

Persepsi masyarakat terhadap LRT Jakarta fase 1B sebagai transportasi publik ramah lingkungan dan inklusif

Iqbal¹, Shafa Amalia Mumtaz¹, Tri Nugroho Sulistyantoro^{1,*}

¹Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta

Article Info

Available online

Keywords:

Public Transportation
Jakarta LRT
Environmentally Friendly
Inclusivity
Indonesia Emas 2045

Corresponding Author:

Tri Nugroho Sulistyantoro
195110502@uii.ac.id

Abstract

The construction of Jakarta Light Rail Transit (LRT) Phase 1B is a strategic initiative aimed at addressing urban challenges such as traffic congestion, carbon emissions, and unequal access to public transportation in the Greater Jakarta area (Jabodetabek). This study aims to examine public perception of the LRT Phase 1B project in supporting an environmentally friendly and inclusive transportation system aligned with the Indonesia Emas 2045 Vision. A descriptive quantitative approach was employed, utilizing an online questionnaire distributed to residents of Jabodetabek. Data from 31 respondents were analyzed using descriptive statistical methods, including mean scores and percentage distributions. The results indicate that most respondents are aware of the urgency of shifting toward low-emission transportation and perceive LRT as an efficient, eco-friendly mode with good accessibility, particularly for vulnerable groups. The respondents also view LRT Phase 1B as supporting equitable access and intermodal integration across the city. Furthermore, 90.3% of respondents expressed interest in using LRT as a daily mode of transport. These findings suggest that the LRT Jakarta Phase 1B project not only addresses urban mobility issues but also contributes significantly to the achievement of inclusive and sustainable development goals as mandated by the Indonesia Emas 2045 national agenda.

Copyright © 2025 Universitas Islam Indonesia
All rights reserved

Pendahuluan

Latar Belakang

Sebagai pusat pemerintahan dan aktivitas ekonomi nasional, Provinsi DKI Jakarta memegang peran strategis dalam pergerakan manusia dan barang. Namun, laju urbanisasi dan pertumbuhan kendaraan bermotor telah memicu kemacetan dan penurunan kualitas udara secara signifikan. (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta 2023) menunjukkan bahwa lebih dari 25 juta perjalanan harian terjadi di Jabodetabek, dengan lebih dari 80% menggunakan kendaraan pribadi, yang menjadi penyebab utama kemacetan kronis (Hunila, Utomo, dan Pradyani 2023). Kondisi

ini turut memperparah pencemaran udara, dengan PM2.5 dan PM10 sebagai polutan utama yang kerap melebihi ambang batas kualitas udara ambien nasional (Fitratunnisa. Erni Pelita dkk. 2023).

Dari sisi sosial, aksesibilitas transportasi publik belum merata, terutama bagi penyandang disabilitas, lansia, dan masyarakat berpenghasilan rendah. Ketimpangan ini menimbulkan kesenjangan mobilitas dan ekonomi (Nurokhman, Suryanto, Singgih Subagyo 2025).

Merespons tantangan tersebut, proyek LRT Jakarta hadir sebagai solusi berkelanjutan yang mendukung konektivitas, pergeseran

moda transportasi, dan pengurangan emisi karbon. LRT Fase 1B (Velodrome–Manggarai) memperluas cakupan layanan berbasis rel listrik yang efisien dan rendah emisi, serta menghubungkan kawasan padat penduduk dengan simpul transportasi utama. Dalam jangka panjang, LRT diharapkan mampu meningkatkan kualitas hidup warga kota melalui layanan yang aman, nyaman, dan andal (Nurokhman, Suryanto, Singgih Subagyo 2025).

Dengan mempertimbangkan aspek lingkungan, sosial, dan mobilitas, kajian terhadap LRT Jakarta Fase 1B menjadi krusial. Proyek ini dinilai mampu mengurangi kemacetan dan emisi, serta memperluas akses transportasi berkelanjutan. (Pangaribuan dan Purba 2020) menunjukkan LRT Jabodebek efektif meningkatkan konektivitas dan menekan lalu lintas, sementara (Bachtiar dan Pasaribu 2024) menyoroti potensi efisiensi ruang dan minimnya dampak ekologis. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi peran LRT Fase 1B dalam mendukung sistem pembangunan publik yang inklusif dan berkelanjutan sebagai bagian dari upaya pencapaian Visi Indonesia Emas 2045.

Landasan Teori

Transportasi publik merupakan komponen penting dalam sistem mobilitas kota besar seperti Jakarta. Moda seperti *Light Rail Transit* (LRT) dinilai efektif dalam mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi berbahan bakar fosil yang menyumbang emisi karbon tinggi. Selain lebih ramah lingkungan, LRT juga mampu meningkatkan efisiensi mobilitas dengan kapasitas angkut besar dan waktu tempuh yang lebih pasti (Nurokhman, Suryanto, Singgih Subagyo 2025).

Pembangunan berkelanjutan menuntut keseimbangan antara aspek ekonomi, sosial, dan lingkungan. Dalam konteks transportasi, LRT sebagai moda listrik mendukung pengurangan emisi gas rumah kaca dan penggunaan ruang kota yang lebih optimal (Nurokhman, Suryanto, Singgih Subagyo 2025). Hal ini selaras dengan upaya

menciptakan kota rendah karbon dan kualitas lingkungan hidup yang lebih baik.

Inklusivitas transportasi menekankan pentingnya akses tanpa diskriminasi bagi seluruh masyarakat, termasuk kelompok rentan. Meskipun moda modern seperti LRT telah hadir, fasilitas pendukung seperti ramp, elevator, dan *guiding block* masih perlu ditingkatkan untuk mewujudkan sistem transportasi yang benar-benar inklusif (Arianto dan Apsari 2023). Integrasi antarmoda dan keterjangkauan tarif juga menjadi aspek penting dalam keadilan akses.

