu masuk yang didukung dengan pegangan serta terdapat tempat khusus pengguna kursi roda bagi lansia maupun disabilitas.

Pada indikator ketersediaan halte yang memiliki tempat duduk untuk berteduh, setelah melakukan survei primer diketahui terdapat 86 halte dan 59 shelter yang tersebar di seluruh wilayah Kota Yogyakarta yang dilengkapi dengan fasilitas tempat duduk dan juga atap. Selain itu, pada beberapa halte terdapat petugas yang berjaga untuk pembelian tiket dan kartu serta memprioritaskan kalangan rentan termasuk lansia untuk duduk terlebih dahulu.

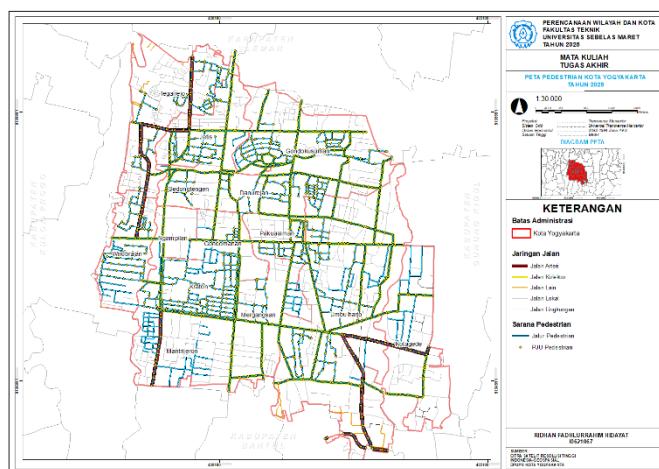
Pada indikator adanya sistem biaya terjangkau khusus kalangan lansia, diketahui hasil dari observasi lapangan bahwa Trans Jogja sebagai moda transportasi umum formal yang disubsidi oleh pemerintah memiliki biaya khusus kalangan lansia yang dibuktikan dengan adanya kartu khusus kalangan lansia dan disabilitas. Tarif kartu khusus kalangan lansia dan disabilitas sebesar Rp2.000 sedangkan untuk kalangan umum sebesar yaitu Rp2.700 (untuk Non-Tunai & Qris) dan Rp3.600 (untuk Tunai/Cash).

Menurut WHO (2007). transportasi umum yang ramah lansia ditandai oleh ketepatan waktu, ketersediaan tempat duduk prioritas, serta prasarana pendukung seperti halte. Hal ini diperkuat oleh *Australia Government AusAid (2013)* dan juga Permendikbud Nomor 4 Tahun

2017 yang menyebut bahwa halte sebagai bagian dari *street furniture* harus menyediakan tempat duduk serta pentingnya tarif khusus bagi lansia. Studi pada BRT Bandar Lampung juga menunjukkan perlunya akses ramah lansia seperti kursi prioritas, pintu lebar, dan halte yang nyaman serta aman (Prihantika et al., 2021). Temuan di Kota Yogyakarta menunjukkan kesesuaian dengan indikator tersebut, di mana Trans Jogja sebagai transportasi formal telah menyediakan tarif terjangkau, kursi prioritas sejajar pintu masuk, serta halte dengan tempat duduk dan atap pelindung, mendukung mobilitas dan kemandirian lansia.

### C. Pedestrian

Variabel pedestrian memiliki tiga indikator, yaitu ketersediaan penerangan pedestrian dalam mendukung keselamatan lansia, ketersediaan papan penanda jalan untuk memudahkan lansia menemukan jalan yang dituju, dan ketersediaan pedestrian cukup lebar minimal 1,2 meter untuk pengguna kursi roda bagi lansia maupun disabilitas. Pada indikator ketersediaan penerangan pedestrian, berdasarkan hasil observasi dengan didukung data sekunder dari DPUPR Kota Yogyakarta diketahui presentase pedestrian dengan indikator tersebut sebesar 70% yang artinya untuk penerangan sudah ada hampir di semua ruas pedestrian Kota Yogyakarta. Tentunya hal ini menunjukkan kesesuaian terhadap indikator pedestrian ramah lansia.

