TSAQOFAH
Jurnal Penelitian Guru Indonesia

p-ISSN: 2810-0395
e-ISSN: 2810-0042

Terindeks : Dimensions, Scilit, Lens, Semantic, Garuda, Google Scholar, Base, etc

https://doi.org/10.58578/tsaqofah.v5i4.6211

ANALISIS DAMPAK KEGIATAN PEMBANGUNAN PUTARAN-U DI JALAN MAULANA HASANUDIN, KECAMATAN BATU CEPER, KOTA TANGERANG TERHADAP ASPEK GEOGRAFI SOSIAL

Analysis of the Impact of U-Turn Construction Activities on Maulana Hasanudin Street, Batu Ceper District, Tangerang City on Social Geography Aspects

Muhammad Fajar Aditya & Syafri Anwar
Universitas Negeri Padang
fajarya2002@gmail.com

Article Info:

Submitted:	Revised:	Accepted:	Published:
Apr 28, 2025	May 25, 2025	Jun 7, 2025	Jun 12, 2025

Abstract

The construction of a U-turn facility on Maulana Hasanudin Street, Batu Ceper District, Tangerang City, is a strategic infrastructure initiative aimed at enhancing regional connectivity and accessibility. This study seeks to analyze the impact of the development on the community's social geography, educational accessibility, and traffic density in the study area. A descriptive *mix methods* approach was employed, combining qualitative analysis with line density techniques to assess traffic congestion levels. The findings reveal that the U-turn development has generated complex effects. In terms of social geography, it altered travel patterns, influencing social interactions while simultaneously strengthening local community solidarity. Economically, the project stimulated activity in sectors catering to construction workers' needs, although other sectors faced adaptation challenges. Educational accessibility exhibited disparities in travel time

Tsaqofah journal is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International License

between morning and afternoon, highlighting the need for traffic policies that are responsive to school activity rhythms. Traffic analysis indicated that, while the U-turn effectively managed vehicle flow during regular hours, congestion persisted during peak times (17:00–18:00 WIB) and weekends, with a traffic imbalance showing 30% higher density from Benda toward Maulana Hasanudin. These findings underscore the necessity for ongoing evaluation of both the social and technical impacts of urban infrastructure development.

Keywords: Urban Infrastructure; U-Turn Facility; Social Geography; Educational Accessibility; Traffic Density

Abstrak: Pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang, merupakan inisiatif infrastruktur strategis untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas wilayah. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dampak pembangunan tersebut terhadap kondisi geografi sosial masyarakat, aksesibilitas pendidikan, serta kepadatan lalu lintas di wilayah studi. Pendekatan yang digunakan adalah *mix methods* deskriptif, dengan mengombinasikan analisis kualitatif dan teknik *line density* untuk mengevaluasi tingkat kepadatan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembangunan putaran-U membawa dampak yang kompleks. Dalam aspek geografi sosial, terjadi perubahan pola perjalanan yang memengaruhi interaksi sosial, namun juga memperkuat solidaritas komunitas lokal. Secara ekonomi, pembangunan ini merangsang peningkatan aktivitas pada sektor penyedia kebutuhan pekerja konstruksi, meskipun sektor lain menghadapi tantangan penyesuaian. Aksesibilitas pendidikan menunjukkan ketimpangan waktu tempuh antara pagi dan siang hari, menuntut kebijakan lalu lintas yang adaptif terhadap ritme aktivitas sekolah. Analisis lalu lintas mengindikasikan bahwa meskipun putaran-U efektif mengatur arus kendaraan pada jam normal, kemacetan tetap terjadi pada jam sibuk (17.00–18.00 WIB) dan akhir pekan, dengan ketidakseimbangan arus lalu lintas yang mencatat kepadatan 30% lebih tinggi dari arah Benda menuju Maulana Hasanudin. Temuan ini menegaskan pentingnya evaluasi berkelanjutan terhadap dampak sosial dan teknis dari pembangunan infrastruktur perkotaan.

Kata Kunci: Infrastruktur Perkotaan; Putaran-U; Geografi Sosial; Aksesibilitas Pendidikan; Kepadatan Lalu Lintas.

PENDAHULUAN

Sejak Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 32 tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu lintas, dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Analisis Dampak Lalu lintas berlaku, analisis dampak lalu lintas (Andalalin) menjadi salah satu kebijakan strategis di Indonesia . Menurut UU No 22 tahun 2009, Andalalin adalah serangkai kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan,

pemukiman, dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas (Wahyono et al., 2022). Andalalin digunakan sebagai syarat untuk mendapatkan Izin Mendirikan Bangunan (IMB), terutama bangunan yang dianggap menimbulkan dampak terhadap kondisi lalu lintas. Dalam Andalalin, dilakukan perhitungan besaran dampak yang timbulkan akibat pembangunan pusat kegiatan baru atau perubahan fungsi lahan terhadap kondisi lalu lintas suatu kota serta pembuatan strategi mitigasi untuk meminimalisasi dampak tersebut (H. Prasetyo et al., 2022).

Pengembangan kawasan perkotaan mengalami pertumbuhan yang sangat cepat sesuai dengan kebutuhan masyarakat akan fasilitas umum dan sosial untuk kegiatan dan usaha seperti perkantoran, pusat perbelanjaan, pendidikan, dan lain sebagainya. Pertumbuhan yang cepat ini akan mengakibatkan peningkatan intensitas lalu lintas sebagai dampak dari pembangunan tersebut. Pembangunan inilah yang menjadi pemicu awal perubahan dalam penggunaan lahan, yang pada gilirannya mempengaruhi sistem transportasi, seperti pembangunan mal besar, stadion, kawasan pemukiman, atau pusat kegiatan baru yang akan menghasilkan lalu lintas tambahan dan memengaruhi lalu lintas di sekitar lokasi pusat kegiatan baru tersebut. Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang berpotensi mengganggu keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan harus menjalani analisis dampak lalu lintas (Murti & Rofi, 2017).

Kota Tangerang merupakan salah satu kota di Provinsi Banten yang mengalami perkembangan pesat dalam pembangunan di berbagai bidang, seperti pemukiman, perkantoran, dan perdagangan. Perkembangan ini menarik minat para investor untuk menanamkan modalnya, salah satunya dalam pembangunan infrastruktur seperti putaran-U (*U-turn*). Pembangunan putaran-U salah satunya di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang bertujuan untuk mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di wilayah tersebut.