Visi Indonesia Emas 2045 menekankan pembangunan yang berdaulat, maju, inklusif, dan berkelanjutan (Republik Indonesia 2024). Dalam visi tersebut, transportasi publik seperti LRT menjadi bagian dari transformasi nasional menuju sistem mobilitas rendah emisi dan terintegrasi. Peningkatan kesadaran masyarakat melalui edukasi berperan penting dalam mendukung peralihan menuju transportasi ramah lingkungan (Annisa dkk. 2024).

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan secara objektif persepsi masyarakat terhadap proyek LRT Jakarta Fase 1B dalam mendukung sistem transportasi publik yang ramah lingkungan dan inklusif. Pendekatan ini dipilih karena mampu mengolah data numerik dari hasil survei dan menyajikannya dalam bentuk statistik yang menggambarkan kecenderungan umum dari responden.

Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang berdomisili di wilayah Jabodetabek, baik yang telah menggunakan layanan LRT Jakarta maupun yang belum. Pengambilan sampel dilakukan menggunakan metode *non-probability sampling* dengan pendekatan *purposive sampling*, yaitu

pemilihan responden secara sengaja berdasarkan kriteria tertentu. Adapun kriteria inklusi yang ditetapkan meliputi domisili di wilayah Jabodetabek, pemahaman terhadap isu transportasi publik, serta kesediaan untuk berpartisipasi dalam pengisian kuesioner secara sukarela.

Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian berupa kuesioner tertutup yang terdiri dari dua bagian, yaitu identitas responden (usia, jenis kelamin, domisili, dan moda transportasi harian) serta 17 pernyataan yang mengukur persepsi terhadap proyek LRT Jakarta Fase 1B yang bersumber dari penelitian sebelumnya oleh (Firmansyah Wahyudiarto 2025) (Ramadiani dkk. 2020). Pernyataan disusun menggunakan skala Likert lima poin, mulai dari 1 (Sangat Tidak Setuju) hingga 5 (Sangat Setuju). Seluruh kuesioner disusun secara digital melalui platform Google Form dan disebarluaskan secara daring melalui media sosial dan pesan pribadi.

Sumber Data Penelitian

Sumber data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh langsung dari hasil tanggapan responden terhadap kuesioner. Data ini bersifat kuantitatif dan digunakan untuk mengidentifikasi kecenderungan persepsi masyarakat secara umum.

Teknis Analisis Data

Data-data yang didapat dari kuesioner akan dianalisis menggunakan metode berupa statistik deskriptif. Adapun teknik analisis yang digunakan meliputi beberapa tahapan, yaitu:

1. Perhitungan skor rata-rata (*mean*)

Perhitungan rata-rata dilakukan untuk mengukur kecenderungan umum responden terhadap setiap pernyataan dalam kuesioner. Rumus yang digunakan adalah:

$$\bar{x} = \frac{\sum(f \times X)}{n} \quad (1)$$

dimana f adalah jumlah responden yang memilih skor tertentu, X adalah nilai

skornya dan n adalah total jumlah responden yang menjawab pertanyaan tersebut.

2. Distribusi Persentase

Perhitungan rata-rata dilakukan untuk mengukur kecenderungan umum responden terhadap setiap pernyataan dalam kuesioner. Rumus yang digunakan adalah:

$$\text{Persentase} = \frac{f}{N} \times 100\% \quad (2)$$

dimana f merupakan frekuensi jawaban tertentu, dan N adalah total jumlah jawaban pada pernyataan tersebut.

3. Pengelompokan Berdasarkan Tema

Untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam, data dianalisis dengan mengelompokkan pernyataan berdasarkan tema-tema utama seperti keberlanjutan lingkungan, kenyamanan, inklusivitas, dan minat penggunaan LRT.

Hasil dan Pembahasan

Identitas Responden

Identitas responden dalam penelitian ini bertujuan untuk memberikan gambaran umum mengenai latar belakang masyarakat yang berpartisipasi dalam survei. Karakteristik yang dikaji meliputi usia, jenis kelamin, domisili, pekerjaan, serta moda transportasi yang biasa digunakan sehari-hari, yang dinilai relevan dalam memahami persepsi mereka terhadap proyek LRT Jakarta Fase 1B. Data identitas ini penting untuk memastikan keberagaman sampel serta menggambarkan representasi masyarakat secara menyeluruh. Seluruh responden memberikan jawaban secara sukarela melalui kuesioner daring yang dirancang dengan bahasa yang mudah dipahami agar memudahkan partisipasi dari berbagai kalangan. Hasil rekapitulasi identitas responden disajikan pada Tabel 1 berikut

Tabel 1. Rekapitulasi Data Identitas

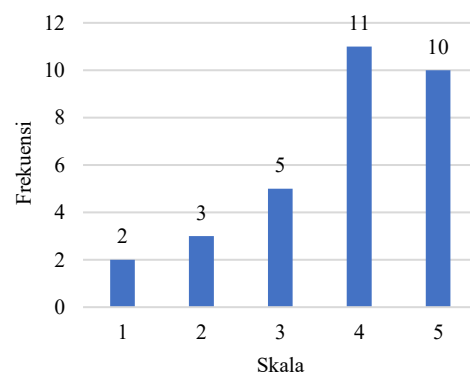
Variabel	Kategori	Frekuensi	Persentase (%)
Usia	<17 tahun	0	0
	17-25 tahun	24	77,4
	26-40 tahun	7	22,6
	>40 tahun	0	0
Jenis Kelamin	Laki-laki	9	71
	Perempuan	22	29
Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	24	77,4
	Pekerja	7	22,6
	Ibu Rumah Tangga	0	0
	Lainnya	0	0
Domisili	Jakarta	14	45,2
	Bogor	1	3,2
	Depok	5	16,1
	Tangerang	4	12,9
	Bekasi	7	22,6
Mode Transportasi Utama Sehari-hari	Kendaraan Pribadi	13	41,9
	TransJakarta	4	12,9
	KRL	6	19,4
	MRT	2	6,5
	Ojek/Ojol	2	6,5
	Jalan kaki/Sepeda	2	6,5
	Lainnya	2	6,5

