



Dampak Pembangunan LRT Fase 1B Rute Velodrome-Manggarai dalam Aksesibilitas Masyarakat Rawamangun

Arifin Yusli

Universitas Negeri Jakarta (UNJ)

Elin Nur Fadila

Universitas Negeri Jakarta (UNJ)

Ersa Novia Rachmadiyanti

Universitas Negeri Jakarta (UNJ)

Hilyatussholehah

Universitas Negeri Jakarta (UNJ)

Naia Regitha Ratuila

Universitas Negeri Jakarta (UNJ)

Rini Febriyani

Universitas Negeri Jakarta (UNJ)

Alamat: Jl. R.Mangun Muka Raya, RT.11/RW.14, Rawamangun, Kec. Pulo Gadung,
Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 13220

Korespondensi penulis: ipinyusli@gmail.com

Abstract. *This study discusses the social impact of the construction of LRT Phase 1B on the Velodrome-Manggarai route, especially on the accessibility of the Rawamangun community. This project is indeed intended to increase transportation efficiency, but in practice it causes a number of problems such as congestion, route changes, and disruption of daily activities. This study uses a qualitative approach with a case study and data obtained through in-depth interviews with five informants who are directly affected. The results show that this development not only creates physical changes, but also triggers social dysfunction. Affected communities, such as traders, students, and transportation drivers must adapt in their own ways, either by changing routes, departure times, or how they sell. These findings show that infrastructure development cannot be seen as merely technical, but must also pay attention to its social aspects. Using the theory of structural functionalism, it is concluded that this LRT project brings function and dysfunction at the same time in the city's social system. Therefore, the success of development is not only measured by the completion of construction, but also by the extent to which the community can continue to carry out their social and economic activities properly.*

Keyword: *LRT, Accessibility, Social Impact, Structural Functionalism*

Abstrak. Penelitian ini membahas dampak sosial dari pembangunan LRT Fase 1B rute Velodrome-Manggarai, khususnya terhadap aksesibilitas masyarakat Rawamangun. Proyek ini memang bertujuan meningkatkan efisiensi transportasi, tapi dalam praktiknya menimbulkan sejumlah masalah seperti kemacetan, perubahan rute, dan terganggunya aktivitas harian. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan studi kasus dan data diperoleh melalui wawancara mendalam dengan lima informan yang terdampak langsung. Hasilnya menunjukkan bahwa pembangunan ini tidak hanya menciptakan perubahan fisik, tapi juga memicu disfungsi sosial. Masyarakat yang terdampak, seperti pedagang, mahasiswa, dan pengemudi transportasi harus beradaptasi dengan cara mereka masing-masing, baik dengan mengubah rute, waktu berangkat, hingga cara berjualan. Temuan ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur tidak bisa dilihat sebatas teknis, tapi juga harus memperhatikan aspek sosialnya. Dengan menggunakan teori fungsionalisme struktural, disimpulkan bahwa proyek LRT ini membawa fungsi dan disfungsi sekaligus dalam sistem sosial kota. Maka, keberhasilan pembangunan tidak hanya diukur dari selesainya konstruksi, tapi juga dari sejauh mana masyarakat bisa tetap menjalankan aktivitas sosial dan ekonomi mereka secara wajar.

Kata Kunci: LRT, Aksesibilitas, Dampak Sosial, Fungsionalisme Struktural

LATAR BELAKANG

Pembangunan infrastruktur transportasi menjadi salah satu strategi utama dalam menjawab tantangan mobilitas masyarakat perkotaan, khususnya di kota-kota besar seperti Jakarta. Sementara itu, perkembangan teknologi turut mendorong transformasi sistem transportasi menjadi lebih terintegrasi, efisien, dan ramah lingkungan. Hal ini didasari bahwa transportasi menjadi akses penunjang bagaimana masyarakat perkotaan beraktivitas sehari-harinya. Dalam konteks ini, efisiensi transportasi menjadi alternatif dan kenyamanan utama bagi publik untuk bisa disiplin waktu, selain itu, mobilitas masyarakat dapat terjamin di tengah padatnya kegiatan dan keterbatasan ruang di kota (Wirawan, dkk, 2024: 20).

Salah satu bentuk konkret atas upaya tersebut adalah pembangunan *Light Rail Transit* (LRT). LRT merupakan sistem transportasi kereta penumpang yang dirancang untuk beroperasi di wilayah perkotaan, dengan konstruksi yang relatif ringan. Transportasi ini dapat berjalan berdampingan dengan lalu lintas kendaraan umum lainnya, maupun melalui jalur khusus yang memang disediakan untuk kereta ringan (Ramadianti dan Widyaningsih, 2020: 159). Sistem LRT dirancang untuk menghubungkan wilayah DKI Jakarta dengan kota-kota penyangga di sekitarnya. Rencananya, jalur LRT akan mencakup rute Jakarta–Bogor, Jakarta–Tangerang, dan Jakarta–Bekasi (Bachtiar dan Pasaribu, 2023: 2). Pembangunan LRT ditujukan sebagai bentuk kemajuan atau modernisasi kota yang sudah diintegrasikan terhadap perkembangan teknologi, hal ini selaras dengan sistem pengoperasian yang telah digunakan. Tujuan adanya pembangunan LRT tersendiri yang digagas oleh Mantan Presiden Indonesia yakni Joko Widodo adalah untuk mewujudkan sistem transportasi massal yang saling terhubung, seperti MRT, LRT, kereta bandara, dan Transjakarta. Hal ini mampu mengintegrasikan agar perjalanan masyarakat dari satu tempat ke tempat lain bisa lebih efisien ([Kompas.com](https://www.kompas.com), 2021).¹

Meskipun pembangunan jalur LRT dilakukan dengan tujuan yang telah direncanakan, di sisi lain dan pada waktu yang bersamaan, tidak menutup kemungkinan munculnya fungsi laten maupun disfungsi sosial di tengah masyarakat. Hal ini tercermin dalam beberapa fenomena yang dapat secara langsung disaksikan ataupun dirasakan oleh masyarakat. Kemacetan menjadi satu dari beberapa disfungsi yang mungkin terjadi di sebalik pembangunan jalur LRT dan memungkinkan menjadi sebuah permasalahan. Permasalahan ini tumbuh di tengah masyarakat yang menjadi pengguna ataupun yang bertempat tinggal di sekitar ruas jalan yang menjadi lokasi pembangunan.

Pemuda Rawamangun, Jakarta Timur, merupakan salah satu kawasan strategis yang dipilih dalam pengembangan jalur terbaru *Light Rail Transit* (LRT). Jalur yang menghubungkan Stasiun Velodrome hingga Stasiun Manggarai ini merupakan bagian dari proyek pembangunan LRT Fase 1B. Pembangunan pada jalur tersebut telah dimulai sejak akhir tahun 2024 dan masih berlangsung hingga saat ini. Proses pembangunan yang memakan waktu cukup lama memberikan dampak signifikan bagi warga sekitar, para pekerja, hingga mahasiswa yang beraktivitas di kawasan tersebut. Proses konstruksi turut menyebabkan kemacetan lalu lintas yang cukup parah, terutama di kawasan dengan

¹ Rastika, I., dan Farisa, F., F. (2021). Jokowi: Kenapa LRT Ini Dibangun? Kita Ingin Transportasi Massal Terintegrasi. Jakarta

volume kendaraan tinggi seperti di sepanjang Jalan Pemuda Rawamangun (Nurokhman, dkk, 2025: 45).²

Dampak tersebut dinilai tidak hanya bersifat fisik semata, tetapi juga menyentuh aspek sosial masyarakat sekitar. Gangguan seperti kemacetan, kebisingan, dan perubahan akses jalan secara langsung mempengaruhi model kehidupan sosial warga dan pengguna jalan. Aktivitas harian menjadi terganggu, terutama bagi mahasiswa dan pekerja yang mengandalkan kelancaran perjalanan dalam rutinitas mereka. Dalam konteks ini, pembangunan infrastruktur seperti LRT sebenarnya merupakan bagian dari sistem sosial yang bertujuan menjaga keteraturan dan efisiensi kehidupan kota. Namun, dalam praktiknya, proses tersebut juga dapat menimbulkan ketidakseimbangan sementara yang mengganggu harmoni sosial. Sehingga pada akhirnya meskipun proyek ini membawa fungsi yang bersifat membangun, tidak dapat diabaikan pula kemungkinan munculnya disfungsi sosial di tengah masyarakat yang terdampak langsung. Situasi ini memperlihatkan bahwa setiap elemen dalam masyarakat saling terhubung dan perubahan pada satu bagian akan mempengaruhi bagian lainnya, baik secara fungsional maupun disfungsional.