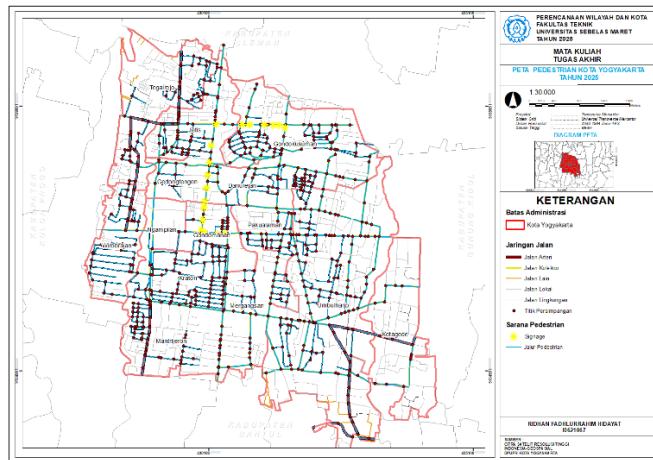


Sumber: DPUPR Kota Yogyakarta dengan Olahan Peneliti (2025).

**Gambar 3. Peta PJU Pedestrian Kota Yogyakarta**

Sementara itu, pada indikator ketersediaan papan penanda jalan, berdasarkan hasil observasi di lapangan diketahui bahwa keberadaan papan penanda jalan hanya terletak di jalan-jalan ikonik Kota Yogyakarta, seperti Jalan Malioboro, Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Suroto, dan Jalan Panembahan Senopati. Karakteristik papan penanda jalannya sendiri sudah masuk

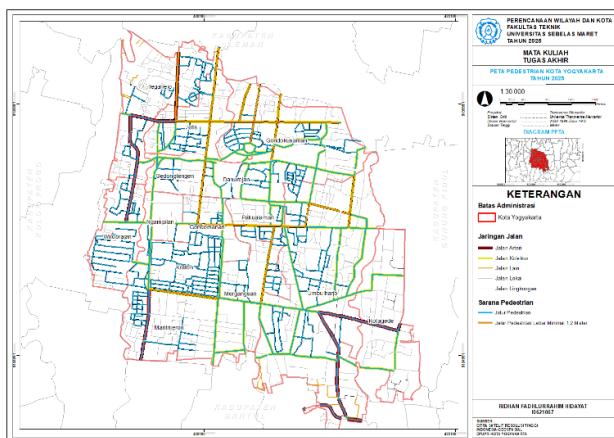
dalam kategori ramah lansia, namun secara keberadaan menunjukkan ketidaksesuaian terhadap indikator. Hal ini dikarenakan lansia mengakses jalur pedestrian mulai dari permukiman mereka bukan hanya pada jalan-jalan besar Kota Yogyakarta saja.



Sumber: DPUPR Kota Yogyakarta dengan Olahan Peneliti (2025).

#### Gambar 4. Peta Papan Penanda Jalan Pedestrian Kota Yogyakarta

Pada indikator ketersediaan pedestrian cukup lebar minimal 1,2 meter untuk pengguna kursi roda. Berdasarkan observasi primer diketahui pedestrian yang memenuhi indikator tersebut memiliki persentase sebanyak 10%. Hal ini disebabkan karena pedestrian yang memiliki lebar 1,2 meter hanya berada di ruas-ruas pedestrian tertentu yang didukung dengan jalan besar sehingga hal ini menunjukkan ketidaksesuaian terhadap indikator.



Sumber: DPUPR Kota Yogyakarta dengan Olahan Peneliti (2025).

#### Gambar 5. Peta Pedestrian Lebar Kota Yogyakarta

Pedestrian yang ramah bagi lansia dan difabel idealnya memiliki lebar minimal 1,2 meter untuk akses kursi roda dan 1,8 meter agar dua pengguna kursi roda dapat saling melintas (Australia Government AusAid, 2013), karena lansia sendiri termasuk kelompok difabel akibat

keterbatasan fisik seperti sulit berdiri lama dan membawa beban berat (Kurniawan et al., 2014). Namun, berdasarkan observasi lapangan menunjukkan bahwa lebar pedestrian yang sesuai standar hanya terdapat di beberapa ruas jalan, sementara mobilitas lansia tersebar luas. Kemudian pada indikator penerangan, hampir seluruh jalur pedestrian sudah memiliki penerangan yang baik, mendukung keselamatan dan kenyamanan lansia sesuai dengan standar ideal menurut *Building and Construction Authority* (2007). Hal ini sangat penting menurut Kusumo (2020) karena kemampuan penglihatan dan pendengaran lansia mengalami penurunan. Meski demikian, papan penanda jalan yang sesuai standar lansia, dengan kontras warna dan ikon jelas menurut *Australia Government AusAid* (2013), baru ditemukan di beberapa jalan ikonik Kota Yogyakarta saja sehingga belum menjangkau seluruh wilayah yang dilalui lansia.

