

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang Masalah

Stasiun LRT (Light Rail Transit) adalah cara transportasi perkotaan berbasis jalan rel yang efektif untuk memenuhi permintaan perjalanan jarak jauh. Stasiun-stasiun ini ringan dan dapat menghemat energi, biaya, dan waktu jarak tempuh. Stasiun juga dapat melakukan bisnis pendukung seperti toko. Namun, kekurangan layanan transportasi umum membuat orang memilih menggunakan kendaraannya sendiri daripada transportasi yang disediakan untuk umum. Akibatnya, jumlah kendaraan meningkat, menyebabkan kemacetan yang mengganggu kehidupan sehari-hari. (Adityawarman et al., 2020).

Selain itu, pembangunan stasiun LRT di berbagai lokasi, termasuk di sekitar Stasiun Ciliwung, memberikan dampak sosial yang besar bagi masyarakat di sekitarnya. Proses pembangunan yang berlangsung dalam waktu lama mengakibatkan kemacetan lalu lintas, pencemaran udara akibat debu dan emissions dari alat berat, serta peningkatan suara yang mengganggu ketenangan warga lokal. Beberapa rumah dan bisnis yang terletak di sekitar proyek LRT mengalami dampak langsung, seperti terbatasnya akses dan kemungkinan penurunan nilai properti. Selain itu, perubahan penggunaan lahan akibat proyek ini juga berdampak pada lingkungan, di mana banyak ruang terbuka hijau yang harus dihilangkan untuk proyek infrastruktur.

Walaupun LRT diharapkan bisa mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi dalam jangka panjang, dampak negatif terhadap lingkungan dan sosial harus tetap dipertimbangkan. Pemerintah dan pengelola proyek perlu mencari cara mitigasi yang lebih baik, seperti merehabilitasi lingkungan dengan konsep taman vertikal, menyediakan akses yang lebih baik bagi masyarakat yang terdampak, serta menerapkan praktik pengelolaan lingkungan yang lebih berkelanjutan sehingga manfaat dari pembangunan ini bisa dirasakan secara optimal tanpa mengorbankan kualitas hidup warga sekitar.

Pembangunan jalur LRT menyebabkan terjadinya konflik antara pemerintah dan masyarakat yakni diantaranya konflik yang membahas masalah terhadap sosial, ekonomi, dan politik. Konflik umum paling sering muncul selama pembangunan proyek infrastruktur besar seperti LRT adalah pembebasan lahan. Tanah yang akan digunakan untuk pembangunan LRT harus dipertimbangkan dengan matang karena seringkali berdampak pada pemeliharaan fasilitas umum, pemilik usaha, dan kawasan permukiman. Hal ini dapat mengakibatkan berkembangnya warga terkena dampak protes, terutama jika proses pemberian lahan tidak dilakukan secara adil atau jika mereka mengalami ganti rugi yang tidak dipahami. Sebagai contoh, pada saat pembangunan LRT Jabodebek di Jakarta, beberapa warga yang tinggal di sepanjang perimeter LRT menyatakan ketidaksetujuannya terhadap ganti rugi lahan. Negosiasi yang terjadi pada saat itu seringkali memperparah ketegangan antara pemerintah dan masyarakat.

Dengan meningkatnya jumlah penduduk yang tinggal di sini, isu resistensi semakin meningkat. area bantaran sungai, melanggar ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 1991 tentang sungai. Foucault (1977) mengatakan bahwa afirmasi kekuasaan membawa resistensi. Resistensi terkait dengan kebijakan saat ini. Ini dapat dianalogikan dengan banyaknya tuntutan warga terhadap tempat tinggal yang layak di bantaran Sungai Ciliwung yang selalu bertentangan dengan kebijakan pemerintah tentang normalisasi Sungai Ciliwung. Pemerintah menganggap pemukiman yang semakin padat di bantaran Sungai Ciliwung di Jakarta menimbulkan ancaman bagi kualitas air sungai dan meningkatnya sumber pencemaran limbah domestik. (Pramudita et al., 2020).

Paradigma konflik berbasis kultural mengatakan bahwa memahami konflik yang berlangsung di tengah-tengah adalah penting. Dengan melihat dari sudut pandang masyarakat yang relevan, kita memiliki pemahaman tentang resistensi; namun, resistensi tersebut tidak selalu dapat dilihat. Terkadang kita menganggap suatu kelompok masyarakat adalah sepihak, tetapi dalam situasi lain mereka bisa menjadi lawan (Fedyani, 2015).

