

Dari Ruang Transit ke Ruang Sosial: Produksi Interaksi dan Ekonomi Urban di Stasiun LRT Taman Mini

Tiara 'Afifah, Aisyah Zahra Lestari

Program Studi Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Jakarta
tiarakafifah@gmail.com

Diterima Redaksi: 17-12-2025 | Selesai Direvisi: 05-04-2026 | Diterbitkan Online: 22-06-2026

Abstract

This research discusses the transformation of Taman Mini LRT Station from a transit point to a center of social and economic interaction based on Transit Oriented Development (TOD). Using an qualitative approach through case study methods, this research explains the causality relationship and new meanings of public space integration and transportation accessibility based on data from in-depth interviews, direct observation, and documentation. The results show that transit space can act as a catalyst for social change in the dynamics of urban mobility. This study confirms that modern transit spaces in urban areas are not only places of transit, but also social and economic arenas that reflect the complexity of contemporary urban life. From a sociological perspective, this transformation marks a shift from an anonymous transit space to a socially meaningful place, produced through practices of everyday urbanism and spontaneous interactions that cultivate users' identity and sense of belonging to the transit environment.

Keywords: *LRT Station, Transit Oriented Development, Public Space, Social Interaction.*

Abstrak

Penelitian ini membahas transformasi fungsi Stasiun LRT Taman Mini dari sekadar titik transit menjadi pusat interaksi sosial dan ekonomi berbasis *Transit Oriented Development* (TOD). Menggunakan pendekatan kualitatif melalui metode studi kasus, penelitian ini menjelaskan hubungan kausalitas dan pemaknaan baru dari integrasi ruang publik serta aksesibilitas transportasi berdasarkan data hasil wawancara mendalam, observasi langsung, dan dokumentasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ruang transit dapat berperan sebagai katalis perubahan sosial dalam dinamika mobilitas masyarakat perkotaan. Studi ini menegaskan bahwa ruang transit modern di perkotaan tidak hanya menjadi tempat transit, tetapi juga sebagai arena sosial dan ekonomi yang merefleksikan kompleksitas kehidupan urban kontemporer. Secara sosiologis, transformasi ini menandai pergeseran ruang singgah yang anonim melalui praktik *everyday urbanism* dan interaksi spontan yang membentuk keterikatan identitas pengguna terhadap ruang transit.

Kata Kunci: *Stasiun LRT, Transit Oriented Development, Ruang Publik, Interaksi Sosial.*

Pendahuluan

Dalam beberapa tahun terakhir, terjadi perubahan signifikan dalam minat masyarakat Indonesia, khususnya di Jakarta, terhadap penggunaan transportasi umum. Banyak masyarakat kini mulai beralih pilihan dengan menggunakan transportasi umum dalam menunjang aktivitas

sehari-hari (Yunus & Mirajhusnita, 2025). Hal tersebut terjadi karena keunggulan transportasi umum seperti minim terjebak kemacetan, biaya murah, dan meningkatnya kesadaran masyarakat terhadap dampaknya untuk lingkungan (Dewi & Krisdiyanto, 2023). Selain itu, peningkatan kualitas layanan transportasi umum mulai menarik banyak perhatian pengguna dan mengubah pola mobilitas harian masyarakat. Namun, fenomena ini juga memicu transformasi secara sosiologis pada stasiun itu sendiri. Stasiun yang akrab dipandang sebagai ruang transit telah berkembang dalam bentuk baru.

Transportasi umum menjadi salah satu aspek penting dalam kehidupan masyarakat, termasuk bagi kehidupan perkotaan modern dengan tingkat mobilitas yang padat. Di kawasan Asia, negara Jepang dan Singapura sering dijadikan rujukan keberhasilan sistem transportasi publik karena tingginya ketergantungan masyarakat terhadap angkutan umum. Penggunaan transportasi umum di Tokyo sangat masif dengan jaringan kereta api yang melayani sekitar 40 juta penumpang setiap hari di wilayah metropolitan dan 80 persen warga Tokyo bergantung pada transportasi publik dalam aktivitas sehari-hari (Abe & Kato, 2017). Lalu, transportasi publik juga menjadi pilihan utama masyarakat Singapura dengan rata-rata 7,46 juta perjalanan bus dan kereta per hari pada tahun 2022 yang didukung jaringan Mass Rapid Transit (MRT) yang menjangkau seluruh wilayah kota dan terintegrasi dengan layanan bus (Diao, 2019). Berbeda dengan Jepang dan Singapura, tingkat penggunaan transportasi umum di Jakarta masih belum optimal. Dari 20,2 juta perjalanan per hari, hanya 22,19 persen yang menggunakan angkutan umum, sementara sebagian besar mobilitas masyarakat Jakarta masih bergantung pada kendaraan pribadi (Forino & Putranto, 2023).

Jakarta sebagai pusat ibu kota dan aktivitas perkantoran, tercatat memiliki beragam jenis moda transportasi umum, seperti Mikrotrans, TransJakarta, KRL Commuter Line, Mass Rapid Transit (MRT), dan Light Rail Transit (LRT). Selain beragam, seluruh transportasi ini saling terintegrasi untuk mempermudah masyarakat melakukan transit. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS), tercatat jumlah penumpang transportasi publik di Jakarta pada Januari 2024 mengalami peningkatan dibandingkan tahun sebelumnya. Jumlah penumpang MRT Jakarta pada Januari 2024 tercatat sebanyak 3.143.854 orang yang meningkat 23,76 persen dibandingkan Januari 2023 yang berjumlah 2.540.315 orang (Badan Pusat Statistik, 2025). Pada moda LRT Jakarta, jumlah penumpang Januari 2024 mencapai 96.837 orang, meningkat 33,71 persen dibandingkan sebelumnya (Badan Pusat Statistik, 2025).