#### **D. Sarana Pelayanan Kesehatan**

Variabel sarana pelayanan kesehatan memiliki satu indikator, yaitu ketersediaan sistem pelayanan kesehatan prioritas bagi lansia. Berdasarkan observasi di lapangan diketahui Kota Yogyakarta memiliki 18 puskesmas yang tersebar di seluruh kecamatan dengan sistem yang sudah ramah lansia, seperti mesin pada loket pendaftaran sudah ada pembagian antrian khusus lansia, mempunyai poli khusus lansia, dan juga adanya mekanisme kemudahan untuk diprioritaskan dalam pelayanan. Selain itu, seluruh posyandu di Kota Yogyakarta sudah menerapkan sistem Integrasi Layanan Primer (ILP) yang melayani siklus hidup dan terdapat 603 posyandu yang tersebar di setiap RW dengan berbagai kegiatan yang rutin. Kota Yogyakarta juga mempunyai fasilitas rumah sehat lansia yang berlokasi di Kecamatan Umbulharjo yang bekerja sama dengan Perhimpunan Gerontologi Medik Indonesia (PERGEMI) dalam menyelenggarakan kegiatan edukasi kesehatan pada lansia. Kemudian terdapat pembiayaan dan jaminan kesehatan khusus lansia yang memiliki Kartu Tanda Penduduk (KTP) domisili Kota Yogyakarta dan terdaftar menjadi peserta Jaminan Kesehatan Nasional (JKN). Menurut Halimsetiono (2021), dengan adanya sarana kesehatan santun lansia maka lansia bisa belajar menyesuaikan diri dalam fase kehidupannya melalui berbagai perubahan baik fisik maupun kesehatan sehingga dapat membuat lansia menjadi individu yang mandiri

#### **E. Dukungan Sosial**

Variabel dukungan sosial memiliki satu indikator yaitu ketersediaan organisasi atau komunitas sukarelawan yang mendorong partisipasi lansia terhadap lingkungan. Setiawan (2021) menekankan bahwa dukungan sosial yang kuat dapat meningkatkan kualitas hidup

lansia dan membuat mereka merasa dihargai. Berdasarkan hasil observasi, Kota Yogyakarta memiliki Komisi Daerah Lanjut Usia yang dimulai dari tingkat kelurahan, kemandren, dan juga skala kota pada seluruh wilayah Kota Yogyakarta sesuai dengan pedoman yang berlaku sehingga hampir setiap bulan seluruh kelurahan maupun kecamatan melaporkan kegiatan pertemuan dan senam lansia. Kemudian, terdapat kerjasama dengan Forum Pendidikan Perjuangan Hak Asasi Manusia (Foperham) dengan menerjunkan mahasiswa-mahasiswa kampus di Kota Yogyakarta dalam mengadakan kegiatan dengan lansia. Hal ini menunjukkan kesesuaian dengan indikator.

#### F. Interaksi Antargenerasi Ramah Lansia

Variabel interaksi antargenerasi ramah lansia memiliki indikator keterlibatan para lansia melalui kegiatan antargenerasi terhadap lingkungan. Berdasarkan hasil kuesioner yang ditujukan kepada masyarakat lansia setiap kecamatan diketahui 80% responden lansia menjawab terlibat dalam kegiatan lingkungan masyarakat, seperti kerja bakti, paguyuban RT Lansia, Pemberdayaan dan Kesejahteraan Keluarga (PKK), dan juga pertemuan RT/RW. Hasil analisis kuesioner menunjukkan total skor sebanyak 55 sehingga hal ini menunjukkan kesesuaian terhadap indikator tersebut. Interaksi yang melibatkan aktivitas berbagai generasi berdampak positif pada kesejahteraan lansia serta membuat mereka merasa lebih produktif dan bahagia (Nathania dkk., 2020).

**Tabel 1.** Skor Indikator Variabel Interaksi Antargenerasi Ramah Lansia

Indikator	Hasil Kuesioner				Total Skor Kuesioner	Kategori
	0 Σ	Skor	1 Σ	Skor		
Keterlibatan para lansia melalui kegiatan antargenerasi lingkungan sekitar	13	0	55	55	55	Sesuai

Sumber : Peneliti, 2025.