Dengan pertumbuhan jumlah penduduk yang tinggi, mencapai lebih dari 2,5 juta jiwa yang dibuktikan pada tabel 1.1, Kota Tangerang menghadapi kendala dalam bidang transportasi. Kendala tersebut adalah kemacetan yang diakibatkan oleh pertumbuhan pusat kegiatan dan pengguna jalan yang semakin meningkat. Jalan Maulana Hasanudin merupakan salah satu ruas jalan utama di Kecamatan Batu Ceper yang sering mengalami kemacetan pada

jam-jam sibuk. Hal ini disebabkan oleh tingginya volume kendaraan yang melewati jalan tersebut, melebihi kapasitas jalan yang tersedia.

Tabel 1 Data Pertumbuhan Penduduk Kota Tangerang

Tahun	Jumlah Penduduk (jiwa)	Pertumbuhan (%)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km²)
2018	1.950.000	-	12.000
2019	2.360.000	2,61%	12.208
2020	2.420.000	2,54%	12.515
2021	2.480.000	2,48%	12.820
2022	2.540.000	2,42%	13.125

Kegiatan pembangunan oleh perusahaan seringkali berdampak kepada masyarakat di sekitar lokasi proyek. Dampak dapat mencakup berbagai aspek mulai dari kondisi fisik, lingkungan, ekonomi, dan sosial budaya (Ferdini, 2019). PT. Fajar Reksa Persada merupakan perusahaan konstruksi di Kecamatan Batu Ceper yang tengah melakukan proyek pembangunan komersial berupa Pembangunan Putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang Tahun 2022. Kehadiran proyek ini diperkirakan berpotensi menimbulkan dampak bagi aspek geografi sosial masyarakat setempat. Salah satu masalah yang mungkin terjadi adalah hadirnya pendatang yang masuk sebagai tenaga kerja proyek menimbulkan pergeseran sosial dengan masyarakat lokal. Masalah lain berupa perubahan karakteristik sosial-budaya masyarakat akibat interaksi dengan pendatang juga memungkinkan muncul (Muhammad et al., 2015).

Selain itu, pembangunan infrastruktur seperti putaran-U seringkali menghadapi tantangan dalam aspek koordinasi dan komunikasi dengan masyarakat setempat. Minimnya koordinasi antara perusahaan atau pihak pembangunan dengan masyarakat lokal dapat menyebabkan keberadaan proyek pembangunan tidak memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat setempat. Kurangnya sosialisasi perusahaan mengenai rencana pembangunan kepada masyarakat lokal juga dapat menyebabkan masyarakat kurang adaptif dalam menyambut perubahan yang terjadi (H. Prasetyo et al., 2022).

Permasalahan ini sejalan dengan penelitian yang dilakukan oleh Ferdini (2019) yang menganalisis dampak pembangunan jalan tol Surabaya-Mojokerto terhadap masyarakat sekitar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kurangnya sosialisasi dan koordinasi dengan

masyarakat lokal menyebabkan terjadinya konflik dan resistensi dari masyarakat terhadap proyek pembangunan tersebut.

Temuan serupa juga diungkapkan dalam penelitian yang dilakukan oleh H. E. Prasetyo & Santoso (2020) terkait dampak pembangunan jalan lingkar luar Kota Surabaya. Penelitian ini mengungkapkan bahwa minimnya koordinasi dan komunikasi dengan masyarakat lokal menyebabkan masyarakat merasa tidak dilibatkan dalam proses pembangunan dan kurang mendapatkan manfaat dari proyek tersebut.

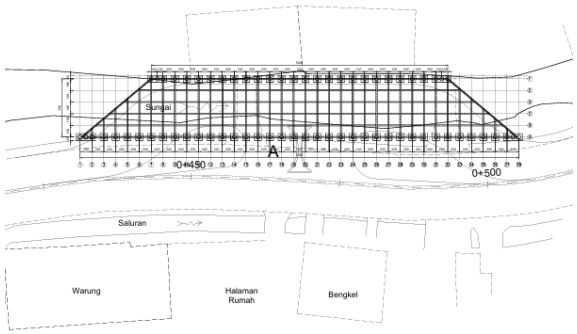
Mengingat betapa pentingnya dampak pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang terhadap aspek geografi sosial masyarakat, peneliti merasa tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul "Analisis Dampak Kegiatan Pembangunan Putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang Tahun 2022 Terhadap Aspek Geografi Sosial ".

METODE

Penelitian ini mengadopsi metode campuran deskriptif (mix methods) dengan pendekatan kualitatif dan analisis geospasial untuk mengkaji dampak pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang. Data kualitatif diperoleh melalui observasi lapangan, wawancara semi-terstruktur dengan pihak terkait seperti masyarakat setempat, pemerintah daerah, dan kontraktor, serta dokumentasi dokumen resmi. Data spasial dianalisis menggunakan perangkat lunak ArcGIS/QGIS untuk pemetaan lokasi, buffer analysis, dan visualisasi pola aktivitas sosial masyarakat. Teknik pengumpulan data meliputi observasi non-partisipatif, wawancara semi-terstruktur, serta dokumentasi untuk mengintegrasikan data historis dan empiris. Teknik analisis menggunakan model Miles dan Huberman melalui reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan secara iteratif. Data primer mencakup wawancara dan pengamatan langsung, sementara data sekunder berupa dokumen, laporan, dan publikasi terkait. Analisis geospasial melibatkan overlay peta, buffer zone radius dampak (50m, 100m, 150m), serta peta tematik perubahan aktivitas sosial. Hasilnya diintegrasikan untuk memahami dampak pembangunan putaran-U terhadap pola pergerakan, interaksi sosial, aksesibilitas, dan kegiatan ekonomi masyarakat secara holistik.