Dari pembahasan diatas, penelitian ini bertujuan untuk memahami dampak yang ditimbulkan dari proyek pembangunan jalur LRT, khususnya pada Fase 1B yang menghubungkan Stasiun Velodrome dan Stasiun Manggarai. Penelitian ini berfokus pada pertanyaan mengenai tujuan pembangunan, munculnya fungsi-fungsi yang tidak disengaja (fungsi laten), serta strategi dan dampak sosial yang muncul selama proses pembangunan berlangsung.

KAJIAN TEORITIS

Pembangunan infrastruktur dalam masyarakat modern sering dianggap sebagai simbol kemajuan. Ia hadir membawa keteraturan dan peningkatan kualitas hidup. Namun dalam sosiologi, pembangunan tidak pernah dilihat sebagai sesuatu yang netral. Ia selalu membawa dampak sosial, baik secara langsung maupun tidak langsung. Salah satu pendekatan yang dapat digunakan untuk membaca persoalan pembangunan, khususnya proyek transportasi publik seperti LRT adalah teori fungsionalisme struktural yang dikembangkan oleh Talcott Parsons. Teori ini memberikan kerangka berpikir mengenai bagaimana elemen-elemen sosial bekerja untuk menjaga stabilitas dalam masyarakat, serta bagaimana perubahan pada satu bagian sistem dapat menghasilkan dampak pada bagian lainnya (Parsons, 1951)³.

Menurut Parsons, masyarakat terdiri dari sistem-sistem yang saling berhubungan dan memiliki fungsi tertentu dalam menjaga keseimbangan sosial. Setiap elemen sosial, baik itu institusi, nilai, maupun peran sosial memiliki kontribusinya masing-masing agar sistem sosial tetap berjalan (Parsons, 1977)⁴. Dalam konteks ini, pembangunan transportasi publik seperti LRT berfungsi sebagai alat untuk memperkuat keteraturan sosial. Sistem transportasi yang tertata dengan baik mendukung adaptasi masyarakat terhadap tuntutan mobilitas yang tinggi. Ia juga meningkatkan efisiensi aktivitas ekonomi

² Nurokhman, N., Suryanto, S., Subagyo, S., & Madazzaman, W. Y. (2025). DAMPAK TRANSPORTASI SISTEM LIGHT RAIL TRANSITS TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS DAN EMISI CARBON DI JAKARTA. *Civil Engineering and Technology Journal*, 7(1), 37-48

³ Parsons, T. (1951). *The Social System*. New York: The Free Press.

⁴ Parsons, T. (1977). *Social Systems and the Evolution of Action Theory*. New York: The Free Press.

dan sosial dalam kehidupan sehari-hari. Transportasi menjadi media yang memungkinkan individu menjalankan peran-peran sosialnya, seperti sebagai pekerja, pelajar, atau anggota keluarga. Maka, kehadiran transportasi yang memadai bukan hanya soal perpindahan tapi juga berhubungan dengan fungsi sosial yang lebih besar.

Parsons juga menjelaskan bahwa setiap sistem sosial memerlukan empat fungsi utama agar bisa bertahan, yaitu adaptasi, pencapaian tujuan, integrasi, dan latensi yang dikenal sebagai skema AGIL. Jika konsep ini diterapkan dalam konteks pembangunan LRT, maka pembangunan tersebut merupakan bentuk adaptasi masyarakat terhadap tantangan urbanisasi dan padatnya mobilitas di kota besar. Sistem LRT dibangun untuk menjawab kebutuhan akan transportasi yang cepat, efisien, dan terintegrasi. Di sisi lain, pembangunan ini juga mencerminkan pencapaian tujuan kolektif yakni modernisasi kota dan peningkatan kualitas hidup warga.

Fungsi integrasi juga terlihat dalam bagaimana sistem transportasi dapat menyatukan berbagai kelompok sosial ke dalam ruang yang sama. Ketika individu dari latar belakang berbeda dapat mengakses moda transportasi yang setara, maka tercipta interaksi sosial yang inklusif. Integrasi ini penting dalam membangun kohesi sosial di tengah keberagaman masyarakat kota. Sementara itu, latensi berhubungan dengan bagaimana sistem transportasi mendukung keberlangsungan nilai-nilai dan struktur sosial yang ada. Misalnya, dengan mempermudah akses ke pendidikan dan pekerjaan, transportasi publik ikut mempertahankan peran-peran sosial yang sudah mapan dalam masyarakat.

Meski demikian, fungsionalisme menekankan keteraturan, teori ini juga tidak menutup mata terhadap potensi disfungsi. Parsons mengakui bahwa dalam proses adaptasi terhadap perubahan, bisa muncul ketidakseimbangan. Sesuai dengan tokoh lainnya yang menggagas struktural fungsional, Robert K. Merton sejalan dengan apa yang disampaikan oleh Parsons. Pasalnya, Parson menekankan pada sistem pengintegrasian sistem infrastruktur, namun Merton melihat lebih jauh atas fungsi-fungsi atau hasil lain yang dapat terjadi dalam suatu proses perubahan atau pertumbuhan. Fungsi tersebut terlihat sebagaimana adanya fungsi manifes dan laten yang bisa terjadi bersamaan. Dalam hal ini, pembangunan LRT yang bertujuan untuk menciptakan efisiensi justru dapat menimbulkan disfungsi sosial tertentu. Misalnya, gangguan terhadap lalu lintas saat konstruksi berlangsung, terputusnya akses jalan bagi warga sekitar, atau bahkan konflik ruang antara kepentingan pembangunan dan kebutuhan masyarakat lokal. Ketika pembangunan fisik mengabaikan realitas sosial yang ada, maka fungsinya sebagai penunjang kehidupan sosial bisa terganggu. Dalam jangka panjang, ketidakseimbangan ini dapat memunculkan resistensi atau penolakan dari masyarakat.

Ketegangan antara fungsi dan disfungsi dalam pembangunan infrastruktur juga dapat dilihat dari bagaimana masyarakat merespons perubahan yang terjadi. Maka dalam konteks pembangunan LRT, masyarakat akan membentuk strategi adaptasi terhadap perubahan pola ruang dan akses. Ada yang merespons secara aktif, misalnya dengan berpindah moda transportasi, namun ada juga yang terdampak secara pasif, seperti para pelaku ekonomi kecil yang terpaksa kehilangan tempat usaha akibat proyek pembangunan. Respon-respon ini menjadi indikator apakah sistem sosial mampu menampung perubahan tersebut dengan baik atau tidak.

Lebih jauh, teori fungsionalisme juga mengajak kita untuk melihat pembangunan tidak hanya dari sisi teknis dan administratif, tetapi juga sebagai proses sosial yang mengandung nilai. Ketika negara membangun sistem transportasi publik, sebenarnya ia sedang mendefinisikan prioritas sosial. Apakah pembangunan itu betul-betul ditujukan

untuk kepentingan kolektif, atau justru hanya melayani kelompok tertentu saja? Parsons menekankan pentingnya keseimbangan antara kebutuhan sistem dan kebutuhan individu. Sistem tidak bisa bekerja secara optimal jika mengabaikan dinamika sosial yang terjadi di tingkat mikro (Parsons, 1977).⁵ Oleh karena itu, keberhasilan pembangunan transportasi publik seharusnya tidak hanya diukur dari angka-angka efisiensi, tapi juga dari seberapa jauh ia mampu menjaga integrasi sosial dan memenuhi kebutuhan warga secara adil.