Dalam beberapa kasus, warga yang terdampak merasa kompensasi yang diberikan tidak sesuai dengan harapan mereka ada juga kasus di mana mereka tidak menerima kompensasi sama sekali. Akibatnya, konflik dan kehilangan mata pencaharian muncul. Untuk mencegah banjir, pemerintah Provinsi Jakarta menggusur MT Haryono di pinggir Kali Ciliwung dan merelokasi penduduknya ke rumah susun. Meskipun prosedur pengadaan tanah sebagian besar sudah sesuai dengan ketentuan yang berlaku, namun ada beberapa yang belum sesuai terkait dengan proses ganti rugi. Dalam kasus Depo LRT Jabodebek di Jatimulya, terdapat masalah mengenai besaran ganti rugi yang diterima masyarakat dan sengketa tentang kepemilikan bangunan di tanah milik pemerintah. Pelaksana pengadaan tanah juga menitipkan uang ganti rugi ke pengadilan negeri jika warga tidak puas dengan nilai kompensasi.

Untuk informasi umum tentang pengadaan lahan untuk pembangunan LRT Jabodebek. Sejak 5 Juni 2018, Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) telah mengalokasikan dana sebesar Rp1,3 triliun untuk membeli lahan untuk LRT Jabodebek. Pembangunan lintasan sepanjang 41,2 km<sup>16</sup> membutuhkan total Rp32,6 triliun. PT Adhi Karya (Persero) Tbk juga membangun hunian berkonsep transit-oriented development (TOD) di sekitar stasiun LRT, termasuk Stasiun LRT Ciliwung<sup>3</sup>. Adhi Karya bekerja sama dengan pemerintah daerah dan pemilik lahan untuk membangun hunian dengan radius minimal 800-900 meter dari stasiun 3.

PT Adhi Karya (Persero) Tbk, sebagai kontraktor utama, tidak hanya fokus pada pengadaan lahan untuk lintasan, tetapi juga aktif dalam pembangunan hunian berbasis konsep transit-oriented development (TOD) di sekitar stasiun LRT. Konsep TOD bertujuan untuk menciptakan kawasan yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal, sehingga memudahkan aksesibilitas dan mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Pembangunan hunian ini direncanakan dalam jarak minimal 800 hingga 900 meter dari stasiun LRT, termasuk Stasiun LRT Ciliwung yang merupakan salah satu stasiun kunci dalam proyek LRT Jabodebek.

Melalui kolaborasi antara Adhi Karya, pemerintah daerah, dan pemilik lahan, diharapkan akan terwujud kawasan yang tidak hanya mendukung mobilitas penduduk, tetapi juga memberikan manfaat ekonomi dan sosial bagi masyarakat sekitar. Proyek ini diharapkan dapat memberikan dampak positif bagi

perkembangan wilayah Jabodebek dengan mempermudah akses transportasi dan mengurangi kemacetan yang selama ini menjadi tantangan utama di daerah tersebut. Dengan adanya hunian berkonsep TOD, diharapkan akan terbentuk integrasi yang baik antara tempat tinggal, area kerja, dan fasilitas publik, yang pada akhirnya dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat di sepanjang jalur LRT.

Namun, setelah proyek ini selesai, akan bermanfaat terutama untuk lintas jangka panjang, efisiensi waktu, dan efektivitas biaya. Rapat atau diskusi masyarakat umum akan meminimalkan konflik kepentingan. Para pemangku kepentingan, keterlibatan masyarakat, yang lebih mendasar. Dalam proses perencanaan untuk mengantisipasi dan meminimalkan potensi konflik. Dalam studi ini, kita akan mengkaji bagaimana lingkungan berpengaruh. Ekologi Kota Jakarta, terutama mengingat gejolak ruang terbuka hijau yang cocok untuk tracking dan konstruksi sarana prasarana demi kepentingan pembangunan LRT. Selain itu, kita juga dapat mengamati dampak positif lainnya dari pembangunan LRT, seperti pengurangan lalu lintas dan peningkatan angkutan massal untuk perjalanan pulang pergi. Penduduk mengubah gaya hidup perkotaan dari kendaraan pribadi untuk penggunaan transportasi secara umum. Waktu yang lebih cepat setelah pembangunan, perubahan penggunaan lahan dapat terjadi baik dalam dampak yang positif dan negatif bagi lingkungan yang ada sekitar dan masyarakat terdekat. (Bachtiar & Pasaribu, 2023).