HASIL

Penelitian ini menganalisis dampak pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang, dari perspektif geografi sosial. Fokusnya meliputi tiga aspek: (1) perubahan kondisi geografi sosial, termasuk pola interaksi dan penggunaan ruang; (2) dampak terhadap aksesibilitas pendidikan, seperti kemudahan mencapai fasilitas pendidikan; dan (3) pengaruh terhadap kepadatan lalu lintas, meliputi klasifikasi jalan dan volume kendaraan. Menggunakan pendekatan geospasial, penelitian ini bertujuan memberikan gambaran komprehensif tentang manfaat dan tantangan pembangunan putaran-U, yang dirancang untuk meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas di kawasan strategis menuju pusat kota.



Gambar 1 Perencanaan Pembangunan Putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin

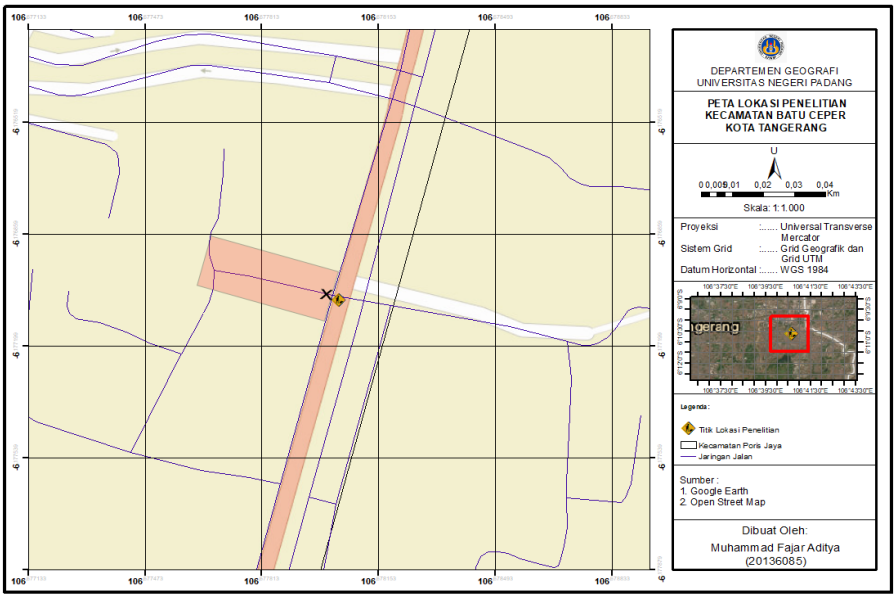
1. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Kondisi Geografi Sosial Masyarakat di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang

Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu upaya strategis dalam meningkatkan konektivitas dan efisiensi mobilitas di wilayah perkotaan, termasuk di Kota Tangerang. Salah satu infrastruktur yang kini tengah menjadi perhatian adalah pembangunan putaran-U sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan dan meningkatkan kelancaran arus lalu lintas. Namun, selain membawa dampak positif dalam konteks mobilitas, pembangunan ini juga memiliki implikasi yang lebih luas terhadap kondisi geografi sosial masyarakat setempat. Kondisi geografi sosial mencakup aspek-aspek seperti pola interaksi sosial, distribusi aktivitas masyarakat, serta dinamika ruang yang berhubungan dengan kehidupan sehari-hari.

Kota Tangerang, sebagai salah satu kota penyangga ibu kota dengan tingkat urbanisasi yang pesat, menghadapi tantangan dalam menjaga keseimbangan antara pembangunan infrastruktur dan keberlanjutan sosial. Pembangunan putaran-U tidak hanya memengaruhi tata ruang fisik, tetapi juga berpotensi mengubah pola perjalanan masyarakat, interaksi sosial, dan akses terhadap layanan atau fasilitas umum. Dalam konteks geografi sosial, perubahan ini dapat berimbas pada cara masyarakat beraktivitas, hubungan antarkomunitas, serta kualitas kehidupan di wilayah tersebut.

a. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Kondisi Geografi Sosial Masyarakat

Pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Batu Ceper, Tangerang, telah mengubah kondisi geografi sosial masyarakat secara signifikan. Berdasarkan analisis spasial (Gambar 4.2), area yang terdampak (ditandai merah) meliputi pemukiman padat dan fasilitas umum seperti musholla (kuning), yang harus dibongkar. Hal ini menyebabkan perubahan pola interaksi sosial, seperti meningkatnya jarak tempuh antarwarga dan berkurangnya pertemuan langsung, meskipun komunikasi digital melalui WhatsApp tetap terjaga.



Gambar 2 Area yang Terdampak dari Pembangunan Putaran-U

Tabel 2. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Geografi Sosial Masyarakat

Aspek Geografi Sosial	Indikator	Sumber Data	Temuan Lapangan	Kesimpulan
Jarak Sosial	Perubahan jarak tempuh antarwarga	Wawancara	Waktu tempuh bertambah, rute lebih panjang karena akses lama ditutup	Pembangunan memperluas jarak fisik, memperlemah intensitas pertemuan langsung
Aksesibilitas	Kemudahan akses ke fasilitas umum (sekolah, musholla, pasar)	Observasi, Wawancara	Akses jalan ke sekolah terganggu, musholla dibongkar, siswa dan pedagang terdampak	Penurunan aksesibilitas menurunkan kualitas kehidupan sosial dan pendidikan
Teritorialitas	Perubahan pemanfaatan ruang oleh masyarakat	Observasi, Wawancara (S, H)	Area pembangunan berubah fungsi; ruang publik hilang atau beralih fungsi	Ruang komunitas menyempit, warga kehilangan kontrol atas ruang sosial mereka
Interaksi Sosial	Pola pertemuan dan komunikasi antarwarga	Wawancara (S, H), Observasi	Komunikasi fisik menurun, digantikan komunikasi digital melalui WhatsApp	Interaksi sosial tetap berlangsung melalui media daring, namun kualitasnya berubah
Solidaritas Sosial	Kegiatan kolektif komunitas	Wawancara (S)	Karang Taruna aktif menjaga material pembangunan	Pembangunan memicu solidaritas, sebagai bentuk adaptasi terhadap perubahan
Konflik Sosial	Gesekan antara warga dan pelaksana proyek	Wawancara (S, H)	Terdapat konflik saat pembongkaran rumah warga	Minimnya pelibatan warga menimbulkan resistensi dan ketegangan sosial
Mobilitas Pelajar	Waktu tempuh dan keselamatan siswa ke sekolah	Wawancara (H), Data Sekunder	Akses siswa terganggu, rute memutar dan lebih jauh	Pembangunan tidak memperhatikan kelompok rentan seperti pelajar dan guru
Transformasi Ruang	Fungsi ruang sebelum dan sesudah proyek	Peta Lokasi, Observasi	Sebagian ruang sosial bergeser menjadi jalur kendaraan	