Berdasarkan hasil kuesioner yang diisi oleh 31 responden, diperoleh gambaran umum mengenai latar belakang masyarakat yang berpartisipasi dalam penelitian ini. Sebagian besar responden berada pada rentang usia 17–25 tahun dan didominasi oleh perempuan. Dari segi pekerjaan, mayoritas merupakan pelajar/mahasiswa, sementara lainnya berasal dari kalangan pegawai swasta. Responden umumnya berdomisili di wilayah DKI Jakarta, diikuti oleh Bekasi dan Depok. Adapun moda transportasi yang paling sering digunakan sehari-hari adalah kendaraan pribadi dan KRL, yang mencerminkan kebiasaan mobilitas responden dalam aktivitas harian di wilayah perkotaan.

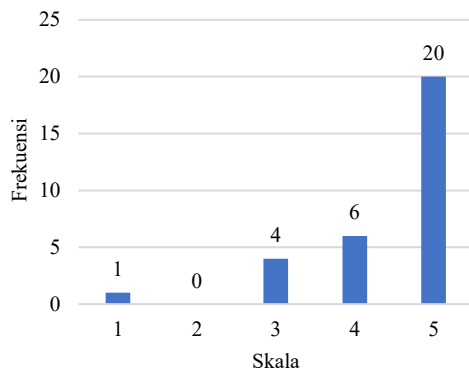
Kondisi Transportasi dan Lingkungan di Jakarta

Bagian ini menyajikan tanggapan responden mengenai kondisi transportasi dan lingkungan di Jakarta, khususnya terkait kemacetan, polusi udara, dan kebutuhan akan transportasi publik rendah emisi. Kuesioner disusun untuk mengukur tingkat kesadaran masyarakat terhadap masalah tersebut serta urgensi

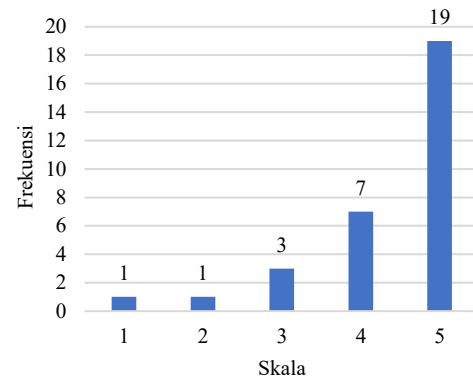
perubahan sistem mobilitas di wilayah perkotaan. Persepsi ini penting untuk melihat sejauh mana masyarakat memahami dampak negatif kendaraan pribadi terhadap kualitas udara dan kemacetan. Hasil survei disajikan dalam bentuk diagram batang dan tabel nilai rata-rata guna memudahkan pemahaman terhadap kecenderungan opini responden.



Gambar 1. Diagram Persepsi Kendaraan Pribadi Merupakan Penyebab Utama Polusi Udara di Jakarta



Gambar 2. Diagram Persepsi Transportasi Publik Dibutuhkan untuk Mengurangi Kemacetan dan Pencemaran Udara



Gambar 3. Diagram Persepsi Penggunaan Transportasi Rendah Emisi Perlu Ditingkatkan di Jakarta

Tabel 2. Perhitungan Skor untuk Kondisi Transportasi dan Lingkungan di Jakarta

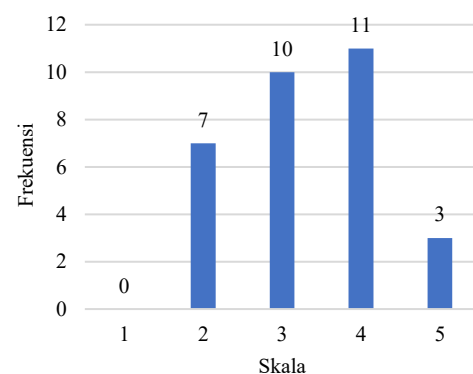
Variabel	Kondisi Transportasi dan Lingkungan di Jakarta											
	STS		TS		N		S		SS		Rata-rata	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%
Kendaraan Pribadi Merupakan Penyebab Utama Polusi Udara di Jakarta	2	6,5	3	9,7	5	16,1	11	35,5	10	32,3	3,8	75,5
Transportasi Publik Dibutuhkan untuk Mengurangi Kemacetan dan Pencemaran Udara	1	3,2	0	0	4	12,9	6	19,4	20	64,5	4,4	88,4
Penggunaan Transportasi Rendah Emisi Perlu Ditingkatkan di Jakarta	1	3,2	1	3,2	3	9,7	7	22,6	19	61,3	4,4	87,1

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas responden (67,8%) menyetujui bahwa kendaraan pribadi merupakan penyebab utama polusi udara di Jakarta dan transportasi publik dibutuhkan untuk mengurangi kemacetan dan pencemaran udara (nilai rata-rata 4,4). Temuan ini menggambarkan bahwa masyarakat telah memiliki kesadaran tinggi terhadap urgensi peralihan moda transportasi dari kendaraan pribadi menuju moda publik. Hal ini sesuai dengan hasil studi yang menunjukkan bahwa peningkatan kesadaran masyarakat terhadap emisi kendaraan dan polusi udara mendorong adopsi transportasi massal yang rendah emisi seperti bus listrik dan kereta berbasis listrik (Anindya 2024).