Meskipun menunjukkan tren peningkatan, tingkat penggunaan transportasi publik di Jakarta masih belum mencapai skala masif seperti di kota-kota global lain, seperti Tokyo dan Singapura. Kondisi ini tidak semata-mata disebabkan oleh ketersediaan moda transportasi,

melainkan juga faktor sosial, budaya, dan struktural yang membentuk pilihan mobilitas (White, 2017). Di Jakarta, penggunaan kendaraan pribadi masih kuat karena adanya persepsi kenyamanan, fleksibilitas waktu, dan simbol status sosial, terutama dari kelas menengah (Sahara & Iqbal, 2024). Transportasi publik yang disediakan pemerintah Indonesia masih belum sepenuhnya dipandang sebagai pilihan utama untuk seluruh lapisan masyarakat.

Di antara ketiga mode transportasi tersebut, LRT merupakan jenis transportasi terbaru yang diluncurkan pada kuartal ketiga tahun 2023. Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan Republik Indonesia menyatakan bahwa LRT Jabodebek dibangun dengan kecepatan, kepastian jadwal, dan kenyamanan adalah komitmen pemerintah untuk menyelesaikan masalah kemacetan di Jakarta (Kementerian Perhubungan, 2022). Transportasi umum ini memiliki jalur lintasannya sendiri seperti KRL dan MRT, tetapi memiliki 2 jalur lintasan yang tidak terhubung, yaitu LRT Jabodebek dan LRT Jakarta dengan cakupan rute yang lebih sedikit. Tidak seperti transportasi lain, LRT Jabodebek hanya terdiri dari 2 rute pemberhentian, yaitu Dukuh Atas – Harjamukti dan Dukuh Atas – Jatimulya yang mampu menghubungkan wilayah Jakarta dengan Bogor dan Bekasi (Estetika & Gusthini, 2024).

Alasan Stasiun LRT Taman Mini menjadi lokasi penelitian ini karena keunikannya dari stasiun lain, yaitu stasiun satu-satunya yang bekerja sama dengan pihak swasta, PT Jasamarga dan terintegrasi dengan *commercial space* di Travoy Hub. Keunikan tersebut menjadikan stasiun ini tempat aktivitas sosial dan ekonomi dari para komuter. Stasiun ini juga memiliki perkembangan pengunjung yang menjanjikan, yaitu naik 89 persen dari Januari 2024 sampai Maret 2025 (Badan Pusat Statistik, 2025). Hal ini terjadi karena lokasinya berada di kawasan wisata Taman Mini Indonesia Indah (TMII) yang turut meningkatkan variasi pengguna dari berbagai latar belakang seperti wisatawan dan pekerja. Perbedaan lain yang mencolok adalah konsep Travoy Hub yang menggunakan konsep *Transit Oriented Development* (TOD) yang memfasilitasi pengunjung dengan serangkaian fasilitas penunjang interaksi.

Penelitian ini dilakukan untuk memahami pergeseran fungsi ruang transit menjadi ruang sosial dalam konteks mobilitas modern di perkotaan. Dengan menjadikan Stasiun LRT Taman Mini sebagai studi kasus, penelitian ini berupaya mengkaji bagaimana integrasi konsep *Transit Oriented Development* (TOD) dan keberadaan ruang komersial mampu membentuk makna sosial baru bagi ruang publik yang sebelumnya hanya dipandang sebagai pusat perpindahan transportasi. Dalam dinamika kota Jakarta yang terus berkembang dan menghadapi tantangan mobilitas, pemahaman terhadap transformasi ini menjadi penting sebagai landasan dalam perencanaan kota yang inklusif, dan berkelanjutan. Oleh karena itu,

penelitian ini dapat memberikan pandangan yang lebih luas terhadap pembangunan kota Jakarta dan pola interaksi sosial masyarakat urban yang terjadi didalamnya.

Metode Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan pendekatan kualitatif dalam mengeksplorasi terkait dinamika perubahan sosial-ekonomi di LRT Taman Mini. Pendekatan kualitatif adalah salah satu metode dalam kualitatif yang bertujuan untuk memahami makna individu atau kelompok terhadap masalah sosial (Creswell & Creswell, 2023). Sumber data yang diperoleh berupa data primer yang didapatkan dari subjek penelitian secara langsung dan data sekunder sebagai pelengkap (Sugiyono, 2022). Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini meliputi wawancara mendalam bersama tujuh informan dan pengamatan langsung di lokasi objek penelitian atau dalam hal ini adalah Travoy Hub.

Pemilihan informan dilakukan melalui teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan informan berdasarkan pertimbangan peneliti yang memenuhi syarat dan kriteria penelitian (Creswell & Creswell, 2023). Untuk itu, peneliti memetakan informan berdasarkan kelompok, yaitu kelompok pelajar, pekerja, ibu bersama anak, serta penjaga tenant makanan, dan lokasi, yaitu di lobi kedatangan, area tunggu kereta, serta *food court*. Kemudian, peneliti menggunakan teknik pengambilan data melalui observasi dan wawancara mendalam. Observasi dilakukan sejak bulan April 2025, sementara wawancara mendalam dilakukan dengan pengelola Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub TMII, empat pengunjung, dan tiga penjaga kios.