Dengan menggunakan pendekatan ini, kita dapat memahami bahwa pembangunan LRT tidak berdiri sendiri. Ia adalah bagian dari sistem sosial yang kompleks, di mana setiap perubahan pada satu elemen akan berdampak pada elemen lainnya. Fungsi dan disfungsi yang ditimbulkan harus dibaca sebagai bagian dari dinamika sistem sosial yang terus berubah. Teori fungsionalisme struktural memberikan kita cara pandang yang sistematis dan menyeluruh untuk menganalisis hal tersebut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan jenis penelitian yang berfokus pada studi kasus sebagai dasar analisisnya. Metode penelitian kualitatif lebih menitikberatkan pada pengamatan terhadap suatu fenomena serta mendalami makna yang terkandung di dalamnya. Ketajaman analisis dalam penelitian ini sangat dipengaruhi oleh kekuatan penggunaan bahasa, baik dalam bentuk kata maupun kalimat. Oleh karena itu, fokus utama penelitian kualitatif terletak pada proses dan makna dari hasil yang diperoleh. Penelitian ini memberikan perhatian besar terhadap unsur-unsur manusia, objek, dan institusi, serta interaksi di antara elemen-elemen tersebut, guna memahami suatu peristiwa, perilaku, atau fenomena secara lebih mendalam. (Safarudin dkk, 2023).⁶

Penelitian ini bertujuan untuk memahami secara mendalam bagaimana pembangunan LRT Fase 1B rute Velodrome – Manggarai mempengaruhi aksesibilitas masyarakat di kawasan Rawamangun. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan wawancara sebagai metode utama dalam pengumpulan data. Wawancara merupakan teknik yang digunakan untuk memperoleh informasi, di mana peneliti mendapatkan pernyataan atau pandangan secara lisan dari individu yang menjadi sasaran penelitian atau partisipan. (Lambertina dkk, 2022).⁷

Teknik pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam kepada lima orang informan yang dipilih secara purposive berdasarkan keterlibatan dan aktivitas mereka di sekitar lokasi pembangunan. Responden pertama adalah Bapak Tarmudi, seorang pedagang bakpao berusia 50 tahun yang sehari-harinya berjualan di depan Pascasarjana UNJ. Responden kedua adalah Bapak Indra, pedagang kopi berusia 30 tahun yang membuka lapak di depan Pascasarjana UNJ. Responden ketiga adalah Kak Tessa, seorang mahasiswa angkatan 2021 UNJ yang rutin menggunakan Transjakarta sebagai moda transportasi utama menuju kampusnya. Responden keempat adalah Bapak Nurhadi, supir bajaj berusia 60 tahun yang telah beroperasi di wilayah Rawamangun selama puluhan tahun. Sementara itu, responden kelima adalah Ibu Israwati, pemilik warung

⁵ Parsons, T. (1977). *Social Systems and the Evolution of Action Theory*. New York: The Free Press.

⁶ Safarudin, R., Zulfamanna., Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). Penelitian Kualitatif. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, vol 3.

⁷ Website, A., Lambertina, M., Aran, B., Pitang, Y., & Wijayanti, A. R. (n.d.). Jurnal Keperawatan Muhammadiyah Pengalaman Melaksanakan Pencegahan Transmisi COVID-19 pada Lansia INFORMASI ABSTRACT Korespondensi. In *Jurnal Keperawatan Muhammadiyah* (Vol. 7, Issue 2).

kelontong berusia 39 tahun yang tinggal dan berdagang di sekitar kawasan permukiman Rawamangun.

Seluruh proses wawancara dilakukan secara langsung di lokasi penelitian dengan menggunakan panduan wawancara semi-terstruktur. Pendekatan ini memberikan fleksibilitas bagi peneliti untuk mengeksplorasi narasi pribadi, persepsi, dan pengalaman partisipan dalam merespons perubahan aksesibilitas akibat pembangunan LRT. Dengan metode ini, peneliti dapat menyesuaikan pertanyaan sesuai dengan konteks dan situasi masing-masing individu, sehingga tercipta suasana yang lebih dinamis dan adaptif dalam mengumpulkan informasi yang relevan. (Devi *dkk*, 2022).⁸

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Manifestasi Pembangunan Jalur LRT FASE 1B Terhadap Mobilisasi Masyarakat

Pembangunan LRT Fase 1B rute Velodrome–Manggarai merupakan salah satu proyek strategis nasional yang bertujuan untuk memperkuat integrasi antarmoda transportasi di wilayah Jakarta dan sekitarnya. Rawamangun, sebagai salah satu kawasan yang dilintasi jalur ini, mengalami pengaruh signifikan terhadap pola mobilisasi warganya. Proyek Light Rail Transit (LRT) Jakarta Fase 1B pada jalur Velodrome–Manggarai saat ini dilaporkan telah mencapai progres konstruksi sebesar 23,15%. Jalur ini dirancang untuk terhubung langsung dengan kawasan Pasar Pramuka di Jakarta Timur dan diharapkan dapat memperkuat sistem transportasi terintegrasi, khususnya di Stasiun Manggarai. Dengan panjang lintasan sekitar 6,4 kilometer, jalur ini akan mencakup lima stasiun, yaitu Stasiun Rawamangun, Pramuka BPKP, Pasar Pramuka, Matraman, dan berakhir di Stasiun Manggarai (Nurokhman, 2025).⁹

Dampak nyata dari pembangunan LRT Fase 1B terhadap mobilitas masyarakat akan terlihat melalui perubahan signifikan dalam pola perjalanan harian, terutama bagi pekerja dan pelajar yang secara rutin bepergian menuju pusat-pusat aktivitas seperti kawasan Sudirman dan Manggarai. Dengan kehadiran LRT yang menawarkan ketepatan waktu, kenyamanan, serta efisiensi perjalanan, masyarakat mulai beralih dari moda transportasi konvensional seperti angkot, ojek, dan bus kota ke moda berbasis rel yang lebih modern dan terstruktur. Peningkatan infrastruktur transportasi ini juga berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi, terutama ketika pembangunan jalan dan jaringan rel mampu memberikan akses yang lebih mudah bagi masyarakat untuk menjangkau berbagai lokasi, baik di dalam kawasan maupun ke wilayah lainnya (Rahman, 2018).¹⁰ Pergeseran ini mencerminkan bahwa pembangunan transportasi tidak hanya berdampak pada aspek fisik wilayah, tetapi juga mengubah pola hidup dan perilaku masyarakat dalam mengakses layanan pendidikan, ekonomi, dan publik secara lebih cepat dan terjangkau.

Namun demikian, manifestasi pembangunan ini juga disertai dengan berbagai tantangan, seperti perubahan rute transportasi lokal, ketimpangan akses bagi

⁸ Devi, A. S., Hotimah, K., Sakha, R., Karimullah, A., & Anshori, M. I. (2022). Mewawancarai Kandidat: Strategi untuk Meningkatkan Efisiensi dan Efektivitas. 2(2), 66–78.