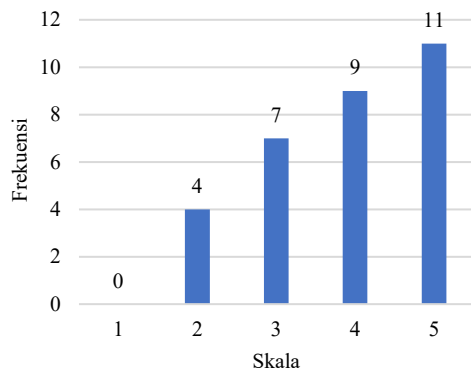
Persepsi Terhadap Proyek LRT Jakarta Fase 1B

Bagian ini menyajikan tanggapan responden mengenai tingkat pemahaman serta

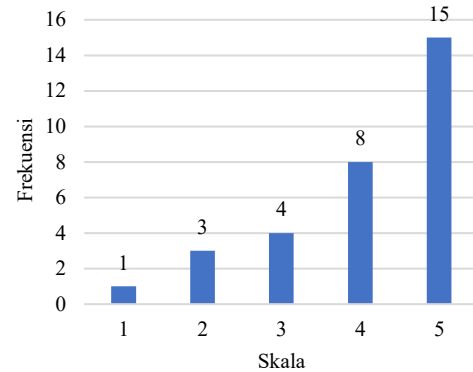
pandangan masyarakat terhadap keberadaan dan manfaat dari proyek LRT Jakarta Fase 1B, khususnya dalam konteks peningkatan layanan transportasi publik di wilayah Jabodetabek.



Gambar 4. Diagram Persepsi Proyek LRT Jakarta Fase 1B(Velodrome–Manggarai) Sudah Dikenal oleh Masyarakat



Gambar 5. Diagram Persepsi LRT Fase 1B Dapat Mengurangi Ketergantungan Masyarakat Terhadap Kendaraan Pribadi



Gambar 6. Diagram Persepsi LRT Memberikan Alternatif Transportasi Publik yang Nyaman dan efisien

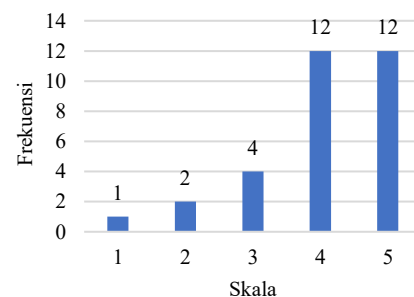
Tabel 3. Perhitungan Skor untuk Persepsi Terhadap Proyek LRT

Variabel	Persepsi Terhadap Proyek LRT											
	STS		TS		N		S		SS		Rata-rata	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	x	%
Proyek LRT Jakarta Fase 1B(Velodrome–Manggarai) Sudah Dikenal oleh Masyarakat	0	0	7	22,6	10	32,3	11	35,5	3	9,7	3,3	66,5
LRT Fase 1B Dapat Mengurangi Ketergantungan Masyarakat Terhadap Kendaraan Pribadi	0	0	4	12,9	7	22,6	9	29	11	36,5	3,9	77,4
LRT Memberikan Alternatif Transportasi Publik yang Nyaman dan efisien	1	3,2	3	9,7	4	12,9	8	25,8	15	48,4	4,1	81,3

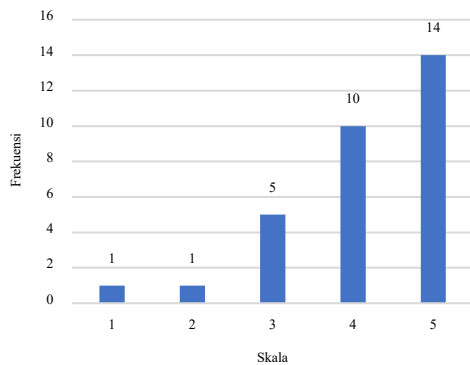
Responden cenderung cukup mengenal proyek LRT Jakarta Fase 1B, dengan nilai rata-rata sebesar 3,3. Mereka juga menyatakan bahwa moda ini diyakini mampu mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi (3,9), serta menawarkan kenyamanan dan efisiensi sebagai alternatif transportasi publik yang layak (4,1). Temuan ini mengindikasikan bahwa meskipun sosialisasi proyek belum menjangkau seluruh lapisan masyarakat secara merata, kesadaran akan manfaat konkret dari keberadaan LRT mulai tumbuh secara positif. Hal ini selaras dengan hasil penelitian oleh (Subastian dkk. 2021) yang menyebutkan bahwa efisiensi waktu tempuh, kenyamanan perjalanan, dan keterjangkauan tarif merupakan faktor utama yang membentuk preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi publik.

Aspek Ramah Lingkungan

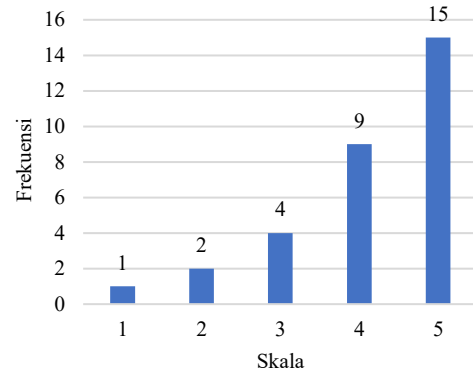
Pada bagian ini, ditinjau persepsi masyarakat terhadap kontribusi LRT Jakarta Fase 1B dalam mendukung upaya pengurangan dampak lingkungan melalui pengoperasian moda transportasi berbasis listrik.