Tabel 2 menunjukkan bahwa aksesibilitas ke sekolah dan ruang publik menurun, sementara solidaritas sosial meningkat melalui aktivitas Karang Taruna yang menjaga material proyek. Namun, konflik sempat terjadi akibat pembongkaran rumah warga tanpa pelibatan memadai. Dengan demikian, pembangunan ini menciptakan transformasi ruang yang memengaruhi kohesi sosial dan mobilitas masyarakat.

b. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Kondisi Geografi Ekonomi Masyarakat

Pembangunan putaran-U juga berdampak pada geografi ekonomi, terutama dalam hal aktivitas usaha lokal. Tabel 3 mengungkapkan bahwa sektor informal seperti warung makan dan pedagang kaki lima (yang diatur ulang oleh kecamatan) mengalami peningkatan pendapatan karena permintaan pekerja proyek. Namun, usaha non-konsumtif seperti konter HP justru merosot akibat gangguan akses. Meski demikian, nilai properti di sekitar lokasi belum berubah signifikan, menunjukkan *lag effect* pasca-pembangunan. Gambar 2 mempertegas bahwa area komersial di sekitar putaran-U (termasuk zona merah) akan mengalami perubahan *economic landscape* jangka panjang, seperti munculnya lapak baru. Dampaknya bersifat dinamis: sementara sektor fleksibel diuntungkan, usaha dengan mobilitas rendah justru terancam, menciptakan ketimpangan ekonomi sementara.

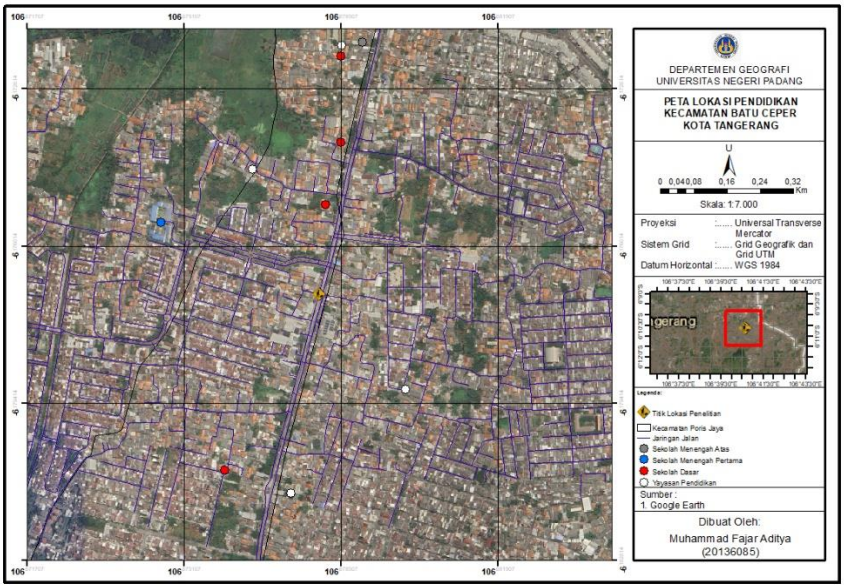
Tabel 1 Tabel Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Geografi Ekonomi Masyarakat

Aspek	Temuan	Sumber Informasi	Analisis
Peluang Usaha Baru	Muncul peluang bagi pedagang kaki lima di sekitar lokasi pembangunan.	Wawancara dengan SR (pedagang) dan pihak kecamatan	Pelebaran jalan menciptakan ruang baru untuk aktivitas ekonomi informal; direncanakan pengaturan lapak oleh pemerintah kecamatan.
Pendapatan Pelaku Usaha (Positif)	Warung kopi dan warung makan mengalami peningkatan pendapatan selama masa konstruksi.	SR (pemilik warung kopi)	Efek positif dari kehadiran pekerja konstruksi yang membutuhkan konsumsi harian; sesuai dengan teori *multiplier effect*.
Pendapatan Pelaku Usaha (Negatif)	Konter HP dan aksesoris mengalami penurunan pendapatan signifikan.	S (penjaga konter HP)	Usaha non-konsumtif terdampak oleh penurunan aksesibilitas dan gangguan aktivitas reguler selama pembangunan berlangsung.

Nilai Properti dan Sewa	Tidak terjadi perubahan signifikan dalam harga lahan atau sewa tempat usaha.	S (penyewa lahan)	Belum terlihat kenaikan harga karena adanya *lag effect* dan ketidakpastian pasar selama masa pembangunan.
Distribusi Dampak	Dampak positif dirasakan lebih oleh sektor informal yang fleksibel; sektor formal lebih terpengaruh secara negatif oleh gangguan akses.	Analisis lapangan	Terjadi diferensiasi dampak berdasarkan jenis usaha dan karakteristik adaptabilitas masing-masing sektor terhadap kondisi pembangunan.
Dimensi Temporal	Perbedaan dampak antara masa pembangunan dan pasca-pembangunan.	Keseluruhan temuan	Dampak jangka pendek bersifat sementara; potensi ekonomi baru seperti kaki lima diprediksi tumbuh setelah proyek selesai dan akses stabil kembali.

2. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Kondisi Aksebilitas Pendidikan di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang

Pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Batu Ceper, Tangerang, memengaruhi aksesibilitas pendidikan dengan dampak bervariasi tergantung waktu dan moda transportasi.