#### G. Advokasi Hak Lansia

Variabel advokasi hak dasar lansia mencakup dua indikator utama, yakni penyediaan layanan bantuan hukum dan perlindungan terhadap lansia dari berbagai bentuk kekerasan. Permendes Nomor 4 Tahun 2017 menyatakan bahwa advokasi sosial bagi lansia mencakup perlindungan hak melalui penyuluhan dan konsultasi hukum, yang seharusnya disediakan oleh unit pelayanan sosial pemerintah dan masyarakat (Santika et al., 2020). Berdasarkan hasil observasi lapangan, diketahui bahwa meskipun telah tersedia dasar hukum berupa Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 38 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kesejahteraan Lansia yang mencakup ketentuan mengenai kemudahan akses layanan dan bantuan hukum,

implementasinya belum secara khusus menyasar kelompok lansia. Layanan bantuan hukum yang tersedia saat ini masih bersifat umum dan diperuntukkan bagi masyarakat tidak mampu tanpa segmentasi berdasarkan usia. Oleh karena itu, penyediaan layanan bantuan hukum khusus untuk lansia belum dapat dikatakan terlaksana sesuai indikator yang ditetapkan.

Sementara itu, advokasi lansia juga mencakup perlindungan dari kekerasan, yang terbukti dapat meningkatkan rasa aman dan kesejahteraan lansia (Nurazmim, 2023). Maka indikator kedua terkait perlindungan lansia dari tindakan kekerasan yang dilakukan oleh berbagai pihak, Kota Yogyakarta telah menunjukkan upaya konkret melalui keberadaan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Rumah Pelayanan Sehat Lanjut Usia Terpadu (RPSLUT) Budhi Dharma yang berada di bawah naungan Dinas Sosial. Keberadaan UPT ini memberikan perlindungan sosial kepada lansia terlantar, baik secara sosial maupun ekonomi, sehingga mereka terhindar dari potensi kekerasan dan pengabaian. Maka dapat disimpulkan bahwa indikator tersebut ini telah terpenuhi sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Walikota yang berlaku.

### **Kesesuaian Penerapan Konsep Kota Ramah Lansia di Kota Yogyakarta**

Setelah mendapatkan nilai keseluruhan komponen kota ramah lansia maka dilakukan analisis kesesuaian dengan melihat bobot indikator dan skor parameter dari masing-masing variabel.

**Tabel 2.** Total Skor Variabel Komponen Kota Ramah Lansia di Kota Yogyakarta

Variabel	Indikator	Bobot Indikator	Skor Parameter	Skor Indikator
Ruang Terbuka Hijau	Ketersediaan sarana ruang terbuka hijau yang mendukung kegiatan lansia	0,50	0	0,50
	Ketersediaan ruang terbuka hijau minim dari lalu lintas kendaraan bermotor sehingga aman bagi lansia	0,50	1	
Transportasi Umum	Ketersediaan ruang terbuka hijau minim dari lalu lintas kendaraan bermotor sehingga aman bagi lansia	0,33	1	0,99
	Ketersediaan prioritas tempat duduk khusus lansia	0,33	1	
Pedestrian	Ketersediaan halte yang memiliki tempat duduk untuk berteduh dan menunggu transportasi umum	0,33	1	0,33
	Ketersediaan penerangan pedestrian untuk mendukung keselamatan lansia	0,33	1	
	Ketersediaan papan penanda jalan informatif untuk memudahkan lansia dalam menemukan tujuan yang dituju	0,33	0	0,33
	Ketersediaan pedestrian yang cukup lebar dalam menampung kursi roda bagi lansia maupun disabilitas	0,33	0	

Sarana Pelayanan Kesehatan	Ketersediaan sistem pelayanan kesehatan prioritas bagi lansia	1	1	1
Dukungan Sosial Masyarakat	Ketersediaan organisasi komunitas atau sukarelawan yang mendorong partisipasi para lansia dalam menyampaikan aspirasi terhadap lingkungan	1	1	1
Interaksi antargenerasi Ramah Lansia	Adanya keterlibatan para lansia melalui kegiatan antar generasi seperti kerja bakti dan juga forum masyarakat	1	1	1
Advokasi Hak Dasar Lansia	Penyediaan layanan bantuan hukum berupa penyuluhan dan konsultasi hukum Perlindungan lansia dari berbagai tindakan kekerasan yang dilakukan oleh pihak pemerintah, masyarakat, maupun keluarga	0,50 0,50	0 1	0,50
<b>Total Skor Semua Variabel</b>		<b>5,32</b>		

Sumber : Peneliti, 2025

Dengan melihat klasifikasi kelas kesesuaian penerapan konsep kota ramah lansia di Kota Yogyakarta.

**Tabel 3. Klasifikasi Kelas Kesesuaian Penerapan Konsep Kota Ramah Lansia di Kota Yogyakarta**

Keterangan	Skor
Tidak Sesuai	0 – 3,49
Sesuai	3,50 – 6,80

Sumber : Peneliti, 2025

Hasil total skor variabel dari seluruh variabel adalah 5,32 sehingga berdasarkan pada tabel 3, skor variabel termasuk dalam **klasifikasi sesuai konsep kota ramah lansia**.