⁹ Nurokhman, N., Suryanto, S., Subagyo, S., & Madazzaman, W. Y. (2025). DAMPAK TRANSPORTASI SISTEM LIGH RAIL TRANSITS TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS DAN EMISI CARBON DI JAKARTA. *Civil Engineering and Technology Journal*, 7(1), 37-48

¹⁰ Rahman, A. Z., & Novitasari, D. D. (2018). KEBIJAKAN PEMBANGUNAN DESA MELALUI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM UPAYA PEMERATAAN PEMBANGUNAN. *JURNAL MANAJEMEN DAN KEBIJAKAN PUBLIK*, 3(2), 85–91.

kelompok rentan, serta proses adaptasi terhadap sistem transportasi baru. Sejumlah warga Rawamangun, mulai dari pedagang kaki lima, pengemudi bajaj, hingga mahasiswa Universitas Negeri Jakarta (UNJ), harus menyesuaikan diri dengan perubahan lingkungan serta dinamika mobilitas yang muncul akibat proyek ini. Salah satu dampak yang paling dirasakan adalah meningkatnya kemacetan lalu lintas, terutama di ruas-ruas padat seperti Jalan Pemuda, yang menjadi jalur utama kawasan tersebut.

Proses konstruksi menyebabkan penyempitan jalan dan terbatasnya ruang gerak kendaraan, sementara minimnya jalur alternatif serta tingginya penggunaan kendaraan pribadi turut memperburuk kondisi lalu lintas. Selain itu, ketidakdisiplinan pengemudi serta kurangnya fasilitas jalan yang layak memperparah situasi yang sudah padat sebelumnya (Fanifia, 2024).¹¹

“...kalo mau lewat aja udah susah banget, ngerasa banget apalagi pengendara, pejalan kaki. nyampe kesini lebih lama, harus muter balik lebih jauh”

(Wawancara dengan Pak Tarmudi, 1 Mei 2025)¹²

Pernyataan tersebut mencerminkan keluhan warga yang terdampak langsung oleh proyek pembangunan, khususnya dalam mobilitas sehari-hari. Penyempitan jalan membuat pengendara dan pejalan kaki terpaksa mencari jalur alternatif yang lebih jauh, hingga waktu tempuh pun meningkat drastis. Situasi ini tidak hanya mengganggu aktivitas masyarakat, tetapi juga menimbulkan kelelahan fisik dan tekanan psikologis akibat ketidakpastian waktu perjalanan. Beberapa pedagang, pengemudi bajaj, dan mahasiswa juga mengeluhkan perubahan rute angkutan umum yang kini tidak lagi melewati jalur-jalur utama akibat pengalihan arus lalu lintas selama masa konstruksi. Meskipun proyek LRT ini diharapkan akan membawa manfaat jangka panjang dalam peningkatan konektivitas dan efisiensi mobilitas, masyarakat Rawamangun tetap harus menghadapi berbagai ketidaknyamanan yang muncul selama proses pembangunan berlangsung.

Oleh karena itu, keberhasilan proyek LRT tidak hanya ditentukan oleh penyelesaian fisik konstruksinya, tetapi juga oleh kemampuan pemerintah dalam mengelola dampak sosialnya secara adil dan responsif. Upaya mitigasi terhadap dampak negatif, seperti pemberian informasi yang jelas kepada publik, pengaturan lalu lintas sementara yang efektif, dukungan terhadap pelaku usaha terdampak, serta penyediaan fasilitas penunjang bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas, merupakan bagian penting dari proses transisi menuju sistem mobilitas baru yang lebih inklusif dan berkelanjutan. Dalam hal ini, pembangunan LRT Fase 1B harus dipahami tidak semata sebagai proyek transportasi, tetapi juga sebagai instrumen perubahan sosial yang menuntut partisipasi aktif dan kolaborasi antara masyarakat, pemerintah, dan pemangku kepentingan lainnya.

¹¹ Fanifia, F., Salsabila, D. W., Yudhistira, K., Yudianto, L. P., & Arkan, M. T. (2024, October). Analisis Penyebab Kemacetan Akibat Proyek Pembangunan LRT Jakarta Velodrome - Manggarai. Retrieved from

¹² Hasil wawancara dengan Bapak Wawancara dengan Pak Tarmudi, 1 Mei 2025

B. Distraksi Pembangunan Jalur LRT FASE 1B terhadap Pola Aksesibilitas Sosial

Distraksi akibat pembangunan LRT Fase 1B tidak hanya berdampak pada aspek teknis transportasi, tetapi juga secara signifikan mengganggu pola aksesibilitas sosial masyarakat Rawamangun. Gangguan ini tidak hanya berbentuk fisik, seperti penyempitan jalan dan penutupan jalur tertentu, tetapi juga menyentuh dimensi sosial, khususnya dalam bagaimana individu dan kelompok mengalami, memahami, serta merespons perubahan ruang yang terjadi di sekitar mereka.

Bagi masyarakat pengguna jalan dan pelaku ekonomi lokal, proyek ini menjadi gangguan yang nyata terhadap ritme kehidupan sosial mereka. Waktu tempuh menjadi lebih lama, jalanan macet bahkan di jam-jam yang sebelumnya tergolong lengang, dan alternatif rute menjadi semakin terbatas. Sebagaimana diungkapkan oleh Bapak Nurhadi (60), seorang pengemudi bajaj, bahwa:

“...ya berasa banget ya macetnya karena jalannya dipersempit. Aturan 10 menit bisa setengah jam... kita enggak bisa nguber waktu, tersendat kena macet.”

(Wawancara dengan Pak Nurhadi, 2 Mei 2025)¹³

Hal ini menunjukkan adanya disfungsi aksesibilitas yang cukup parah, di mana mobilitas sebagai bagian dari fungsi sosial terganggu karena ketidakseimbangan infrastruktur sementara. Dalam perspektif teori fungsionalisme struktural, ini adalah bentuk disfungsi laten dari pembangunan infrastruktur yang semula dimaksudkan sebagai solusi bagi mobilitas masyarakat (Parsons, T. (1951)).¹⁴

Distraksi tersebut juga menuntut adaptasi sosial dari para warga. Misalnya, mahasiswa yang biasanya menggunakan TransJakarta harus mencari alternatif moda atau menyesuaikan waktu keberangkatan agar tidak terlambat ke kampus. Hal ini tercermin dari penuturan Tessa, seorang mahasiswi UNJ:

“...ngerasa sih keganggu karena kemacetan tadi kan, jadi dari rumah juga harus lebih cepet otw-nya dibanding sebelumnya.”

(Wawancara dengan Tessa, 2 Mei 2025)¹⁵

Selain mahasiswa, para pedagang kecil juga merasakan dampak serupa. Indra (30), seorang pedagang kopi, menyampaikan bahwa waktu tempuh dari gudang ke lokasi berjualan yang biasanya hanya 10 menit, kini bisa menjadi 15–20 menit akibat kemacetan. Kondisi ini tidak hanya berdampak pada waktu, tetapi juga memengaruhi pendapatan karena keterlambatan menyebabkan hilangnya pelanggan:

¹³ Hasil wawancara dengan Bapak Nurhadi, 2 Mei 2025

¹⁴ Parsons, T. (1951). *The Social System*. New York: The Free Press.

¹⁵ Hasil wawancara dengan Bapak Tessa, 2 Mei 2025

“...kalau gara-gara itu kita bisa telat 20 menit... otomatis udah beberapa pelanggan hilang.”

(Wawancara dengan Indra, 1 Mei 2025)¹⁶

Lebih jauh, dampak ini tidak hanya mengubah rute dan waktu, namun juga relasi sosial dan ritme kehidupan publik di kawasan Rawamangun. Banyak pedagang yang harus memutar jalur lebih jauh untuk bisa mencapai tempat jualan, sebagaimana dikisahkan oleh Pak Tarmudi:

“...kalau mau lewat aja udah susah banget, ngerasa banget... nyampe ke sini lebih lama, harus muter balik lebih jauh.”