Gambar 1 Peta Lokasi Pendidikan

Berdasarkan peta serta hasil wawancara dan observasi lapangan, beberapa sekolah seperti SMPN 26 Tangerang dan sejumlah SD yang terletak di sepanjang koridor terdampak pembangunan tetap memiliki akses pendidikan yang relatif terjaga. Terdapat tiga aspek utama yang muncul dari temuan di lapangan. Pertama, dari sisi pola akses, secara umum tidak terjadi perubahan signifikan. Namun, bagi siswa yang menggunakan sepeda, mereka diarahkan untuk melalui jalan perkampungan sebagai alternatif guna menghindari jalur utama yang terganggu akibat proyek pembangunan, sebagaimana dijelaskan oleh satpam SMPN 26. Kedua, terkait waktu tempuh, pada pagi hari saat jam keberangkatan sekolah (sekitar pukul 06.00–07.30 WIB), arus lalu lintas cenderung lancar karena volume kendaraan masih rendah. Namun, kondisi berbeda terjadi pada siang hari (sekitar pukul 12.00–15.00 WIB) ketika siswa pulang sekolah. Padatnya lalu lintas dan aktivitas proyek menyebabkan peningkatan waktu tempuh yang dapat berdampak pada kelelahan dan konsentrasi siswa, seperti yang disampaikan oleh seorang siswa SMK Al-Mu'in. Ketiga, dari sisi biaya transportasi, tidak terdapat perubahan berarti karena sebagian besar siswa menggunakan kendaraan pribadi dan jarak tempuh tambahan tidak cukup signifikan untuk menambah pengeluaran.

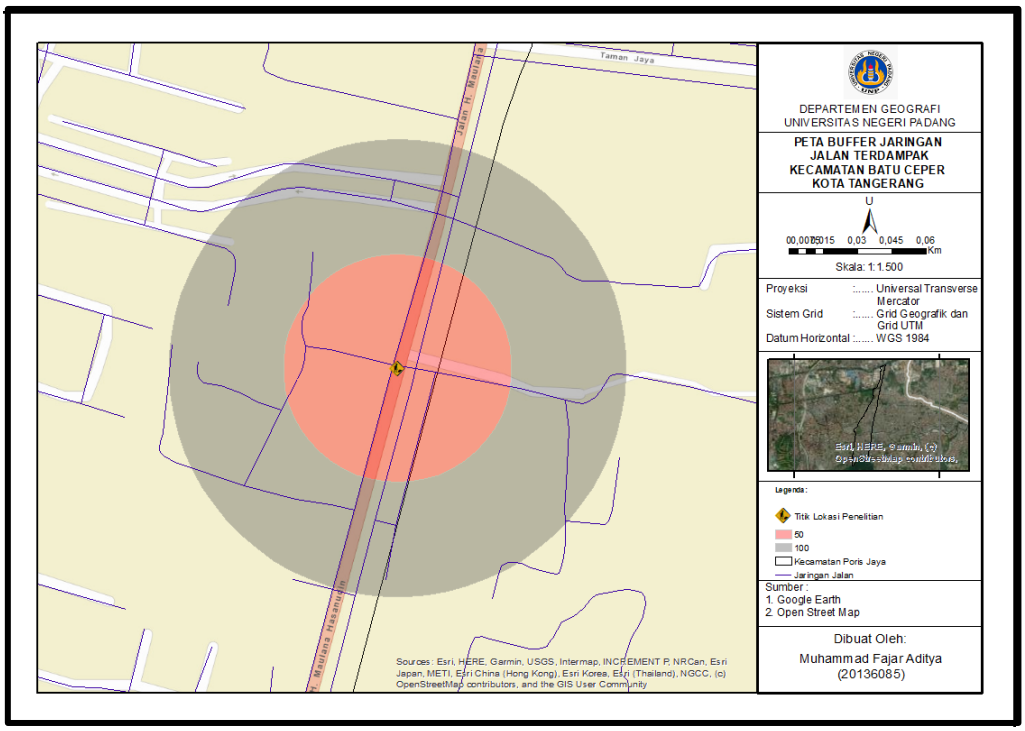
Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun terdapat penyesuaian rute, akses terhadap fasilitas pendidikan masih tergolong terjangkau. Upaya adaptasi dari komunitas sekolah, seperti arahan satpam untuk menggunakan rute alternatif, berperan penting dalam meminimalkan gangguan terhadap aktivitas belajar-mengajar. Kendati demikian, peningkatan waktu tempuh pada siang hari perlu menjadi perhatian lebih lanjut. Oleh karena itu, strategi lanjutan seperti manajemen lalu lintas berbasis jam sekolah dan penguatan infrastruktur pendukung seperti trotoar serta jalur sepeda sangat diperlukan guna menjamin keberlanjutan akses pendidikan yang aman, nyaman, dan efisien di tengah pembangunan yang sedang berlangsung.

3. Dampak Pembangunan Putaran-U Terhadap Kepadatan Lalulintas di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang.

a. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Kondisi Geografi Transportasi Masyarakat

Pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin memberikan dampak yang signifikan terhadap kondisi geografis transportasi masyarakat di Kecamatan Batu Ceper. Berdasarkan pengamatan di lapangan, masyarakat yang tinggal dalam radius 1 km dari lokasi proyek, khususnya pada zona 50 meter dari titik pembangunan, mengalami

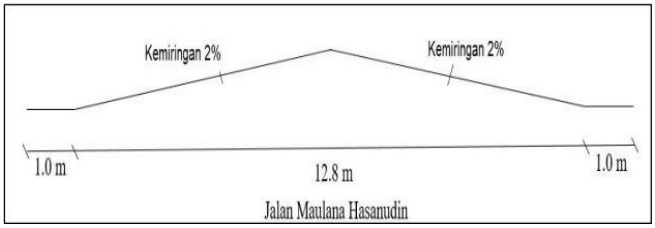
dampak langsung berupa penggusuran bangunan dan gangguan akses harian. Hasil wawancara dengan warga (S, SI, dan H) mengungkapkan tiga dimensi utama dampak yang dirasakan. Pertama, dari segi aksesibilitas, sistem lalu lintas satu arah yang diterapkan selama masa konstruksi menyebabkan kemacetan temporer. Beberapa warga, termasuk pedagang seperti SI, mengeluhkan akses ke fasilitas ibadah menjadi lebih sulit karena harus memutar jauh, padahal sebelumnya hanya perlu menyeberang jalan. Kedua, terkait kemacetan, kepadatan lalu lintas meningkat pada waktu-waktu tertentu, terutama pada sore hari dan akhir pekan. Hal ini dikonfirmasi melalui wawancara dengan S yang menyebut bahwa kemacetan sangat parah saat akhir pekan. Peta kepadatan lalu lintas juga menunjukkan titik-titik merah yang menjadi konsentrasi kemacetan di koridor utama pasca-pembangunan. Ketiga, dalam hal mobilitas pejalan kaki, warga masih dapat melintas berkat keberadaan jembatan kayu temporer yang dibuat sebagai solusi darurat selama masa konstruksi. Meskipun demikian, waktu tempuh bagi pejalan kaki meningkat sekitar 15–20 persen dibandingkan sebelum proyek berlangsung. Secara keseluruhan, pembangunan putaran-U menciptakan kondisi baru dalam ruang dan waktu mobilitas (time-space prism), yang menghadirkan trade-off antara efisiensi kendaraan bermotor dan keterjangkauan akses bagi pejalan kaki.