Setelah data terkumpul, peneliti menggunakan beberapa teknik analisis data yang sejalan dengan digunakannya pendekatan kualitatif. Analisis data dilakukan secara sistematis melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan (Miles, dkk., 2014). Reduksi data dilakukan dengan merangkum, memilih, dan menyederhanakan data hasil lapangan menjadi data yang relevan. Selanjutnya, peneliti melakukan penyajian data yang sebelumnya telah direduksi ke dalam bentuk yang lebih terstruktur sehingga mudah untuk dipahami, dianalisis, dan dilakukan penarikan kesimpulan. Pada tahap akhir, dilakukan penarikan kesimpulan, yakni menyimpulkan makna dari keseluruhan data.

Hasil dan Pembahasan

Sejarah Pembangunan Light Rail Transit (LRT) di Indonesia

Pada tanggal 28 Agustus 2023, Presiden Joko Widodo meresmikan LRT Jakarta, Bogor, Depok, Bekasi atau LRT Jabodebek. Pembangunan proyek LRT ini berawal dari tingginya

tingkat kepadatan dan kemacetan di Jalan Tol Jakarta Cikampek, serta Jalan Tol Jagorawi (Bachtiar & Pasaribu, 2023). Pada masa perencanaan, pemerintah memiliki konsep dalam menghadirkan moda transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau bagi semua kalangan, sehingga harapannya bisa menekan penggunaan kendaraan pribadi dan beralih ke transportasi umum. Salah satu perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang ditunjuk oleh pemerintah adalah PT Adhi Karya (Persero) Tbk yang kemudian mengusulkan pembangunan jalur LRT dengan lintasan Cibubur-Cawang, Bekasi Timur-Cawang, dan Cawang-Dukuh Atas.

Salah satu dari sekian banyak hal menarik dari pengembangan LRT Jabodebek adalah hadirnya suatu pendekatan desain dalam menjunjung integrasi antara transportasi publik dan ruang hidup masyarakat. Hal ini dapat dilihat pada lokasi stasiun LRT Taman Mini sebagai satu-satunya yang memadukan stasiun sebagai tempat berkomutasi dengan pusat bisnis dan *gathering point*, yakni Travoy Hub. Bersama dengan anak perusahaan dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk, yaitu PT. Jasa Marga Related Business (JMRBB) secara resmi diizinkan beroperasi. Adapun, Travoy Hub dapat menjadi titik penghubung dari berbagai macam moda transportasi publik seperti LRT Jabodebek, Transjakarta, Jak Lingko, dan pengguna jalan tol, sehingga sangat mampu menjadi pusat mobilitas masyarakat (Ruhlessin, 2023).

Gambar 1. Pemetaan Wilayah Travoy Hub



Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2025.

Pembangunan Travoy Hub terdiri dari tahap 1, 2, dan 3, yang mana tahap 2 dan 3 masih dalam proses pembangunan. Pengembangan Travoy Hub sebagai lokasi transit dan komersial yang inklusif dan berkelanjutan telah tercermin dari klasifikasi zona yang tersedia. Zona-zona tersebut terdiri dari The Plaza sebagai *gathering point*, The Village sebagai area retail, The

Gallery sebagai area penghubung pejalan kaki, The Patio sebagai area pelayanan kesehatan atau rumah sakit, The Foyer sebagai area ruang terbuka hijau, hingga Hub. Shuttle sebagai area transit menuju mode transportasi lain. Penelitian ini akan berfokus pada area The Plaza yang menjadi area penghubung dengan Stasiun LRT TMII dan area utama dalam menunjang aktivitas sosial para pengunjung.

Pada area The Plaza, terdapat berbagai fasilitas yang disediakan oleh pihak pengelola untuk menunjang segala aktivitas pengunjung. Saat memasuki area The Plaza, pengunjung akan melewati tempat duduk dan bersantai yang dapat digunakan. Di sekitar area ini pun sering dijadikan lokasi bazar kuliner UMKM, seperti takjil saat bulan Ramadhan, Festival Tjemilan, dan Ruang Rasa Nusantara yang baru-baru ini dilaksanakan. Selain di lokasi ini, terdapat *food court* yang khusus disediakan bagi brand UMKM, yaitu di arena *eats & co* di lantai 2. Tidak hanya UMKM, disini pun terdapat restoran dari brand-brand ternama, seperti HokBen, Solaria, RM Ciganea, Simpang Rasa, Kopi Kata Rasa, dan lain-lain. Beragam pilihan jenis makanan tersedia untuk memudahkan pengunjung yang membutuhkan makanan dan minuman selama perjalanan. Selain tempat makan, terdapat *outlet* komersial lain seperti ATARU, MOR Mart berupa mini market, ZAP klinik kecantikan, dan lain sebagainya. Ruang *outlet* ini akan terus ditambahkan pengelola untuk menyempurnakan area ini sebagai kawasan komersil.