(Wawancara dengan Pak Tarmudi, 1 Mei 2025)¹⁷

Situasi ini tidak hanya berdampak pada waktu dan fisik, tetapi juga secara psikologis. Kemacetan yang berkepanjangan, perubahan jalur mendadak, dan kesulitan akses menyebabkan kelelahan serta potensi stres yang meningkat, khususnya pada pengguna jalan yang menghadapi situasi tersebut setiap hari. Gangguan ini menjadi salah satu bentuk disfungsi laten sebagaimana dijelaskan oleh Robert K. Merton bahwa dalam proses pembangunan akan selalu ada fungsi tak terduga yang dapat memunculkan ketegangan sosial baru (Merton, R. K. (1968)).¹⁸

Distraksi ini juga menggambarkan kurangnya kesiapan sistem pendukung dari pihak pemerintah dalam menghadirkan mitigasi sosial yang memadai. Sejumlah informan menyatakan bahwa mereka tidak pernah menerima informasi atau solusi yang ditawarkan secara langsung, baik dalam bentuk rekayasa lalu lintas maupun bantuan untuk pelaku usaha yang terdampak:

“...pemerintah enggak ada ngasih tahu solusi kemacetan di sini.”

(Wawancara dengan Ibu Israwati, 2 Mei 2025)¹⁹

Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa proyek pembangunan LRT Fase 1B, meskipun membawa misi modernisasi dan efisiensi transportasi, telah menimbulkan distraksi terhadap aksesibilitas sosial warga. Gangguan ini berdampak pada ritme mobilitas, hubungan sosial, ekonomi harian, serta kondisi psikologis masyarakat. Distraksi ini seharusnya tidak diabaikan dalam evaluasi pembangunan karena menyentuh langsung aspek fungsional masyarakat urban. Ketidakseimbangan sementara yang tidak dikelola dengan baik dapat menurunkan kualitas hidup warga dan menimbulkan resistensi sosial terhadap pembangunan (Nurokhman,dkk. 2025).²⁰

¹⁶ Hasil wawancara dengan Bapak Indra, 1 Mei 2025

¹⁷ Hasil wawancara dengan Bapak Nurhadi, 2 Mei 2025

¹⁸ Merton, R. K. (1968). *Social Theory and Social Structure*. New York: The Free Press.

¹⁹ Hasil wawancara dengan Ibu Israwati, 2 Mei 2025

²⁰ Nurokhman, N., Suryanto, S., Subagyo, S., & Madazzaman, W. Y. (2025). *Dampak Transportasi Sistem Light Rail Transits terhadap Kemacetan Lalu Lintas dan Emisi Carbon di Jakarta*. *Civil Engineering and Technology Journal*, 7(1), 37–48.

C. Strategi Adaptasi Pengguna Jalan Terhadap Perubahan Sosial

Proses pembangunan LRT menyebabkan kemacetan lalu lintas yang cukup parah, terutama di wilayah dengan volume kendaraan yang tinggi seperti Jalan Pemuda. Beberapa faktor yang memicu kemacetan tersebut antara lain penyempitan jalan, terbatasnya jalur alternatif, dan tingginya penggunaan kendaraan pribadi. Selain itu, perilaku pengemudi yang tidak disiplin serta kurangnya fasilitas pendukung jalan turut memperburuk situasi. Untuk mengatasi persoalan ini, pemerintah telah menerapkan sejumlah kebijakan seperti sistem ganjil-genap, penerapan jalur satu arah, pengembangan moda transportasi umum, dan pembangunan trotoar. Meski demikian, dibutuhkan upaya lebih lanjut berupa optimalisasi manajemen lalu lintas, peningkatan kualitas layanan transportasi publik, koordinasi antarinstansi yang lebih efektif, serta peningkatan kesadaran masyarakat guna mengurangi dampak kemacetan yang ditimbulkan. (Fanifia, Salsabila, Yudhistira, Yudanto, & Arkan, 2024).²¹

Pembangunan LRT Fase 1B dengan rute Velodrome – Manggarai membawa dampak besar terhadap pola mobilitas dan aksesibilitas masyarakat di kawasan Rawamangun. Dampak tersebut tidak hanya terlihat pada perubahan fisik sistem transportasi, tetapi juga menimbulkan berbagai penyesuaian sosial yang harus dilakukan oleh para pengguna jalan. Respons terhadap perubahan ini tampak dari strategi adaptasi yang dijalankan oleh masyarakat dalam menghadapi kondisi baru, seperti perubahan rute, kemacetan akibat proyek konstruksi, hingga terbatasnya akses langsung ke halte yang sebelumnya mudah dijangkau. Beragam kelompok, seperti pedagang kecil, pengemudi transportasi informal, dan pengguna transportasi umum termasuk mahasiswa, menyesuaikan rutinitas harian mereka dengan perubahan yang terjadi. Selama masa pembangunan LRT, terjadi penyempitan jalur jalan yang berdampak sementara pada meningkatnya kemacetan, terutama pada waktu-waktu sibuk atau jam padat lalu lintas. (Kilang dkk, 2025).²²

Perubahan infrastruktur akibat pembangunan LRT Fase 1B turut dirasakan langsung oleh para pelaku usaha kecil di kawasan Rawamangun, salah satunya adalah Bapak Tarmudi, seorang pedagang bakpao berusia 50 tahun yang setiap hari menjajakan dagangannya di sekitar Jalan Pemuda, tepatnya di depan gedung Pascasarjana Universitas Negeri Jakarta. Sejak dimulainya proyek pembangunan LRT, ia mulai menghadapi berbagai kendala dalam aktivitas jual-beli hariannya, terutama terkait dengan perubahan akses jalan dan mobilitas. Dalam wawancara yang dilakukan pada 1 Mei 2025, Bapak Tarmudi mengungkapkan bahwa ia kini harus menempuh rute yang lebih jauh karena jalur yang biasa digunakan untuk memutar balik telah ditutup atau dialihkan akibat proyek tersebut.

*“muter balik biasanya lewat sana” ujarnya sambil menunjuk ke arah Jalan Pemuda
“...lebih capek, lebih jauh. kadang juga suka ada penutupan, jadi muter lewat pos
polisi”*

(Wawancara dengan Tarmudi, 1 Mei 2025)²³

Pengalaman ini menunjukkan bentuk nyata dari strategi adaptasi yang dilakukan oleh pelaku ekonomi mikro terhadap gangguan ruang dan aksesibilitas di tengah

²¹ Fanifia, F., Salsabila, D. W., Yudhistira, K., Yudanto, L. P., & Arkan, M. T. (2024, October). Analisis Penyebab Kemacetan Akibat Proyek Pembangunan LRT Jakarta Velodrome - Manggarai. Retrieved from

²² Kilang Permatasari, -Cahyaning, & Kristiyanto, H. (2025). DAFTAR ISI (Vol. 7, Issue 1).

²³ Hasil Wawancara dengan Bapak Tarmudi, 1 Mei 2025

pembangunan. Meski merasa lelah dan mobilitasnya terganggu, Bapak Tarmudi tetap berusaha bertahan dengan menyesuaikan rute dan waktu operasionalnya.

Dampak pembangunan LRT Fase 1B rute Velodrome–Manggarai juga dirasakan oleh Bapak Indra, seorang penjual kopi keliling berusia 30 tahun yang setiap hari memulai aktivitasnya dari gudang penyimpanan di kawasan Cempaka Putih. Dalam wawancara, ia menyampaikan keluhannya terkait kemacetan yang semakin parah sejak proyek pembangunan berlangsung. Ia menjelaskan bahwa jarak tempuh yang seharusnya bisa diselesaikan dalam waktu sekitar 10 menit kini bisa memakan waktu dua kali lipat, yakni 15 hingga 20 menit, terutama pada jam-jam sibuk. Hal ini disebabkan oleh penyempitan jalan, penutupan akses tertentu, serta penumpukan kendaraan di titik-titik tertentu di sekitar Jalan Pemuda. Ia bahkan menyebut bahwa untuk mencapai lokasi jualannya di Rawamangun, ia terpaksa memutar lebih jauh, yaitu hingga sebelum lampu merah Arion, demi menghindari kemacetan yang tidak bisa diprediksi. Seperti halnya Bapak Tarmudi, Bapak Indra pun mulai menyesuaikan diri dengan kondisi tersebut, baik dari segi waktu keberangkatan maupun jalur distribusi.