Gambar 4. Peta Buffer Area Terdampak Pembangunan Putaran-U Radius 1km

b. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Kepadatan Lalu Lintas

Implementasi putaran-U memberikan dampak yang kompleks terhadap tingkat kepadatan lalu lintas di wilayah sekitar, tergantung pada waktu dan lokasi tertentu. Berdasarkan karakteristik geometrik jalan yang ditampilkan dalam peta, desain putaran-U memang dirancang untuk mengoptimalkan kelancaran arus kendaraan. Hasil survei lalu lintas yang dilakukan pada 10 April 2025 menunjukkan bahwa volume kendaraan didominasi oleh kendaraan ringan (70%) dan sepeda motor (25%).



Gambar 5 Karakteristik geometrik Jalan Maulana Hasanudin

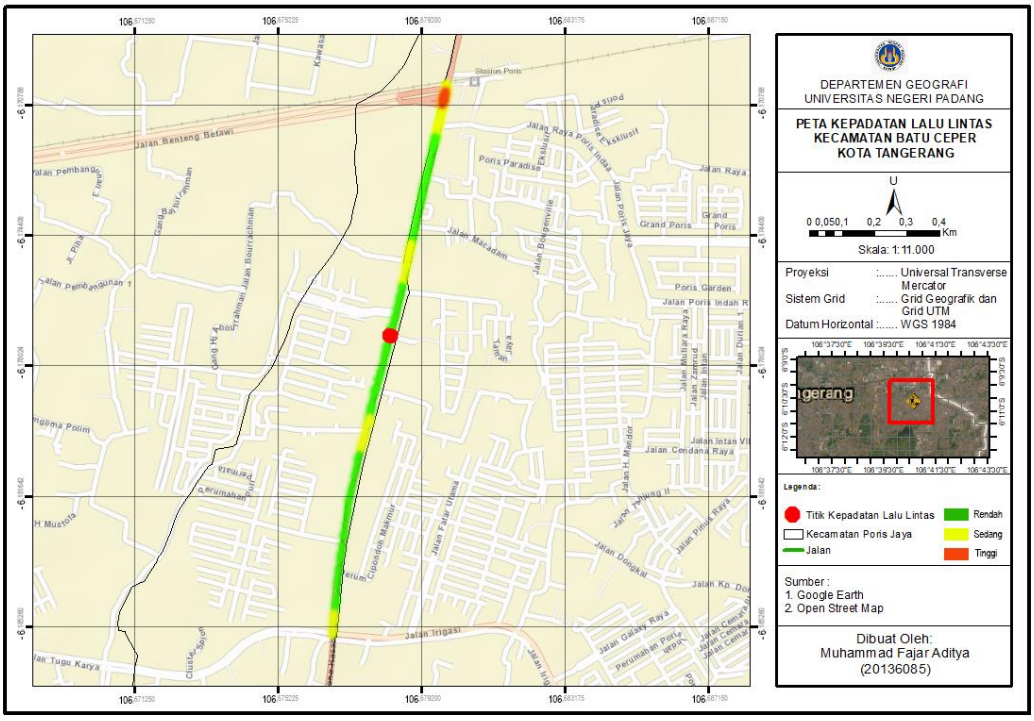
Jalan Maulana Hasanudin		
Tipe Jalan		Jalan 4 Lajur Terbagi (4/2 D)
Klasifikasi Jalan		Utama
Fungsi Jalan		Kolektor Primer
Jenis Medan		Datar
Jenis Perkerasan		(Rigid) Beton
Panjang Jalan		3.453 km
Lebar Jalan		12.8 m
Lebar Lajur		3.2 m
Lebar Bahu		1 m
Lebar Median		0.5 m
Koordinat	Titik Awal	6° 9'42.68"S; 106°40'52.59"T
	Titik Akhir	6°11'39.85"S; 106°40'33.61"T

Jam	Arah MH - BB				Total (kend.)	Arah BB - MH				Total (kend.)
	Kend. ringan	Kend. Berat	Sepeda motor	Kend. Tak Motor		Kend. ringan	Kend. berat	Sepeda motor	Kend. Tak Motor	
07.00-07.15	212	8	276	45	541	219	5	385	29	638
07.15-07.30	108	17	294	54	473	325	0	373	42	740
07.30-07.45	150	16	328	37	531	357	9	366	19	751
07.45-08.00	126	10	349	29	514	370	8	480	24	882
Jumlah	596	51	1247	165	2059	1271	32	1664	104	3031

Jam	Arah MH - BB				Total (kend.)	Arah BB - MH				Total (kend.)
	Kend. Ringan	Kend. Berat	Sepeda motor	Kend. Tak Motor		Kend. ringan	Kend. berat	Sepeda motor	Kend. Tak Motor	
17.00-17.15	297	16	462	24	799	219	13	312	32	576
17.15-17.30	318	11	549	22	900	260	7	384	15	666
17.30-17.45	332	7	528	18	885	288	8	462	24	782
17.45-18.00	468	10	576	26	1080	296	12	523	12	843
Jumlah	1415	44	2115	90	3664	1063	40	1681	83	2867

Terdapat pula ketimpangan arah pergerakan kendaraan, yaitu sebanyak 2.421 kendaraan dari arah Batu Ceper menuju Maulana Hasanudin (BB-MH) dibandingkan

dengan 1.862 kendaraan dari arah sebaliknya (MH-BB). Pola temporal menunjukkan bahwa kepadatan puncak terjadi pada pukul 17.30–18.00 WIB, dengan jumlah kendaraan mencapai 1.581 kendaraan per jam, atau sekitar 2,3 kali lebih tinggi dibandingkan kepadatan pada pagi hari. Dari sisi spasial, gradasi warna dalam peta menunjukkan adanya bottleneck atau titik kemacetan di beberapa simpang strategis. Wawancara dengan pengendara juga mengonfirmasi bahwa pada hari biasa, kemacetan cenderung menurun, namun pada akhir pekan, terutama Sabtu dan Minggu, terjadi lonjakan volume kendaraan lintas provinsi, termasuk kendaraan besar, yang menyebabkan kemacetan cukup parah. Oleh karena itu, beberapa solusi seperti penambahan pengaturan lampu lalu lintas telah diusulkan sebagai langkah mitigasi untuk mengatasi ketidakseimbangan arus kendaraan tersebut.