Gambar 7. Diagram Persepsi LRT Berbasis Listrik Memiliki Dampak Lingkungan yang Lebih Rendah Dibanding Bus atau Mobil Pribadi



Gambar 8. Diagram Persepsi Penggunaan LRT Dapat Membantu Mengurangi Emisi Karbon di Jakarta



Gambar 9. Diagram Persepsi LRT Mendukung Terciptanya Sistem Transportasi yang Lebih Ramah Lingkungan di Perkotaan

Tabel 4. Perhitungan Skor untuk Aspek Ramah Lingkungan

Variabel	Aspek Ramah Lingkungan											
	STS		TS		N		S		SS		Rata-rata	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	x	%
LRT Berbasis Listrik Memiliki Dampak Lingkungan yang Lebih Rendah Dibanding Bus atau Mobil Pribadi	1	3,2	2	6,5	4	12,9	12	38,7	12	38,7	4	80,6
Penggunaan LRT Dapat Membantu Mengurangi Emisi Karbon di Jakarta	1	3,2	1	3,2	5	16,1	10	32,3	14	45,2	4,1	82,6
LRT Mendukung Terciptanya Sistem Transportasi yang Lebih Ramah Lingkungan di Perkotaan	1	3,2	2	6,5	4	12,9	9	29	15	48,4	4,1	82,6

Sebagian besar responden menilai LRT sebagai moda yang lebih ramah lingkungan dibanding bus atau mobil pribadi (4,0), dapat membantu mengurangi emisi karbon (4,1), dan mendukung sistem transportasi rendah emisi (4,1). Tingginya skor ini memperkuat temuan sebelumnya bahwa masyarakat tidak hanya menyadari permasalahan polusi udara, tetapi juga mendukung solusi transportasi berbasis listrik. Penelitian oleh (Anindya 2024) menegaskan bahwa inovasi transportasi hijau seperti bus listrik dan LRT berkontribusi signifikan terhadap pengurangan emisi karbon perkotaan dan mendukung pembangunan berkelanjutan.

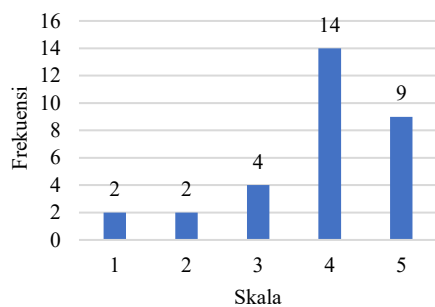
Aspek Inklusivitas dan Aksesibilitas

Inklusivitas dan aksesibilitas merupakan dimensi penting dalam pengembangan sistem transportasi publik yang adil dan berkelanjutan. Dalam konteks LRT Jakarta Fase 1B, aspek ini mencerminkan sejauh mana layanan mampu diakses oleh seluruh lapisan masyarakat, termasuk kelompok rentan seperti penyandang disabilitas, lansia, dan masyarakat berpenghasilan rendah. Penilaian terhadap aspek ini meliputi ketersediaan fasilitas pendukung seperti lift, guiding block, ruang prioritas, serta keterjangkauan tarif sebagai bentuk jaminan atas kesetaraan mobilitas.

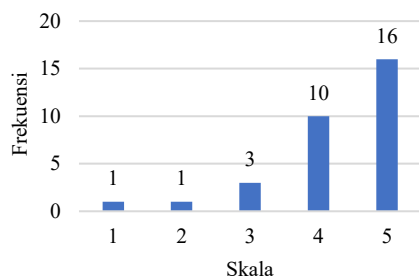
Dari sisi spasial dan integratif, persepsi masyarakat juga mencakup apakah jalur LRT telah menjangkau kawasan padat penduduk

dan terhubung dengan moda lain seperti KRL, TransJakarta, dan MRT. Integrasi antarmoda dinilai penting untuk mendukung sistem mobilitas yang efisien dan inklusif, terutama di kawasan metropolitan seperti Jabodetabek. Kemudahan akses terhadap simpul transportasi utama menjadi indikator keberhasilan proyek dalam menciptakan konektivitas yang luas dan merata.

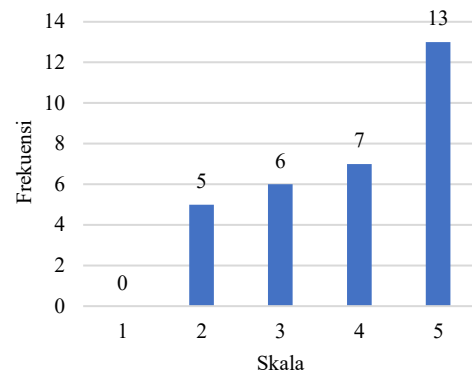
Data terkait persepsi masyarakat terhadap aspek inklusivitas dan aksesibilitas LRT Jakarta Fase 1B disajikan dalam bentuk diagram batang dan tabel rekapitulasi skor rata-rata. Penyajian ini mempermudah interpretasi kecenderungan responden secara visual dan kuantitatif, sehingga mendukung pemahaman yang lebih terukur terhadap kualitas layanan transportasi dalam konteks inklusi sosial dan kemudahan akses.



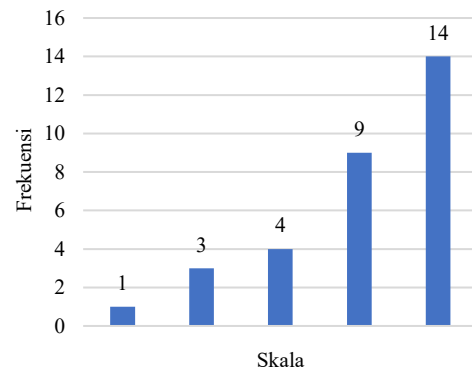
Gambar 10. Diagram Persepsi LRT Dirancang Agar Dapat Diakses Oleh Penyandang Disabilitas dan Lansia