Dalam mendukung integrasi mobilitas sosial, terdapat area *meeting point* seperti ruang duduk publik yang tersebar di beberapa area. Selain berada di pintu masuk area The Plaza, ruang duduk publik juga tersebar di lantai 2 yang berada di dalam dan sekitar *eats & co*. Travoy Hub juga menyediakan *Shuttle Bus* khusus untuk pengunjung yang akan berwisata ke Taman Mini Indonesia Indah. Penumpang juga dapat membeli tiket masuk TMII dengan membelinya di lokasi yang sama dengan *Shuttle Bus*. Tempat ini juga menyediakan lahan parkir bagi pengunjung yang membawa kendaraan pribadi seperti motor atau mobil. Daya tarik lain dari tempat ini adalah ketersediaan *rest area* tol milik Jasa Marga yang berada tepat di sebelah Travoy Hub, sehingga dapat menarik pengunjung yang berada di sekitar sana untuk beristirahat dan menikmati *outlet* makanan maupun minuman.

Keseluruhan fasilitas yang tersedia ini menegaskan peran Travoy Hub sebagai kawasan yang mengintegrasikan fungsi transportasi, sosial, dan ekonomi dalam rangka pengembangan ruang publik berbasis TOD. Kehadiran LRT Taman Mini dan Travoy Hub membentuk ruang yang mendorong beragam aktivitas sosial dan ekonomi di dalamnya. Perluasan fungsi ini memperlihatkan pembangunan kawasan tersebut menjadi kemacetan dan polusi udara. Secara sosiologis, dalam proses pembentukan ruang ini ada dengan melibatkan relasi kuasa antara

negara melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN) seperti PT. Adhi Karya dan PT. Jasa Marga dengan kepentingan modal swasta.

Keseluruhan area komersil memang dapat langsung diakses oleh para komuter, tetapi pembatasan tetap terjadi melalui kurasi tenant dan filter ekonomi. Terdapat jarak sosial yang tercipta melalui kehadiran brand makanan dan minuman ternama dengan harga yang tidak terjangkau bagi seluruh lapisan masyarakat, seperti HokBen, Solaria, RM Ciganea, Simpang Rasa, dan Kopi Kata Rasa. Secara keseluruhan, tempat makan yang disediakan tersebut perlu menggocek sekitar Rp30.000- Rp50.000 untuk satu porsi makanan. Berdasarkan keterangan pengelola, pengembangan Travoy Hub diarahkan kepada konsep *lifestyle mall* yang menghadirkan tenant ritel, kuliner, dan fasilitas lain seperti FunWorld, Oh! Some, Uniqlo, hingga Rumah Sakit Brawijaya yang menargetkan masyarakat menengah ke atas.

Perubahan Struktur Sosial Sebelum Dimulainya Pembangunan LRT Taman Mini

Pada awal 2000-an, sistem transportasi publik di kawasan Jabodetabek, khususnya dalam hal ini adalah menopang aktivitas di Jakarta Timur, masih sangat terbatas dan belum terintegrasi dengan baik. Moda transportasi yang tersedia pada saat itu memang sudah lumayan beragam, mulai dari becak, angkot, bus kota, hingga kereta KRL. Akan tetapi, semua berjalan tanpa terdapat sistem pendukung yang memungkinkan para pengguna melakukan pergantian moda transportasi secara efisien. Ketiadaan sistem tersebut menjadikan pengalaman menaiki transportasi umum yang tidak nyaman dan meninggalkan kesan buruk (Nigro, dkk., 2019).

Seiring perkembangan waktu dan pertumbuhan kawasan perkotaan, kawasan pinggiran kota semakin mengalami peningkatan. Fenomena ini disebut suburbanisasi, yakni proses ketika fungsi perkotaan mulai bergeser ke wilayah pinggiran yang dapat terlihat dari tumbuhnya kawasan pemukiman baru (Massey & Tannen, 2018). Suburbanisasi terjadi secara acak dan cenderung tidak terkendali karena tidak selalu disertai perencanaan transportasi yang membuat penduduk di pinggiran kota kesulitan mengakses pusat kegiatan ekonomi, sosial, dan layanan publik (Wiese, 2004). Akibatnya, mereka sangat bergantung pada kendaraan pribadi untuk mobilitas harian, yang memperparah kemacetan dan ketimpangan akses.

Pilihan penggunaan kendaraan pribadi bukan semata karena preferensi gaya hidup, melainkan lebih sebagai bentuk adaptasi atas kondisi transportasi publik yang tidak memadai. Pilihan ini tidak lepas dari karakteristik masyarakat perkotaan yang individualistis dan rasional. Bagi masyarakat kota, keputusan mobilitas harus berdasar pada efisiensi waktu, kenyamanan, serta fungsi, di mana hal ini sulit ditemui pada ketersediaan transportasi pada saat itu (McGovern, 2019). Mereka yang memiliki akses terhadap mobil atau motor pribadi cenderung

memilih moda tersebut sebagai solusi mobilitas harian yang lebih fleksibel dan dapat diandalkan (Callero, 2023). Sementara mereka yang tidak memiliki pilihan lain, terpaksa bergantung pada sistem transportasi yang seadanya, dengan segala keterbatasannya.