Gambar 6 Peta Kepadatan Lalu Lintas

c. Dampak Pembangunan Putaran-U terhadap Aksesibilitas Fasilitas Umum

Pembangunan putaran-U turut memengaruhi aksesibilitas masyarakat terhadap fasilitas-fasilitas umum vital seperti sekolah, rumah sakit, dan stasiun. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, dampak terhadap akses ke fasilitas pendidikan, seperti SMPN 26 Tangerang, cenderung minimal. Namun, terdapat penyesuaian rute bagi siswa yang menggunakan sepeda, yang kini harus melalui jalan perkampungan guna menghindari

jalur utama yang padat. Dalam konteks fasilitas kesehatan, tidak ditemukan gangguan besar terhadap akses menuju rumah sakit, namun waktu tempuh bertambah sekitar 10–15 menit saat jam sibuk karena kepadatan lalu lintas. Sementara itu, akses ke transportasi publik seperti Stasiun Poris tetap dapat dijangkau, meskipun kemacetan pada sore hari berdampak pada keteraturan waktu kedatangan dan keberangkatan angkutan umum. Biaya transportasi masyarakat secara umum masih stabil, mengingat mayoritas warga menggunakan kendaraan pribadi dan tidak mengalami peningkatan pengeluaran signifikan. Meskipun demikian, area terdampak yang meluas hingga radius 200 meter turut memengaruhi pelaku usaha kecil yang mengalami kerugian sementara selama masa konstruksi berlangsung. Kesimpulannya, pembangunan putaran-U memberikan peningkatan konektivitas jangka panjang, namun tetap memerlukan strategi mitigasi untuk mengurangi dampak negatif jangka pendek, khususnya melalui manajemen lalu lintas yang adaptif dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat sekitar.

PEMBAHASAN

Pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin memberikan dampak signifikan terhadap kondisi sosial, ekonomi, dan transportasi masyarakat. Dalam konteks geografi sosial, perubahan aksesibilitas memengaruhi pola mobilitas dan interaksi masyarakat, sebagaimana dinyatakan Jain (2015), bahwa infrastruktur baru dapat mengubah pola perjalanan masyarakat. Meski demikian, solidaritas sosial meningkat selama masa konstruksi. Secara ekonomi, proyek ini menciptakan peluang bagi sektor informal, namun juga memukul usaha kecil yang terdampak langsung, sesuai dengan teori dampak ekonomi multiplikasi Mishan (1971). Dari aspek transportasi, fase konstruksi menimbulkan ketidaknyamanan, namun dalam jangka panjang diharapkan meningkatkan efisiensi lalu lintas, sejalan dengan Litman (2016). Dampak terhadap akses pendidikan juga terlihat dari kesulitan siswa menjangkau sekolah, yang menurut Macário (2014) memerlukan perhatian khusus dalam perencanaan transportasi. Penerimaan sosial terhadap proyek ini beragam; beberapa warga optimis terhadap manfaat jangka panjang, sesuai teori Wüstenhagen et al. (2007) tentang penerimaan sosial. Penelitian ini memperkuat pentingnya partisipasi masyarakat dalam perencanaan infrastruktur dan menunjukkan perlunya pendekatan inklusif agar pembangunan memberi manfaat berkelanjutan. Keterbatasan waktu penelitian hanya

mencakup fase konstruksi, sehingga belum mengevaluasi dampak jangka panjang secara menyeluruh.

KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat disimpulkan bahwa pembangunan putaran-U di Jalan Maulana Hasanudin, Kecamatan Batu Ceper, Kota Tangerang memberikan dampak kompleks terhadap aspek sosial, ekonomi, pendidikan, dan lalu lintas. Dari segi geografi sosial, pembangunan memengaruhi pola perjalanan serta interaksi masyarakat, namun turut mendorong solidaritas sosial. Secara ekonomi, proyek ini membuka peluang bagi sektor informal yang mendukung kebutuhan pekerja konstruksi, sementara sektor lain menghadapi penurunan. Dalam aspek transportasi, meskipun fase konstruksi menimbulkan kemacetan dan gangguan aksesibilitas, strategi mitigasi membantu menjaga mobilitas warga. Dampak terhadap aksesibilitas pendidikan terlihat dari perbedaan kondisi pagi dan siang hari, mengindikasikan perlunya manajemen lalu lintas yang mempertimbangkan pola aktivitas sekolah. Sementara itu, dari sisi kepadatan lalu lintas, putaran-U efektif mengurangi kemacetan pada jam normal dengan mengatur manuver kendaraan, namun volume tinggi pada jam sibuk dan akhir pekan menyebabkan bottleneck, terutama dari arah Benda ke Maulana Hasanudin yang 30% lebih padat. Oleh karena itu, diperlukan solusi seperti optimalisasi sinyal dan pelebaran jalan agar kinerja lalu lintas meningkat secara berkelanjutan dan dampak negatif pembangunan dapat diminimalisasi secara komprehensif.

DAFTAR PUSTAKA

Aksa, F. I. (2019). Geografi dalam Perspektif Filsafat Ilmu. *Majalah Geografi Indonesia*, *33*(1), 43. https://doi.org/10.22146/mgi.35682

Anggreni, S., Purnomo, J., & Kamil, F. (2023). Pengaruh Gerak U-Turn pada Bukaan Median terhadap Karakteristik Arus Lalu Lintas. *Journal of Research and Inovation in Civil Engineering as Applied Science (RIGID)*, *1*(1), 15–25. https://doi.org/10.58466/rigid.v1i1.1355

Barlian, Eri. "Metodologi penelitian kualitatif & kuantitatif." (2016).