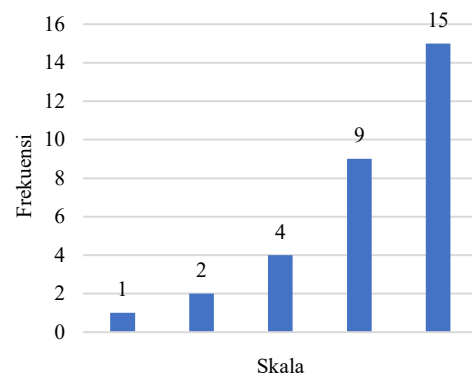
Gambar 11. Diagram Persepsi Stasiun dan Kereta LRT Dilengkapi Fasilitas Akses Seperti Lift, Guiding Block, dan Ruang Prioritas



Gambar 12. Diagram Persepsi Rute LRT Fase 1B Melewati Kawasan Padat Penduduk dan Dekat Dengan Permukiman Warga



Gambar 13. Diagram Persepsi Tarif LRT Disesuaikan Agar Terjangkau Oleh Seluruh Lapisan Masyarakat



Gambar 14. Diagram Persepsi LRT Terintegrasi Dengan Moda Transportasi Lain Seperti KRL, TransJakarta, dan MRT

Tabel 5. Perhitungan Skor untuk Aspek Inklusivitas dan Aksesibilitas

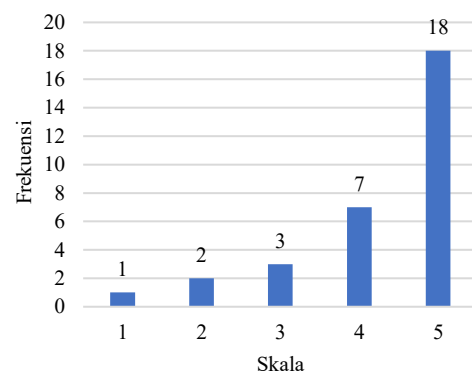
Variabel	Aspek Inklusivitas dan Aksesibilitas											
	STS		TS		N		S		SS		Rata-rata	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	x	%
LRT Dirancang Agar Dapat Diakses Oleh Penyandang Disabilitas dan Lansia	2	6,5	2	6,5	4	12,9	14	45,2	9	29	3,8	76,8
Stasiun dan Kereta LRT Dilengkapi Fasilitas Akses Seperti Lift, <i>Guiding Block</i> , dan Ruang Prioritas	1	3,2	1	3,2	3	9,7	10	32,3	16	51,6	4,3	85,2
Rute LRT Fase 1B Melewati Kawasan Padat Penduduk dan Dekat Permukiman Warga	0	0	5	16,1	6	19,4	7	22,6	13	41,9	3,9	78,1
Tarif LRT Disesuaikan Agar Terjangkau Seluruh Lapisan Masyarakat	1	3,2	3	9,7	4	12,9	9	29	14	45,2	4	80,6
LRT Terintegrasi Dengan Moda Transportasi Lain Seperti KRL, TransJakarta, dan MRT	1	3,2	2	6,5	4	12,9	9	29	1	48,4	4,1	82,6

Rata-rata nilai antara 3,8–4,3 pada indikator inklusivitas (akses disabilitas, fasilitas pendukung, keterjangkauan tarif, dan sebagainya) menunjukkan persepsi positif terhadap kemampuan LRT Jakarta Fase 1B dalam menyediakan layanan transportasi yang inklusif. Khususnya, nilai 4,3 untuk fasilitas akses seperti lift, *guiding block*, dan ruang prioritas menegaskan bahwa desain infrastruktur LRT mulai menjawab kebutuhan kelompok rentan. Namun demikian, nilai 3,8 untuk aksesibilitas penyandang disabilitas mengindikasikan bahwa masih terdapat ruang untuk peningkatan. Hal ini diperkuat oleh temuan yang menyatakan bahwa meskipun terdapat kemajuan dalam penyediaan fasilitas inklusif, sistem transportasi publik di Indonesia masih menghadapi berbagai tantangan dalam mewujudkan aksesibilitas yang menyeluruh bagi penyandang disabilitas (Arianto dan Apsari 2023).

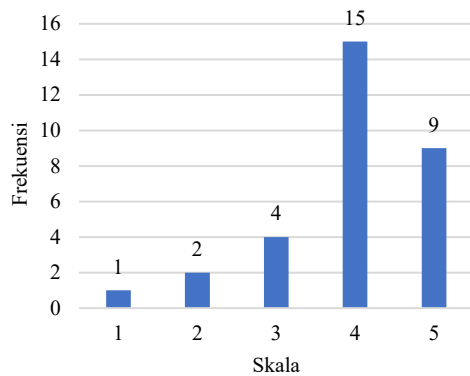
Keterkaitan dengan Visi Indonesia Emas 2045

Berikut ini menyajikan tanggapan responden mengenai keterkaitan proyek LRT Jakarta Fase 1B dengan arah pembangunan jangka panjang menuju Visi Indonesia Emas 2045. Persepsi masyarakat mencakup pandangan bahwa transportasi publik rendah emisi seperti

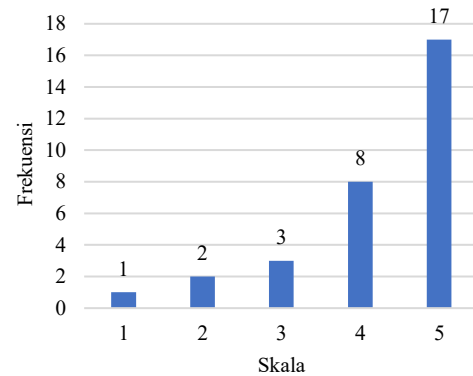
LRT mendukung pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan, pentingnya pengembangan infrastruktur transportasi yang ramah lingkungan dan inklusif dalam mewujudkan visi nasional jangka panjang, serta kontribusi konkret proyek ini terhadap pemerataan akses transportasi antarwilayah di Jakarta dan kawasan sekitarnya. Hasil persepsi masyarakat ditampilkan dalam bentuk diagram barchart dan diolah lebih lanjut dalam tabel rekapitulasi nilai rata-rata dari setiap pernyataan yang dikaji secara sistematis melalui instrumen survei.