Data menunjukkan pergeseran signifikan dalam pola mobilitas masyarakat selama dekade pertama 2000-an. Jumlah mobil pribadi meningkat dua kali lipat, dari 1 juta menjadi 2 juta unit, sedangkan jumlah sepeda motor melonjak lima kali lipat dari 1,5 juta menjadi 7,5 juta unit. Sebaliknya, proporsi penggunaan transportasi umum justru menurun drastis, dari 38,8 persen pada tahun 2000 menjadi hanya 12,9 persen pada 2010 (Nathan, 2019). Perubahan ini mencerminkan tumbuhnya ketergantungan pada kendaraan pribadi akibat ketidaksiapan sistem transportasi publik dalam melayani mobilitas masyarakat secara layak.

Pada masa ini, transportasi umum gagal berperan sebagai perekat sosial. Mobilitas harian menjadi kegiatan yang semakin eksklusif hanya bisa dimiliki dan dinikmati oleh kalangan tertentu saja. Ketika tidak tersedia sistem yang memudahkan warga berpindah moda dengan cepat dan efisien, maka transportasi publik pun gagal menciptakan ruang pertemuan antar kelas sosial (Nigro, dkk., 2019). Kehidupan sehari-hari para komuter pada periode ini seperti saat mereka berangkat dari dan menuju kawasan TMII cenderung berlangsung secara individual menggunakan kendaraan pribadi. Mereka bergerak secara perorangan tanpa adanya dukungan sistem transportasi yang dirancang dengan integrasi langsung untuk mengoptimalkan perjalanan mereka atau membuka kesempatan untuk berinteraksi sosial.

Pada akhirnya, perjalanan sehari-hari ini menjadi rutinitas yang kaku dan berulang setiap harinya. Mereka melewati berbagai ruang kota tanpa pernah benar-benar menghuni atau memanfaatkan ruang-ruang tersebut. Tidak ada kebiasaan untuk berhenti, beraktivitas, dan berinteraksi di tempat-tempat transit seperti halte, stasiun, atau terminal karena ruang-ruang tersebut memang tidak dirancang untuk hal seperti itu. Hal ini menciptakan situasi dimana mobilitas terasa lebih seperti menjalankan kewajiban dan bukan bagian dari dinamika sosial yang lebih luas. Sebagaimana hal ini juga diungkapkan oleh salah satu informan yakni Kak Tiza bahwa pengalaman transportasi akan lebih nyaman jika desain transit pada awalnya diubah menjadi tempat untuk mencari pengalaman berinteraksi.

Perubahan Sosial dan Ekonomi pada Ruang Komutasi Setelah Kehadiran LRT TMII

Jika di masa sebelumnya masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum, maka di masa kini, mulai terjadi peralihan kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan umum. Setelah pengguna kendaraan pribadi merajalela di perkotaan, muncul berbagai permasalahan sosial baru, seperti isu lingkungan,

kemacetan, konsumsi bahan bakar fosil yang tinggi, dan ketimpangan infrastruktur jalan. Berdasarkan data BPS, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 157.080.504 unit pada tahun 2023 (Badan Pusat Statistik, 2023). Masifnya penggunaan kendaraan bermotor berdampak pada isu lingkungan, dengan 67 persen total polusi udara di Jakarta bersumber dari sektor transportasi (Dinas Lingkungan Hidup, 2020). Untuk menghadapi permasalahan tersebut, negara dan masyarakat mulai memperhatikan transportasi umum kembali sebagai solusi. Pemerintah melakukan upaya dengan pengembangan kuantitas dan kualitas transportasi umum, hingga muncul berbagai jenis transportasi umum baru seperti MRT dan LRT.

Perubahan pola mobilitas adalah indikator yang paling mencolok dari perubahan struktural transportasi umum. Masyarakat urban di Indonesia, khususnya generasi muda menunjukkan kecenderungan positif terhadap penggunaan transportasi umum, terutama mode transportasi umum yang terintegrasi dan mudah untuk diakses (Hariyanto, dkk., 2023). Hal ini dapat dilihat dari kecenderungan masyarakat untuk mengadopsi pola perjalanan multimoda, yaitu penggunaan lebih dari satu jenis moda transportasi dalam satu kali perjalanan. Contohnya adalah salah seorang informan, Kak Vinka, yang berdomisili di Depok memilih menggunakan KRL dari Stasiun Pondok Cina menuju Stasiun Cawang dan transit menuju LRT Stasiun Cikoko – TMII untuk berkunjung ke Travoy Hub. Integrasi transportasi umum di Stasiun LRT TMII pun dapat dilihat dari variasi moda transportasi yang tersedia, seperti TransJakarta, JakLingko, hingga *Shuttle Bus* menuju lokasi wisata TMII. Dapat disimpulkan bahwa Stasiun LRT TMII berhasil menjadi pusat transit mobilitas sosial yang menghubungkan wilayah permukiman di pinggiran Jakarta Timur ke pusat Jakarta untuk seluruh kalangan.

Perubahan ini tidak seketika membuat masyarakat berhenti menggunakan kendaraan bermotor. Banyak masyarakat yang masih mengandalkan kendaraan bermotor seperti ojek *online* atau kendaraan pribadi mereka untuk dapat mengakses Stasiun LRT TMII. Hal ini dapat dilihat dari ramainya ojek *online* di bahu jalan dan parkir motor dan mobil yang cenderung penuh di Travoy Hub. Stasiun LRT TMII mengalami perluasan fungsi sebagai ruang sosial yang memfasilitasi interaksi, aktivitas ekonomi, hingga rekreasi bagi pengunjung. Hal ini terlihat dalam integrasi Stasiun LRT TMII dengan kawasan Travoy Hub dari PT. Jasa Marga yang berhasil merancang lokasi ini menggunakan prinsip TOD. Pendekatan melalui prinsip TOD membuat suatu lokasi memiliki keterhubungan fungsi sebagai penunjang transportasi publik yang dilengkapi dengan fasilitas pendukung (Guthrie & Fan, 2016). Ketersediaan fasilitas di Stasiun LRT TMII seperti *gathering point*, *gallery*, *outlet* restoran, dan *eats & co* membuat individu dapat saling berinteraksi atau sekedar beristirahat sejenak.