Keberhasilan proyek LRT sangat bergantung pada keterlibatan aktif masyarakat. Rapat dan diskusi publik yang inklusif, melibatkan seluruh pemangku kepentingan, krusial untuk memahami aspirasi masyarakat dan mengantisipasi potensi konflik, terutama terkait pengadaan lahan dan perubahan tata ruang. Partisipasi masyarakat sejak tahap perencanaan akan menghasilkan solusi yang lebih adil dan meminimalkan perselisihan.

Kajian dampak lingkungan merupakan aspek penting lainnya, mengingat proyek ini berpotensi mempengaruhi ruang terbuka hijau (RTH) yang vital bagi keseimbangan ekosistem Jakarta. Walaupun LRT menawarkan dampak positif seperti penurunan polusi udara dan peningkatan kualitas hidup melalui transportasi massal yang ramah lingkungan, perubahan penggunaan lahan harus dikelola cermat agar dampak negatif terhadap RTH dan ekosistem lokal dapat diminimalisir.

Diharapkan LRT akan mengubah pola perjalanan masyarakat, mengurangi kemacetan dan polusi udara dengan mendorong penggunaan transportasi umum. Namun, perlu diwaspadai dampak sosial ekonomi di sekitar stasiun, seperti potensi kenaikan harga tanah yang dapat merugikan masyarakat berpenghasilan rendah. Oleh karena itu, mitigasi dampak negatif perubahan penggunaan lahan menjadi prioritas utama untuk memastikan pemerataan manfaat pembangunan.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pada permasalahan diatas, maka peneliti akan menjabarkan secara berturut berbentuk beberapa poin dari rumusan masalah yang ingin diteliti sebagai berikut:

1. Siapa saja aktor yang terlibat dalam negosiasi ruang tersebut?
2. Bagaimana dampak pembangunan rel LRT terhadap masyarakat dan penggunaan ruang di sekitar jalur rel?
3. Bagaimana proses negosiasi ruang dalam pembangunan rel LRT di DKI Jakarta?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini didasarkan pada rumusan masalah di atas antara lain:

1. Mengidentifikasi aktor-aktor yang terlibat dalam negosiasi ruang dan kepentingan mereka.
2. Menilai dampak sosial dan lingkungan dari pembangunan rel LRT terhadap masyarakat.
3. Analisis proses negosiasi ruang dalam pembangunan rel LRT di DKI Jakarta.

#### 1.4 Manfaat Penelitian

Dengan ditetapkannya rumusan masalah dan tujuan dari perancangan penelitian ini, maka manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Menyediakan rekomendasi bagi pengambil kebijakan untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam proses perencanaan.
2. Menjadi acuan bagi penelitian selanjutnya terkait penggunaan ruang dalam pembangunan infrastruktur.
3. Memberikan wawasan tentang dinamika negosiasi ruang dalam konteks pembangunan transportasi publik.

#### 1.5 Sistematika Penulisan

Adapun dalam sistematika penulisan dari proposal ini terbagi menjadi :

- 1) Bagian Awal  
Bagian ini berisikan halaman sampul (cover), daftar isi, daftar gambar, daftar lampiran, kata pengantar dan sebagainya.
- 2) Bagian Inti dalam penulisan proposal ini terdiri dari lima bab yang di antaranya:

##### **BAB I: PENDAHULUAN**

Bagian ini peneliti menuangkan mengenai latar belakang masalah yang dijadikan dasar dilakukannya penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

##### **BAB II: TINJAUAN PUSTAKA**

Bagian ini peneliti menuangkan kajian pustaka yang berupa penelitian terdahulu yang relevan untuk mendukung data penelitian, menuliskan kajian teori yang berfungsi untuk menganalisis permasalahan penelitian, dan kerangka pemikiran.

##### **BAB III: METODOLOGI PENELITIAN**

Bagian ini peneliti menuliskan serangkaian mengenai metode penelitian yang berisikan jenis dan pendekatan penelitian, teknik pengumpulan data, penentuan informan, penyajian data, analisis

data, serta lokasi dan jadwal penelitian.

#### **BAB IV: HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Bagian ini terdiri dari dua sub bagian yang terdiri dari hasil penelitian sebagai awalan dari gambaran umum dari persoalan yang menjadi fokus penelitian. Kemudian sub bagian pembahasan yang berisikan analisis mendalam dari persoalan yang menjadi fokus dalam penelitian.

#### **BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN**

Bagian ini terdiri dari sub bagian kesimpulan yang berisikan rangkuman dari penelitian yang telah dilakukan. Kemudian sub bagian saran yang berisikan masukan kepada beberapa pihak terkait pembahasan dalam penelitian.

#### 3) **Bagian Akhir**

Bagian ini berisikan daftar referensi, lampiran (jika ada)