Gambar 15. Diagram Persepsi Transportasi Publik Rendah Emisi Seperti LRT Mendukung Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Indonesia



Gambar 16. Diagram Persepsi Proyek LRT Berkontribusi Terhadap Pemerataan Akses Transportasi Antarwilayah di Jakarta



Gambar 17. Diagram Persepsi Infrastruktur Transportasi yang Ramah Lingkungan dan Inklusif Penting untuk Mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045

Tabel 6. Perhitungan Skor untuk Keterkaitan dengan Visi Indonesia Emas 2045

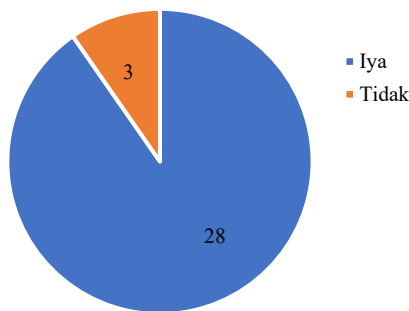
Variabel	Kondisi Transportasi dan Lingkungan di Jakarta											
	STS		TS		N		S		SS		Rata-rata	
	n	%	n	%	n	%	n	%	n	%	x	%
Transportasi Publik Rendah Emisi Seperti LRT Mendukung Tujuan Pembangunan Berkelanjutan Indonesia	1	3,2	2	6,5	3	9,7	7	22,6	18	58,1	4,3	85,2
Proyek LRT Berkontribusi Terhadap Pemerataan Akses Transportasi Antarwilayah di Jakarta	1	3,2	2	6,5	4	12,9	15	48,4	9	29	3,9	78,7
Infrastruktur Transportasi yang Ramah Lingkungan dan Inklusif Penting untuk Mewujudkan Visi Indonesia Emas 2045	1	3,2	2	6,5	3	9,7	8	25,8	17	54,8	4,2	84,5

Sebanyak 85,2 % responden percaya bahwa transportasi rendah emisi seperti LRT mendukung tujuan pembangunan berkelanjutan, dan nilai rata-rata sebesar 4,2 menunjukkan keyakinan bahwa proyek ini memiliki peran strategis dalam mewujudkan visi Indonesia Emas 2045. Temuan ini sejalan dengan hasil penelitian Sari et al. (2024) yang menunjukkan bahwa penerapan transportasi ramah lingkungan dan kebijakan pendukungnya secara signifikan mampu menurunkan tingkat polusi udara terutama partikel berbahaya di Kalimantan Tengah, sehingga memperkuat peran strategi transportasi hijau dalam mendukung pembangunan jangka panjang dan

meningkatkan kualitas hidup masyarakat (Sari dkk. 2024).

Minat Penggunaan LRT Jakarta Fase 1B

Bagian ini membahas tingkat minat masyarakat terhadap penggunaan LRT Jakarta Fase 1B sebagai moda transportasi harian dalam aktivitas keseharian mereka di wilayah Jabodetabek. Visualisasi data disajikan dalam bentuk diagram lingkaran (*pie chart*) yang menggambarkan proporsi responden yang menyatakan minat atau tidak, sehingga memudahkan pembaca untuk memahami kecenderungan sikap masyarakat secara kuantitatif, sebagaimana dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 18. Diagram Minat Penggunaan LRT Jakarta Fase 1B

Berdasarkan hasil survei terhadap 31 responden, sebesar 90,3% menyatakan minat untuk menggunakan LRT Jakarta Fase 1B sebagai moda transportasi harian, sedangkan hanya 9,7% yang tidak menunjukkan minat tersebut. Nilai rata-rata tanggapan yang mencapai 0,9 dari maksimum 1 menggambarkan kecenderungan yang sangat kuat terhadap penerimaan positif masyarakat. Temuan ini menunjukkan bahwa LRT dipersepsikan sebagai moda transportasi yang layak dan relevan dengan kebutuhan mobilitas urban saat ini, terutama karena menawarkan efisiensi waktu, kenyamanan perjalanan, dan aksesibilitas yang lebih baik dibanding moda konvensional. Dukungan ini juga menunjukkan bahwa masyarakat mulai menyadari pentingnya pergeseran menuju transportasi publik sebagai solusi jangka panjang atas masalah kemacetan dan polusi udara di wilayah Jabodetabek.

Lebih jauh, tingginya minat penggunaan LRT mencerminkan potensi keberhasilan proyek ini dalam mendorong perubahan pola perilaku mobilitas masyarakat, dari ketergantungan terhadap kendaraan pribadi menuju penggunaan transportasi publik yang lebih ramah lingkungan. Hal ini relevan dengan agenda pembangunan berkelanjutan, di mana moda transportasi berbasis listrik seperti LRT dianggap sebagai salah satu solusi strategis dalam menekan emisi karbon, mengurangi konsumsi bahan bakar fosil, serta

mendorong efisiensi penggunaan ruang kota. Antusiasme ini juga menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat mendukung pengembangan sistem mobilitas perkotaan yang lebih terintegrasi, inklusif, dan berorientasi pada kepentingan publik secara luas.