Dziauddin, M. F., Powe, N. A., & Alvanides, S. (2019). A spatial analysis of the impacts of transport infrastructure investment on urban development in Kuala Lumpur, Malaysia. *Transportation Research Part A: Policy and Practice, 125*, 328–343. https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.05.016

Ferdini, H. (2019). Dampak Pembangunan Jalan Tol Surabaya-Mojokerto Terhadap Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat Desa Bebekan Kecamatan Taman Kabupaten Sidoarjo. *E-Journal UNESA*, *2*(1), 308–317.

Glaeser, E. L., & Cutler, D. M. (2021). Infrastructure, mobility, and regional economic development. *Journal of Economic Perspectives, 35*(4), 125–148. https://doi.org/10.1257/jep.35.4.125

Hasan, M. H., & Hendra, H. (2022). Aspek Keruangan Komponen Wisata Gunung Mutis Desa Fatumnasi. *Geosfera: Jurnal Penelitian Geografi*, *1*(1), 17–23. https://doi.org/10.34312/geojpg.v1i1.14315

Hidayat, T., & Fikri, M. (2021). Analisis dampak pembangunan infrastruktur terhadap perubahan sosial ekonomi masyarakat sekitar. *Jurnal Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, 25*(2), 189–202. https://doi.org/10.22146/jsp.65421

Iskandar, D. (2020). *Infrastruktur dan Transformasi Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: Deepublish.

Kartono, D. T., & Nurcholis, H. (2016). *Konsep dan Teori Pembangunan*. Universitas Terbuka.

Lee, S., Park, D., & Kwon, Y. (2020). Impact of urban road infrastructure on traffic congestion and accessibility: Evidence from South Korea. *Transport Policy, 92*, 1–12. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2020.03.006

Maer, J., Lefrandt, L. I. R., & Timboeleng, J. A. (2019). Analisis Pengaruh U-Turn Terhadap Karakteristik Arus Lalu Lintas Di Ruas Jalan Robert Wolter Monginsidi Kota Manado. *Jurnal Sipil Statik*, *7*(12), 1569–1584.

Marini, T. (2016). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Ekonomi Dan Tingkat Kemiskinan Di Kabupaten Berau. *Jurnal Ekonomi Keuangan, Dan Manajemen*, *12*(1), 108–137. http://journal.feb.unmul.ac.id

Miro, Fidel. (2012). *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga

Muhammad, J., Pambudi, A., & Subarkah, K. (2015). Analisis dampak sosial dan ekonomi dalam pembangunan. *Pelita*, *X*, 11–24.

Murti, C. C., & Rofi, A. (2017). Dampak Sosial Ekonomi dan Lingkungan Fisik Masyarakat Akibat Pengembangan Hotel di Kota Yogyakarta. *Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Kota*, *13*(2), 165–174.

Prasetyo, H. E., & Santoso, T. (2020). Analisis Kinerja U-Turn (Studi Kasus U-Turn Di Itc Jalan Letjen Soepono, Jakarta). *Konstruksia*, *11*(2), 17. https://doi.org/10.24853/jk.11.2.17-31

Prasetyo, H., Pramono, T., & Prissando, F. A. (2022). Pelaksanaan analisis dampak lalu lintas di kabupaten trenggalek. *Mediasosian:Jurnal Ilmu Sosial Dan Ilmu Administrasi Negara*, *6*(1), 188–202.

Pratiwi, D. Y., & Ramadhani, F. (2022). Persepsi masyarakat terhadap pembangunan infrastruktur jalan: Studi di kawasan urban Bekasi. *Jurnal Sosiologi, 28*(2), 112–125. https://doi.org/10.24843/jso.2022.v28.i02.p03

Prawira, H. A., & Yuliana, M. (2021). Keterkaitan pembangunan jalan dengan perubahan nilai ekonomi lokal: Studi kasus jalan lingkar. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota, 32*(1), 15–28. https://doi.org/10.14710/pwk.v32i1.32123

Putra, A. A., & Sarewo, A. S. (2008). Pengaruh Pergerakan U-Turn (Putaran Balik Arah) Terhadap Kecepatan Arus Lalulintas Menerus (Studi Kasus Jalan Brigjen Myoenoes, Kota Kendari). *Media Komunikasi Teknik Sipil*, *17*(1), 9–22.

Rosta, M. R. (2019). Analisa Putaran Balik Arah (U-Turn) di Ruas Jalan KH Wahid Hasyim Palembang. *Jurnal Tekno*, *16*(April), 153–163.

Shiferaw, F., & Mekonnen, A. (2020). Road infrastructure and its effect on local businesses and property values: A case of Addis Ababa. *African Journal of Economic Policy, 27*(1), 45–64. https://doi.org/10.4314/ajep.v27i1.4

Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sugiyono. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

Sutanto, A. (2021). *Geografi Ekonomi: Teori dan Aplikasi dalam Perencanaan Wilayah*. Bandung: Alfabeta.

Syahril, A., & Hagni Puspito, I. (2022). Analisis Pengaruh Aktivitas U-Turn Terhadap Kinerja Lalu Lintas Jalan Raya Bogor Km.19 Kota Jakarta Timur. *Jurnal ARTESIS*, *2*(2), 147–152. https://doi.org/10.35814/artesis.v2i2.4296

Wahyono, D., Pinandito, R. A., & Hanim, L. (2022). Implementasi UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Jawa Tengah). *Audi Et AP : Jurnal Penelitian Hukum*, *1*(01), 68–77. https://doi.org/10.24967/jaeap.v1i01.1513

Widodo, T. W., & Hardiansyah, F. (2023). Dampak pembangunan U-turn terhadap kelancaran lalu lintas dan aktivitas ekonomi lokal. *Jurnal Transportasi Indonesia, 45*(3), 210–225. https://doi.org/10.31095/jti.v45i3.76543

Wildasari, Setiawati, B., & Mone, A. (2020). Peran Kepala Desa Dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan di Desa Kariango Kecamatan Lembang Kabupaten Pinrang. *Jurnal Unismuh*, *1*(498–514).