“jarak tempuhnya lumayan jauh karena saya dari gudang yang ada di cempaka putih” ujarnya

“...yg harusnya sampe 10 menit kadang bisa 15 sampai 20 menit karena kemacetan itu”

“muternya sampe sebelum lampu merah arion”

(Wawancara dengan Indra, 1 Mei 2025)²⁴

Adaptasi ini menjadi langkah penting baginya agar tetap bisa menjaga ritme usaha dan menjangkau pelanggan meskipun harus menghadapi tantangan mobilitas harian yang semakin kompleks akibat pembangunan infrastruktur tersebut.

Kak Tessa, seorang mahasiswa Universitas Negeri Jakarta angkatan 2021, juga merasakan langsung dampak dari pembangunan LRT Fase 1B terhadap mobilitas hariannya. Sebagai pengguna transportasi umum, khususnya Transjakarta, ia mengakui bahwa proyek pembangunan tersebut membawa perubahan signifikan terhadap kondisi lalu lintas yang ia lewati setiap hari menuju kampus. Dalam wawancara, Tessa menyampaikan bahwa sejak adanya pembangunan LRT, kondisi jalan menjadi jauh lebih macet dibandingkan sebelumnya. Ia mencatat bahwa waktu tempuh perjalanannya kini bisa bertambah sekitar 15 hingga 20 menit, tergantung pada kepadatan lalu lintas saat itu. Hal ini membuatnya merasa terganggu, karena harus menyesuaikan waktu keberangkatan agar tidak terlambat menghadiri perkuliahan. Sebagai bentuk adaptasi, Tessa kini memilih strategi perjalanan yang lebih fleksibel, salah satunya dengan turun di Stasiun Klender untuk menghindari titik kemacetan utama, lalu melanjutkan perjalanan ke kampus menggunakan layanan transportasi online seperti Grab.

“biar ga kena macet biasanya aku turun di stasiun klender dan lanjut naik grab ke kampusnya”

(Wawancara dengan Tessa, 2 Mei 2025)²⁵

Strategi ini menurutnya lebih efisien dibandingkan memaksakan diri menempuh jalur biasa yang seringkali terhambat proyek konstruksi dan penyempitan jalan. Pengalaman Kak Tessa mencerminkan bagaimana kalangan mahasiswa, sebagai

²⁴ Hasil Wawancara dengan Indra, 1 Mei 2025

²⁵ Hasil Wawancara dengan Tessa, 1 Mei 2025

pengguna jalan yang aktif dan fleksibel, melakukan penyesuaian rute dan waktu sebagai bentuk respons terhadap perubahan sosial yang ditimbulkan oleh pembangunan infrastruktur kota.

Bapak Nurhadi, seorang sopir bajaj berusia 60 tahun, telah menjalani profesinya selama kurang lebih satu dekade. Dalam keluarganya, ia berperan sebagai tulang punggung yang menjadi sumber penghasilan utama. Seiring dengan berlangsungnya pembangunan LRT Fase 1B rute Velodrome – Manggarai, ia pun turut merasakan dampaknya terhadap aktivitas sehari-harinya sebagai pengemudi transportasi tradisional. Meskipun tidak sepenuhnya menghambat pekerjaannya, ia mengakui bahwa pembangunan tersebut cukup memengaruhi kelancaran perjalanan, terutama karena kondisi lalu lintas yang menjadi lebih padat dari biasanya. Ia mengeluhkan bahwa dalam situasi macet, dirinya tidak bisa mengatur waktu kerja secara efektif karena sulit memprediksi waktu tempuh antar tujuan.

*”...masalahnya kan kita gabisa nguber waktu karena macet” ungkapanya
dalam wawancara*

(Wawancara dengan Nurhadi, 2 Mei 2025)²⁶

Menurutnya, bukan jumlah penumpang yang menurun secara drastis, melainkan efektivitas waktu tempuh yang menjadi tantangan utama. Sebagai bentuk adaptasi, Bapak Nurhadi mulai menyesuaikan rute dan jam operasionalnya agar tetap dapat melayani penumpang dengan maksimal. Ia juga lebih selektif dalam memilih jalur, menghindari titik-titik kemacetan berat agar dapat menghemat waktu dan bahan bakar. Pengalaman Bapak Nurhadi menunjukkan bahwa pekerja sektor transportasi informal harus terus berstrategi untuk tetap bertahan di tengah perubahan infrastruktur dan dinamika kota yang tidak menentu.

Berdasarkan uraian mengenai strategi adaptasi pengguna jalan terhadap perubahan sosial akibat pembangunan LRT Fase 1B rute Velodrome–Manggarai, dapat disimpulkan bahwa masyarakat Rawamangun, baik pelaku ekonomi informal maupun pengguna transportasi umum, menunjukkan berbagai bentuk penyesuaian dalam menghadapi perubahan aksesibilitas dan kondisi lalu lintas. Meskipun pembangunan ini bertujuan untuk meningkatkan sistem transportasi jangka panjang, pada tahap pelaksanaannya banyak masyarakat yang terdampak secara langsung, terutama dari sisi waktu tempuh, kemacetan, dan gangguan akses harian. Strategi adaptasi yang dilakukan bersifat spontan dan praktis, menunjukkan ketahanan warga dalam mempertahankan aktivitas harian dan keberlangsungan ekonomi di tengah dinamika pembangunan infrastruktur.

D. Dampak Pembangunan terhadap Aktivitas Sosial dan Ekonomi Masyarakat

Pembangunan infrastruktur transportasi massal seperti Light Rail Transit (LRT) Fase 1B rute Velodrome-Manggarai membawa dinamika yang kompleks khususnya bagi masyarakat sekitar Rawamangun. Di satu sisi, proyek ini diharapkan menjadi solusi atas permasalahan kemacetan dan meningkatkan aksesibilitas antar wilayah di Jakarta. Namun, di sisi lain, percepatan pembangunan ini tidak terlepas dari dampak sosial dan ekonomi yang langsung dirasakan oleh masyarakat sekitar, seperti pedagang kecil, pengemudi transportasi tradisional seperti bajaj, mahasiswa, dan

²⁶ Hasil Wawancara dengan Nurhadi, 1 Mei 2025

warga setempat. Aktivitas sosial yang sebelumnya terbangun secara organik di ruang-ruang publik kini mengalami disrupsi akibat pembatasan akses dan perubahan pola mobilitas. Salah satu dampak pembangunan proyek LRT yang paling dirasakan dalam aspek sosial yaitu semakin parahnya kemacetan lalu lintas di sekitar Rawamangun, terlebih lagi saat *rush hour* tepatnya pada pagi hari dan sore hari. (detikNews, 2024).²⁷ Dampak ini tentunya dirasakan langsung oleh Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta. Mereka merasa semenjak adanya pembangunan proyek LRT, mobilitas mereka ketika ingin menuju kampus di pagi hari menjadi terhambat akibat penyempitan jalan raya, terlebih lagi bagi mereka pengguna transportasi umum seperti TransJakarta. Penutupan sementara beberapa halte juga menjadi dampak negatif lain yang merugikan mahasiswa dan pengguna TransJakarta yang lain karena harus melakukan transit lebih banyak dibanding sebelumnya. (ANTARA NEWS, 2024).²⁸ Hal ini membuat mereka terpaksa menempuh jalur alternatif yang lebih jauh dengan waktu tempuh yang lebih lama, sehingga aksesibilitas mereka terganggu. Akibatnya, beberapa dari mahasiswa mengalami keterlambatan pada saat masuk kelas yang akan memengaruhi akademik mereka. Seperti pada salah satu informan bernama Tessa yang merupakan mahasiswi UNJ. Tessa mengeluhkan waktu tempuh yang lebih lama pada saat ia menuju kampus. Ia menyampaikan bahwa terdapat perbedaan waktu tempuh sekitar 15-20 menit lebih lama pada saat sebelum dan sesudah adanya pembangunan proyek LRT ini, khususnya di pagi, siang, dan sore hari. Hal tersebut menurut Tessa sangat mengganggu karena dapat mengakibatkan ia terlambat mengikuti perkuliahan.