Intensitas keramaian publik di Stasiun LRT ini pun berbeda antara waktu sibuk dan waktu santai. Pada hari kerja, stasiun ini dipadati oleh para kelompok pekerja di sekitar kawasan Taman Mini yang melakukan mobilitas menuju pusat kota. Sedangkan, di hari libur, Stasiun LRT TMII selalu dipadati oleh wisatawan yang ingin jalan-jalan ke TMII atau lokasi lain di pusat kota. Dalam rangka memfasilitasi kebutuhan rekreasi masyarakat, Travoy Hub juga mengadakan berbagai acara di hari libur, seperti perlombaan seni, pertunjukan musik, hingga *talkshow*. Disini, terlihat bahwa infrastruktur transportasi umum tidak hanya memobilisasi wisatawan, tetapi juga menjadi destinasi wisata itu sendiri. Sarana transportasi umum dapat membentuk pengalaman sosial masyarakat perkotaan dalam membentuk cara pandang baru terhadap kota tempat tinggal mereka (Hayati & Al-Hamdi, 2019).

Seluruh aktivitas sosial di Stasiun LRT TMII mendorong terbentuknya interaksi sosial nonformal yang sifatnya spontan dan terjadi dalam kurun waktu tertentu. Bentuk interaksi inilah yang relevan dengan karakter ruang publik modern yang lekat dengan masyarakat urban masa kini. Dalam hal ini, Stasiun LRT TMII telah memproduksi konsep *everyday urbanism* yang menekankan ruang publik spontan yang dimaknai secara berbeda oleh para penggunanya (Chase, dkk., 1999). Stasiun LRT TMII juga memperluas fungsinya dengan penerapan nilai sosial dan budaya yang membentuk pengalaman kolektif masyarakat di sekitarnya.

Dalam konteks ekonomi, Stasiun LRT TMII dan Travoy Hub berhasil membuka peluang ekonomi baru bagi pelaku UMKM. Hal ini terlihat dari kehadiran *eats & co* dan berbagai festival makanan. Kehadiran Stasiun LRT TMII juga mampu meningkatkan nilai jual lahan dan properti di sekitar kawasan Taman Mini. Terdapat kecenderungan peningkatan harga properti yang berjarak dekat dengan akses transportasi umum (Nurhana, dkk., 2021). Kondisi ini terlihat baik dan dapat membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat di sekitarnya. Namun, jika komersialisasi ruang dibiarkan begitu saja, maka akan menghasilkan eksklusivitas ruang yang dikendalikan oleh logika pasar (Lefebvre, 1991).

Transformasi Ruang Transit Menjadi Ruang Interaksi dan Komersial

Penerapan pendekatan *Transit Oriented Development* (TOD) di Stasiun LRT TMII telah memungkinkan terjadinya perubahan substansial dari sebuah ruang transit yang fungsional menjadi ruang dengan keterikatan makna. Secara sosiologis, ruang transit dikonseptualisasikan oleh Marc Auge (1995) sebagai *non-place*, yaitu ruang yang bersifat anonim, fungsional, dan tidak ada keterikatan relasi yang mendalam (Auge, 2023). Auge juga mendefinisikan *place* sebagai ruang yang memiliki relasi, identitas, dan histori dengan individu (Auge, 2023). Auge

menjelaskan konsep ini merupakan hasil dari era super modernitas sebagai representasi kondisi masyarakat kontemporer (Auge, 2023). Namun, integrasi Stasiun LRT TMII dengan kawasan Travoy Hub ini menawarkan realitas yang berbeda dari karakteristik konsep tersebut.

Stasiun LRT TMII tidak lagi dipandang sebagai titik perpindahan transportasi, melainkan telah bertransformasi menjadi sebuah ruang yang memiliki keterikatan sosial dan ekonomi dengan penggunanya. Keunikan ini muncul karena Stasiun LRT TMII menjadi satu-satunya stasiun LRT yang terintegrasi langsung dengan kawasan komersial. Melalui keberadaan fasilitas seperti The Plaza dan The Gallery, ruang transit ini menawarkan pengalaman relasional dalam melakukan transit transportasi. Oleh karena itu, Stasiun LRT TMII yang dicirikan anonim oleh Auge mulai memiliki makna kolektif sebagai pusat interaksi masyarakat urban kontemporer.