#### 4. KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil analisis, Kota Yogyakarta telah masuk dalam klasifikasi kota yang sesuai dengan konsep kota ramah lansia, dengan artian sudah cukup baik dalam merespons tantangan demografi lansia yang terus meningkat. Empat dari tujuh variabel, yaitu variabel transportasi umum, sarana pelayanan kesehatan, dukungan sosial, dan interaksi antargenerasi ramah lansia telah memenuhi kriteria kesesuaian terhadap konsep tersebut. Hal ini menunjukkan bahwa program dan kebijakan yang dijalankan oleh pemerintah setempat sudah mengarah pada pengembangan lingkungan yang inklusif serta mendukung kesejahteraan lansia. Di samping itu, dengan meningkatnya presentase penduduk lansia menjadi tantangan nyata bagi pemerintah untuk mengembangkan aspek-aspek yang belum sepenuhnya sesuai, khususnya

penyediaan sarana ruang terbuka hijau, pedestrian yang inklusif, dan juga advokasi hukum bagi lansia. Oleh karena itu, implementasi konsep *age-friendly city* menjadi hal yang perlu diperhatikan oleh berbagai pihak baik dari kebijakan pemerintah maupun partisipasi masyarakat untuk menjadikan Kota Yogyakarta sebagai kota yang ramah lansia secara menyeluruh di tengah dinamika perubahan demografis yang terus terjadi.

## **DAFTAR REFERENSI**

- Australia Government AusAid. (2013). Accessibility design guide: Universal design principles for Australia's aid program. <https://www.ausaid.gov.au>
- Badan Pusat Statistik. (2024). Statistik penduduk lanjut usia tahun 2024 (Vol. 21).
- Building and Construction Authority. (2007). Universal design guide. Building and Construction Authority.
- Halimsetiono, E. (2021). Pelayanan kesehatan pada warga lanjut usia. KELUWIH: Jurnal Kesehatan dan Kedokteran, 3(1), 64–70. <https://doi.org/10.24123/kesdok.v3i1.4067>
- Harrison, J. D. (1997). Housing for the ageing population of Singapore.
- Kurniawan, H., Ikaputra, & Forestyana, S. (2014). Perancangan aksesibilitas untuk fasilitas publik. Gadjah Mada University Press.
- Kusumo, M. P. (2020). Buku lansia. <https://www.researchgate.net/publication/346019144>
- Nathania, I., Sriwarno, A., & Triharini, M. (2020). Rancangan bilik dongeng sebagai sarana interaksi sosial antara generasi lansia dan anak-anak.
- Nurazmimir, D. (2023). Implementasi perlindungan hukum dalam pemberian pelayanan sosial lansia terlantar berdasarkan Undang-Undang Kesejahteraan Lansia di Balai Rehabilitasi Sosial Lansia Budhi Dharma Bekasi (Vol. 11), Januari–Juni.
- Pemerintah Republik Indonesia. (1998). Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1998 tentang kesejahteraan lansia.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2017). Peraturan Menteri Sosial Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Ramah Lanjut Usia.
- Pemerintah Republik Indonesia. (2022). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Jalan.
- Prihantika, I., Puspawati, A. A., Sutiyoso, B. U., & Fatharani, F. (2021). Perspektif ramah anak, perempuan, kelompok berkebutuhan khusus dan lansia pada pelayanan transportasi publik di Kota Bandar Lampung. Wacana Publik, 15(2), 49–58. <https://doi.org/10.37295/wp.v15i2.118>

- Rabbani, T., & Suryani, T. (2023). Evaluasi pemanfaatan taman lansia berdasarkan kebutuhan dan fungsi rekreasi menurut persepsi lansia (Vol. 20, Issue 1).
- Santika, A., Djamhari, E., Ramdlaningrum, H., & Horman, M. (2020). Pemenuhan hak lansia untuk hidup setara.
- Setiawan, S. (2021). Hubungan dukungan sosial dengan kualitas hidup lansia di Rumah Pelayanan Sosial Lanjut Usia Pucang Gading Semarang.
- Steinberg, F., & Lindfield, M. (2011). Inclusive cities. Asian Development Bank.
- Survey Meter. (2013). Satu langkah menuju impian lanjut usia: Kota ramah lanjut usia 2030.
- World Health Organization. (2007). Global age-friendly cities: A guide. World Health Organization.