“...ngerasa sih keganggu karena kemacetan tadi kan, jadi dari rumah juga harus lebih cepet otw-nya dibanding sebelumnya. waktu di perjalanan lebih lama dari biasanya.”

(Wawancara dengan Tessa, 2 Mei 2025).²⁹

Hal serupa juga dialami oleh Nurhadi (60) yang berprofesi sebagai pengemudi bajaj. Nurhadi sangat merasa semenjak adanya proyek pembangunan LRT ini kemacetan lalu lintas semakin tidak bisa dihindari karena adanya penyempitan jalan. Kemacetan lalu lintas sangat membuang waktu bagi dirinya karena harus waktu tempuh yang lebih lama dari yang biasanya.

“...jalan dipersempit, buang waktu. kalo ini aturan sepuluh menit, bisa jadi setengah jam.”

(Wawancara dengan Nurhadi, 1 Mei 2025)³⁰

Kemacetan yang timbul akibat penyempitan jalan raya memiliki efek domino pada kehidupan sosial masyarakat. Pertama, peningkatan tingkat stres dan kelelahan menjadi tak terhindarkan bagi pengguna jalan, baik pengendara maupun penumpang, karena waktu tempuh yang lebih lama dan kondisi lalu lintas yang tidak bergerak. Hal

²⁷ Gisella Previan Laoh. (2024). Proyek LRT Fase 1B Persempit Jalan di Rawamangun, Macet Rutin Pagi dan Sore. detikNews. diakses pada 23 juni melalui

²⁸ Kausar Ilham. (2024). Dampak proyek LRT, Transjakarta tutup sementara dua halte. ANTARA NEWS. diakses pada 23 Juni 2025 melalui

²⁹ Hasil Wawancara dengan Tessa, 1 Mei 2025

³⁰ Hasil Wawancara dengan Nurhadi, 1 Mei 2025

ini berpotensi memicu peningkatan agresi dan frustrasi di jalan, yang dapat merusak suasana hati dan interaksi sosial sehari-hari. Kedua, polusi udara dan suara yang memburuk akibat kemacetan lalu lintas juga berdampak pada kesehatan dan kenyamanan sosial. Paparan polusi jangka panjang dapat memicu masalah pernapasan dan kesehatan lainnya, yang pada gilirannya mengurangi kualitas hidup dan partisipasi masyarakat dalam aktivitas sosial. Suara bising kendaraan yang konstan juga menciptakan lingkungan yang tidak nyaman, mengganggu ketenangan dan konsentrasi.

Secara ekonomi, dampak yang dirasakan akibat pembangunan proyek LRT Fase 1B rute Velodrome-Manggarai ini adalah pedagang kaki lima dan pengemudi bajaj. Dari hasil wawancara, diketahui bahwa pedagang kaki lima yaitu Tarmudi (56) yang merupakan pedagang bakpao keliling dan Indra (30) yang merupakan pedagang kopi keliling mengalami penurunan pendapatan karena pembangunan proyek LRT Fase 1B. Tarmudi menyampaikan bahwa semenjak ada kemacetan dan penutupan akses jalan yang biasanya ia lewati, dirinya harus menempuh jalan yang jaraknya lebih jauh sehingga mengalami keterlambatan untuk sampai ke lokasi berjualan. Terlambatnya Tarmudi tiba di lokasi mengakibatkan ia kehilangan beberapa pelanggan karena, jadi pendapatannya berkurang.

“sebelum kemacetan ya seratus ribu mah dapet, teh. Tapi sejak ada pembangunan LRT jarang ada yang beli...”
(Wawancara dengan Tarmudi, 1 Mei 2025).³¹

Pengalaman serupa juga dialami oleh Indra (30) yang merupakan pedagang kopi keliling. Menurutny, proyek pembangunan LRT Fase 1B ini, akses jalan yang ditempuh lebih jauh dari biasanya dan memakan waktu yang lebih lama hingga 20 menit. Keterlambatan Indra untuk tiba di lokasi membuat dirinya kehilangan beberapa pelanggan. Hal tersebut ia rasakan semenjak ada proyek pembangunan LRT ini.

“...setengah tujuh kan kita udah sampe sini, kalo misal telat 20 menit, terus kita sampe sini jam 7, otomatis udah sepi kehilangan beberapa pelanggan.”
(Wawancara dengan Indra, 1 Mei 2025)³²

Karena kemacetan lalu lintas yang mengharuskan dirinya menempuh perjalanan yang lebih jauh, dirinya menjadi kehilangan beberapa pelanggan karena tiba di lokasi dagang terlambat. Hal itu tentunya berpengaruh terhadap pendapatannya. Indra menyampaikan bahwa sebelum ada proyek pembangunan LRT dirinya bisa mendapat omset kurang lebih Rp370.000 per hari jika memenuhi target. Namun, karena kemacetan lalu lintas yang terjadi akibat dari pembangunan proyek tersebut, omset yang diperoleh Indra pun menurun karena seringkali kehilangan beberapa pelanggan.

Secara keseluruhan, pembangunan proyek LRT Fase 1B rute Velodrome-Manggarai menyebabkan kemacetan yang mengganggu mobilitas mahasiswa dan pengemudi bajaj, sehingga menimbulkan keluhan terkait waktu tempuh yang lebih

³¹ Hasil Wawancara dengan Tarmudi, 1 Mei 2025

³² Hasil Wawancara dengan Indra, 1 Mei 2025

lama dan kesulitan akses jalan. Pedagang kaki lima di sekitar lokasi pembangunan mengalami penurunan pendapatan akibat berkurangnya pelanggan selama masa konstruksi. Dampak sosial ekonomi ini menunjukkan adanya gangguan signifikan terhadap aktivitas sehari-hari masyarakat sekitar proyek, terutama dalam hal mobilitas dan penghasilan. Pembangunan proyek LRT memberikan tekanan sementara pada kondisi sosial ekonomi lokal yang perlu diperhatikan dalam pelaksanaan agar dampak negatifnya dapat diminimalkan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwasannya proyek pembangunan infrastruktur untuk menghadapi kepadatan mobilitas masyarakat khususnya di daerah Jakarta, memiliki tujuan yang positif kedepannya yakni memberikan integrasi atas transportasi publik untuk menjadikannya lebih nyaman dan ramah lingkungan. Namun, sesuai dengan gagasan yang disampaikan Merton, bahwa dalam setiap proses yang mengarah ke perubahan ataupun pertumbuhan akan terciptanya fungsi manifes dan laten yang tergambarkan dalam pembangunan jalur LRT Fase 1B: Velodrome-Manggarai. Distraksi semacam kemacetan, menjadi salah satu fungsi atau hasil yang tidak disengaja dari adanya pembangunan. Meskipun begitu, masyarakat mencoba berdamai dengan mengubah beberapa ritme perjalanan mereka, ini dapat dikatakan sebagai bentuk strategi adaptasi bagi pengguna jalan yang terdampak. Namun hal ini, bukanlah menjadi sesuatu yang dapat diabaikan saja, pasalnya hal ini memberikan dampak yang signifikan terhadap pengguna jalan baik dari kalangan mahasiswa, pedagang, hingga masyarakat yang tinggal disekitar kawasan pembangunan.