Pergeseran ruang transit dari *non-place* menuju *place* dipicu oleh ketersediaan fasilitas yang merangsang terjadinya interaksi spontan. Dalam konsep *everyday urbanism*, makna ruang publik justru tercipta dari aktivitas kecil dan rutin yang terjadi secara organik, atau yang disebut sebagai *spontaneous* (Chase, dkk., 1999). Travoy Hub yang menyediakan fasilitas seperti ruang duduk publik, area *eats & co*, hingga koridor pejalan kaki di The Gallery menjadi sarana bagi terbentuknya aktivitas sosial tersebut. Keberadaan fasilitas tersebut mencegah ruang menjadi kaku, meskipun interaksi yang terjadi berasal dari kelompok kecil yang sudah saling kenal, seperti rombongan wisatawan, teman sebaya, atau keluarga. Kehadiran festival makanan UMKM dan panggung pertunjukan juga berperan sebagai penghubung sosial. Dengan interaksi non-formal yang dinamis dan spontan, Stasiun LRT TMII telah mengubah rutinitas komuter yang kaku menjadi pengalaman sosial yang melekat dalam diri pengunjung.

Pada Stasiun LRT TMII, pertemuan berbagai kelompok masyarakat, mulai dari pekerja, pelajar, wisatawan, hingga kelompok lansia menciptakan keberagaman cara memanfaatkan ruang yang membentuk dinamika penggunaannya secara bersamaan. Hal ini dapat terlihat dari bagaimana area komersial dan fasilitas yang ada dimanfaatkan untuk kegiatan seperti mengerjakan tugas, bekerja, atau sekedar rekreasi. Sebagaimana disampaikan oleh sejumlah informan, seperti Claudia dan Vinka yang beberapa kali mengunjungi Travoy Hub untuk memanfaatkan fasilitas yang ada sebagai tempat mengerjakan tugas. Pengalaman sehari-hari seperti ini menunjukkan bahwa keterikatan terhadap ruang dibangun melalui penggunaan yang berulang dan fungsional dalam kehidupan sehari-hari (Benyon, 2022).

Hal tersebut menjadi penanda bahwa meskipun fasilitas komunal tersedia dan ruang dimanfaatkan secara aktif, interaksi sosial yang terjadi antar pengunjung cenderung terbatas. Aktivitas sering berlangsung secara berdampingan, seperti bekerja dengan laptop atau

menggunakan HP untuk berinteraksi tanpa terjadi komunikasi langsung antar penggunanya (Longhofer & Winchester, 2023). Pola penggunaan ruang seperti ini menunjukkan bahwa keberadaan fasilitas fisik memang mampu mendorong pemanfaatan ruang, tetapi belum tentu menghasilkan interaksi sosial yang intens atau kolektif. Stasiun LRT TMII sebagai suatu ruang menjadi lebih hidup dan digunakan secara rutin, namun aktivitas yang terjadi di dalamnya tetap dominan secara individual khas masyarakat perkotaan. Keberhasilan tempat publik seperti Stasiun LRT TMII tidak dapat dinilai dari desain fisik, estetika, kelengkapan fasilitas, atau tingkat keramaian, melainkan dari sejauh mana perencanaan ruang mampu merespons cara setiap pengguna dalam memaknainya dalam praktik kehidupan sehari-hari.

Penutup

Transformasi fungsi Stasiun LRT Taman Mini, khususnya pada area The Plaza di Travoy Hub menunjukkan bagaimana tempat transit dapat berkembang menjadi ruang publik dalam kerangka TOD. Perpaduan integrasi antara mobilitas, interaksi sosial, dan aktivitas ekonomi di Stasiun LRT Taman Mini merefleksikan perubahan struktural dalam sistem transportasi dan ruang dalam perkotaan modern di wilayah Jakarta Timur. Sebelum kehadiran LRT dan moda transportasi umum lain, mobilitas masyarakat sangat bergantung pada kendaraan pribadi karena buruknya sistem integrasi. Hal ini berdampak pada melemahnya interaksi sosial di ruang perpindahan. Setelah kehadiran LRT di kawasan TMII dan pengembangan kawasan Travoy Hub, terjadi pergeseran pola mobilitas yang lebih efisien dan ramah lingkungan. Stasiun di masa kini memiliki fungsi sebagai tempat transit dan ruang publik yang mencakup interaksi sosial, aktivitas ekonomi, hingga rekreasi. Di sisi lain, komersialisasi kawasan ini membuka peluang dan tantangan ekonomi baru. Perubahan sosial Stasiun LRT Taman Mini mencerminkan dinamika ruang urban kontemporer yang kompleks antara aspek transportasi, sosial, dan ekonomi yang saling terikat.

Daftar Pustaka

- Abe, R., & Kato, H. (2017). What Led to the Establishment of a Rail-Oriented City? Determinants of Urban Rail Supply in Tokyo, Japan, 1950-2010. *Transport Policy*, 58, 72-79.
- Auge, M. (2023). *Non-Places: An Introduction to Supermodernity* (2nd ed.). London: Verso.
- Bachtiar, Z., & Pasaribu, R. (2023). Dampak Lingkungan Ekologis Akibat Proyek Pembangunan Jalur Rel Light Rapid Transit (LRT) Jabotabek di Jakarta. *Local Engineering: Journal of Local Architecture and Civil Engineering*, 1(1), 1-10.