Untuk mempertahankan dan mengoptimalkan respons positif ini, diperlukan upaya lanjutan dari pemerintah, operator, serta pemangku kepentingan lainnya. Di antaranya adalah memastikan kualitas layanan tetap tinggi, memperkuat integrasi antarmoda dengan jaringan transportasi lain seperti KRL, MRT, dan TransJakarta, serta menjaga keterjangkauan tarif agar tetap inklusif bagi semua lapisan masyarakat. Selain itu, peningkatan literasi publik melalui kampanye edukasi dan sosialisasi secara berkelanjutan juga dibutuhkan untuk memperkuat kepercayaan dan partisipasi masyarakat dalam mendukung transformasi mobilitas yang berkelanjutan. Jika dikelola secara konsisten dan visioner, proyek LRT Jakarta Fase 1B tidak hanya berkontribusi pada peningkatan kualitas transportasi perkotaan, tetapi juga menjadi bagian penting dalam mewujudkan visi besar Indonesia Emas 2045.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa proyek LRT Jakarta Fase 1B dipersepsikan secara positif oleh masyarakat sebagai moda transportasi publik yang mendukung prinsip keberlanjutan dan inklusivitas. LRT dinilai mampu mengurangi ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, menekan emisi karbon, serta menyediakan layanan yang lebih ramah dan mudah diakses oleh seluruh lapisan masyarakat. Tingginya minat penggunaan dari responden juga mengindikasikan potensi besar LRT Fase 1B dalam mendorong pergeseran perilaku mobilitas masyarakat ke arah yang lebih berkelanjutan. Secara keseluruhan, proyek ini dinilai sejalan dengan agenda pembangunan nasional menuju tercapainya Visi Indonesia Emas 2045.

Daftar Pustaka

- Anindya, Alfrida. 2024. "Analisis Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Suroboyo Bus Masyarakat di Kota Surabaya." 19(1):7–12.
- Annisa, A., S. Sutanto, B. Arief, dan W. Irfan. 2024. "Sustainable Transportation in the Context of Indonesia Emas 2045: Facilitating the Transition Towards an Environmentally Friendly Future." 7(1):40–45. doi: 10.33087/daurling.v7i1.286.
- Arianto, Dwi, dan Nurliana Cipta Apsari. 2023. "Gambaran Aksesibilitas, Inklusivitas, dan Hambatan Penyandang Disabilitas Dalam Memanfaatkan Transportasi Publik: Studi Literatur di Berbagai Negara." *Focus : Jurnal Pekerjaan Sosial* 5(2):156. doi: 10.24198/focus.v5i2.42633.
- Bachtiar, Zulfahmi, dan Ramos Pasaribu. 2024. "Dampak Lingkungan Ekologis akibat Proyek Pembangunan Jalur Rel Light Rapid Transit (LRT) Jabotabek di Jakarta." *Local Engineering* 1(1):1–10. doi: 10.59810/lejlance.v1i1.24.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. 2023. *Statistik Transportasi Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta: Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta.
- Firmansyah Wahyudiarto. 2025. "Determinants of User Satisfaction and Loyalty in Jakarta's Light Rail Transit: The Role of Environment, Vehicle Characteristics, Safety, and Cost." *Journal of Information Systems Engineering and Management* 10(9s):736–50. doi: 10.52783/jisem.v10i9s.1300.
- Fitratunnisa. Erni Pelita, Rahmawati, Nofi Rahmawati, Ana Turyanti, Pungki Ariwibowo, Fithriya Yuliasih, Nurul Izzati Yulian, Tiara Oktariani, Sarunggu, Profianita, Eko Sasongko Nathan Sihombing, Garry Gultom, dan Maria Leny Afriza Azima. 2023. "Laporan Akhir Kegiatan Pemantauan Kualitas Udara Provinsi DKI Jakarta Tahun 2023." 20–73.
- Hunila, Rocky Francis, Suryo Utomo, dan Niluh Gede Annila Pradyani. 2023. "Analisa Kelayakan Investasi Proyek Moda Transportasi Masal Light Rail Transit (LRT) Jabodebek." *Ekonomi, Keuangan, Investasi dan Syariah (EKUITAS)* 4(4):1180–90. doi: 10.47065/ekuitas.v4i4.3376.
- Nurokhman, Suryanto, Singgih Subagyo, Wildan Yoqu Madazzaman. 2025. *DAMPAK TRANSPORTASI SISTEM LIGH RAIL TRANSITS TERHADAP KEMACETAN LALU LINTAS DAN EMISI CARBON DI JAKARTA*. Yogyakarta: Fakultas Teknik Universitas Cokroaminoto Yogyakarta.
- Pangaribuan, Grace Rumondang, dan Denissa Darmawi Purba. 2020. "The impact of LRT jabodebek in enforcing capability of the intercity transportation network in the greater Jakarta area." *International Journal on Advanced Science, Engineering and Information Technology* 10(2):828–36. doi: 10.18517/ijaseit.10.2.11630.
- Ramadianti, Khansa, Nunung Widyaningsih, Jurusan Teknik, Sipil Universitas, dan Mercu Buana. 2020. "Kereta Api Lrt Jakarta Menuju Stasiun Lrt."
- Republik Indonesia. 2024. *Undang-Undang Nomor 59 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2025–2045*. Jakarta.
- Sari, Ade Risna, Fatma Sarie, Sri Suparni, Muhammad Abi Berkah Nadi, dan Meutia Nadia Karunia. 2024. "The Effect of Environmentally Friendly Transportation Implementation and Supporting Policies on Air Pollution Reduction in Central Kalimantan." *West Science Interdisciplinary Studies* 2(03):605–14. doi: 10.58812/wsis.v2i03.739.
- Subastian, Djamal, Gloriani Novita Christin, Politeknik Transportasi, dan Darat Indonesia-sttd Kementerian. 2021. "K p m a p." 12(2):11–24.
- Zhang, Xinhuan, Hongjie Liu, Mingming Xu, Chengyuan Mao, Junqing Shi, Guolian Meng, dan Jinhong Wu. 2020. "Evaluation of passenger satisfaction of urban multi-mode public transport." *PLoS ONE* 15(10 October):1–21. doi: 10.1371/journal.pone.0241004.