Berdasarkan hasil temuan dalam penelitian ini, pembangunan LRT Fase 1B pada rute Velodrome–Manggarai memang merupakan bentuk modernisasi transportasi publik yang membawa dampak jangka panjang dalam menciptakan keterhubungan wilayah dan efisiensi mobilitas. Namun demikian, proyek ini juga menimbulkan distraksi sosial yang cukup signifikan, seperti terganggunya aksesibilitas harian, tekanan ekonomi bagi pelaku usaha kecil, dan perubahan pola mobilitas masyarakat. Oleh karena itu, saran dalam penelitian ini ditujukan kepada beberapa pihak terkait:

1. Kepada Pemerintah dan Pemangku Kebijakan

Perlu adanya perencanaan sosial yang matang sebelum memulai proyek infrastruktur besar seperti LRT. Aspek sosial harus menjadi pertimbangan utama sejajar dengan aspek teknis dan ekonomi. Pemerintah sebaiknya mengadakan *social impact assessment* secara komprehensif serta menyiapkan strategi mitigasi sejak awal. Informasi publik mengenai perubahan lalu lintas, penutupan jalan, dan jalur alternatif juga harus disampaikan secara masif, akurat, dan berkelanjutan agar masyarakat dapat mempersiapkan diri menghadapi dampaknya.

2. Kepada Pengelola Proyek dan Kontraktor

Dalam proses pembangunan, penting untuk tetap memperhatikan aksesibilitas masyarakat sekitar, terutama kelompok rentan seperti pelaku ekonomi informal dan pengguna transportasi umum. Fasilitas sementara seperti jalur pejalan kaki, akses darurat untuk warga, dan pemberitahuan lokasi kerja harus disediakan dengan baik. Koordinasi dengan aparat wilayah dan RT/RW setempat juga penting untuk menjamin transparansi serta mengurangi potensi resistensi sosial.

3. Kepada Masyarakat

Masyarakat perlu membangun kesadaran kolektif bahwa pembangunan merupakan proses yang sementara namun bertujuan jangka panjang. Adaptasi

- terhadap perubahan adalah hal yang krusial. Oleh karena itu, strategi adaptif seperti menyesuaikan waktu keberangkatan, mencari rute alternatif, atau menggunakan moda transportasi yang lebih efisien perlu terus dilakukan. Selain itu, masyarakat juga dapat secara aktif menyampaikan aspirasi dan keluhan kepada pihak berwenang agar proses pembangunan lebih responsif terhadap kebutuhan warga.
4. Untuk Penelitian Selanjutnya
- Penelitian ini dapat dikembangkan lebih lanjut dengan melibatkan lebih banyak informan dari kelompok yang berbeda, seperti pegawai sektor formal, lansia, atau penyandang disabilitas. Kajian kuantitatif atau pemetaan spasial dampak juga bisa dijadikan pendekatan lanjutan agar hasil yang diperoleh semakin komprehensif dan mendukung pengambilan kebijakan berbasis bukti.

DAFTAR REFERENSI

- Kausar Ilham. (2024). Dampak proyek LRT, Transjakarta tutup sementara dua halte. ANTARA NEWS. diakses pada 23 Juni 2025 melalui <https://www.antaranews.com/berita/4534810/dampak-proyek-lrt-transjakarta-tutup-sementara-dua-halte>
- Bachtiar, Z., & Pasaribu, R. (2023). Dampak Lingkungan Ekologis Akibat Proyek Pembangunan Jalur Rel Light Rapid Transit (LRT) Jabotabek Di Jakarta. *Local Engineering*, 1(1), 1-10.
- Devi, A. S., Hotimah, K., Sakha, R., Karimullah, A., & Anshori, M. I. (2022). Mewawancarai Kandidat: Strategi untuk Meningkatkan Efisiensi dan Efektivitas. 2(2), 66–78. <https://doi.org/10.59603/masman.v2i2>.
- Fanifia, F., Salsabila, D. W., Yudhistira, K., Yudanto, L. P., & Arkan, M. T. (2024, October). Analisis Penyebab Kemacetan Akibat Proyek Pembangunan LRT Jakarta Velodrome - Manggarai. Retrieved from [www.researchgate.net](https://www.researchgate.net/publication/384512119): https://www.researchgate.net/scientificrecruitment/?utm_source=researchgate&utm_medium=communityloggedout&utm_campaign=indextop&tp=eyJjb250ZXh0Ijpb7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19.
- Gisella Previaan Laoh. (2024). Proyek LRT Fase 1B Persempit Jalan di Rawamangun, Macet Rutin Pagi dan Sore. detikNews. diakses pada 23 juni melalui <https://news.detik.com/berita/d-7383339/proyek-lrt-fase-1b-persempit-jalan-di-rawamangun-macet-rutin-pagi-dan-sore/amp>
- Kilang Permatasari, -Cahyaning, & Kristiyanto, H. (2025). DAFTAR ISI (Vol. 7, Issue 1). <https://jurnal.ucy.ac.id/index.php/CivETech/issue/archive>.
- Nurokhman, N., Suryanto, S., Subagyo, S., & Madazzaman, W. Y. (2025). DAMPAK TRANSPORTASI SISTEM LIGHT RAIL TRANSITS TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS DAN EMISI CARBON DI JAKARTA. *Civil Engineering and Technology Journal*, 7(1), 37-48. <https://jurnal.ucy.ac.id/index.php/CivETech/issue/archive>

- Parsons, T. (1951). *The Social System*. New York: The Free Press.
- Parsons, T. (1971). *The System of Modern Societies*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Parsons, T. (1977). *Social Systems and the Evolution of Action Theory*. New York: The Free Press.
- Ramadianti, K., & Widyaningsih, N. (2020). Kajian Preferensi Pengguna Moda Transportasi Kereta Api LRT Jakarta Menuju Stasiun LRT Velodrome. *Wahana Teknik Sipil: Jurnal Pengembangan Teknik Sipil*, 25(2), 158-165.
- Rahman, A. Z., & Novitasari, D. D. (2018). KEBIJAKAN PEMBANGUNAN DESA MELALUI PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI DALAM UPAYA PEMERATAAN PEMBANGUNAN. *JURNAL MANAJEMEN DAN KEBIJAKAN PUBLIK*, 3(2), 85–91.
- Rastika, I., dan Farisa, F., F. (2021). Jokowi: Kenapa LRT Ini Dibangun? Kita Ingin Transportasi Massal Terintegrasi. Jakarta: [Kompas.com](https://nasional.kompas.com/read/2021/06/09/10532391/jokowi-kenapa-lrt-ini-dibangun-kita-ingin-transportasi-massal-terintegrasi). Diakses pada 23 Juni 2025 melalui <https://nasional.kompas.com/read/2021/06/09/10532391/jokowi-kenapa-lrt-ini-dibangun-kita-ingin-transportasi-massal-terintegrasi>
- Safarudin, R., Zulfamanna., Kustati, M., & Sepriyanti, N. (2023). Penelitian Kualitatif. *INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research*, vol 3. <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>.
- Website, A., Lambertina, M., Aran, B., Pitang, Y., & Wijayanti, A. R. (n.d.). Jurnal Keperawatan Muhammadiyah Pengalaman Melaksanakan Pencegahan Transmisi COVID-19 pada Lansia INFORMASI ABSTRACT Korespondensi. In *Jurnal Keperawatan Muhammadiyah* (Vol. 7, Issue 2). <http://journal.um-surabaya.ac.id/index.php/JKM>.
- Wirawan, L., Erwin, B., & Ismanto, R. (2025). PERANCANGAN STASIUN LRT PASAR PRAMUKA DI JAKARTA PUSAT DENGAN PENERAPAN TOD (TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT). *Jurnal KaLIBRASI: Karya Lintas Ilmu Bidang Rekayasa Arsitektur, Sipil, Industri*, 8(1), 19-27.
- Parsons, T. (1951). *The Social System*. New York: The Free Press.
- Merton, R. K. (1968). *Social Theory and Social Structure*. New York: The Free Press.
- Nurokhman, N., Suryanto, S., Subagyo, S., & Madazzaman, W. Y. (2025). *Dampak Transportasi Sistem Light Rail Transits terhadap Kemacetan Lalu Lintas dan Emisi Carbon di Jakarta*. *Civil Engineering and Technology Journal*, 7(1), 37–48.