- Badan Pusat Statistik. (2023, Juni 30). *Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Provinsi dan Jenis Kendaraan (Unit), 2023*. Retrieved April 10, 2025, from Badan Pusat Statistik: <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/VjJ3NGRGa3dkRk5MTIU1bVNFOTVVbmQyVURSTVFUMDkjMw==/jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-provinsi-dan-jenis-kendaraan--unit---2022.html?year=2023>
- Badan Pusat Statistik. (2025). *Perkembangan Transportasi No.09/02/31/Th.XXVII Tanggal 3 Februari 2025*. Jakarta: Badan Pusat Statistik Pemprov DKI Jakarta.
- Benyon, D. (2022). *Spaces of Interaction, Places for Experience*. Cham: Springer Nature Switzerland.
- Callero, P. L. (2023). *The Myth of Individualism: How Social Forces Shape Our Lives* (4th ed.). Maryland: Rowman & Littlefield.
- Chase, J., Crawford, M., & Kaliski, J. (1999). *Everyday Urbanism*. New York: The Monacelli Press.
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2023). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (6th ed.). California: SAGE Publications, Inc.
- Dewi, K., & Krisdiyanto, A. (2023). Pengembangan Sistem Transportasi Masa Depan: Mobilitas Berkelanjutan dan Otonom di Jawa Barat. *Jurnal Multidisiplin West Science*, 2(9), 750-760.
- Diao, M. (2019). Towards Sustainable Urban Transport in Singapore: Policy Instruments and Mobility Trends. *Transport Policy*, 81, 320-330.
- Dinas Lingkungan Hidup. (2020). *Laporan Akhir Pemantauan Kualitas Udara DKI Jakarta Tahun 2020*. Jakarta: Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta.
- Estetika, M., & Gusthini, M. (2024). Analysis of Translation Techniques on Public Signs in Jabodebek Light Rail Transit (LRT). *Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*, 2(4), 381-396.
- Forino, B. D., & Putranto, L. S. (2023). Persepsi Pengguna Transportasi Umum di Jabodetabek terhadap Integrasi Tarif PT Jaklingko Indonesia. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 6(1), 71-84.
- Guthrie, A., & Fan, Y. (2016). Developers' Perspectives on Transit-Oriented Development. *Transport Policy*, 51, 103-114.
- Hariyanto, G. R., Sedyowidodo, U., & Asmi, A. (2023). Analisis Faktor yang Memengaruhi Generasi Z di Jakarta dalam Pemilihan Transportasi Umum. *JEMI: Journal of Entrepreneurship, Management, and Industry*, 6(4), 245-256.
- Hayati, K. Z., & Al-Hamdi, R. (2019). Transportasi Publik dan Media Sosial: Persepsi Netizen terhadap Pelayanan Bus Trans Jogja 2016-2018. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Widya Praja*, 45(2), 15-26.
- Kementerian Perhubungan. (2022, Mei 19). *Kemenhub Ajak Masyarakat Gunakan LRT Jabodebek*. Retrieved Mei 10, 2025, from Kementerian Perhubungan Republik Indonesia: <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-ajak-masyarakat-gunakan-lrt-jabodebek>
- Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space*. (D. Nicholson-Smith, Trans.) Oxford: Basil Blackwell Ltd.

- Longhofer, W., & Winchester, D. (2023). *Social Theory Re-Wired: New Connections to Classical and Contemporary Perspectives* (3rd ed.). New York: Routledge.
- Massey, D. S., & Tannen, J. (2018). Suburbanization and Segregation in the United States: 1970-2010. *Ethnic and Racial Studies*, 41(9), 1594-1611.
- McGovern, S. J. (2019). Analyzing Urban Politics: A Mobilization-Governance Framework. *Urban Affairs Review*, 56(4), 1-42.
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldana, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3rd ed.). California: SAGE Publications, Inc.
- Nathan, A. (2019). *Di Balik Kemudi: Relasi Kerja Informal Sopir Bus Metromini dan Kopaja*. Yogyakarta: Yayasan Basis.
- Nigro, A., Bertolini, L., & Domenico-Moccia, F. (2019). Land Use and Public Transport Integration in Small Cities and Towns: Assessment Methodology and Application. *Journal of Transport Geography*, 74, 110-124.
- Nurhana, A., Hasyim, A. W., & Setyono, D. A. (2021). Pola Spasial Harga Lahan Permukiman Akibat Pembangunan Stasiun LRT Harjamukti, Depok. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 13(2), 47-58.
- Ruhlessin, M. F. (2023, Agustus 31). *Resmi Dioperasikan, Travoy Hub Jadi Gathering Point Terintegrasi di Jakarta Timur*. Retrieved April 10, 2025, from Kompas: <https://www.kompas.com/properti/read/2023/08/31/123000221/resmi-dioperasikan-travoy-hub-jadi-gathering-point-terintegrasi-di>
- Sahara, S., & Iqbal, M. (2024). Pengaruh Tarif Integrasi Jaklingko terhadap Minat Mobilitas Pengguna Angkutan Umum di Wilayah DKI Jakarta. *Jurnal Sistem Informasi Bisnis (Junsibi)*, 5(1), 9-15.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian Kualitatif (Untuk Penelitian yang Bersifat: Eksploratif, Interpretif, Interaktif dan Konstruktif)*. Bandung: Alfabeta.
- White, P. (2017). *Public Transport: Its Planning, Management and Operation* (6th ed.). New York: Routledge.
- Wiese, A. (2004). *Places of Their Own: African American Suburbanization in the Twentieth Century (Historical Studies of Urban America)*. Chicago: University of Chicago Press.
- Yunus, M., & Mirajhusnita, I. (2025). Sosialisasi Keselamatan Berlalu Lintas dan Penggunaan Transportasi Umum Untuk Meningkatkan Kesadaran terhadap Pelajar di Jakarta Utara. *Community Empowerment Journal*, 3(4), 223-231.