

## KETIMPANGAN SOSIAL DALAM PEMBANGUNAN TRANSPORTASI DI KOTA SERANG MENURUT PANDANGAN KARL MARX

### *SOCIAL INEQUALITY IN TRANSPORTATION DEVELOPMENT IN SERANG CITY ACCORDING TO KARL MARX'S VIEW*

Albarika Kharisma Safira<sup>1</sup>, Angga Rosidin<sup>2</sup>

Universitas Pamulang  
albarikakharismasafira@gmail.com

#### ABSTRAK

Ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi di Kota Serang dapat dianalisis melalui perspektif teori konflik yang dikembangkan oleh Karl Marx. Marx berpendapat bahwa struktur sosial kapitalis menciptakan dominasi kelas penguasa atas kelas pekerja, yang menyebabkan alokasi sumber daya tidak merata. Ketimpangan ini juga tercermin dalam kondisi fisik transportasi publik di Kota Serang, yang sering kali tidak memadai, kurang aman, dan tidak terjangkau secara ekonomi. Sebaliknya, investasi besar diarahkan pada pembangunan jalan tol, flyover, dan infrastruktur lain yang lebih mengakomodasi pengguna kendaraan pribadi, yang umumnya berasal dari kelas ekonomi atas. Akibatnya, terjadi polarisasi dalam akses terhadap fasilitas transportasi, yang memperlebar jarak antara kelompok yang memiliki dan yang tidak memiliki sumber daya. Studi ini bertujuan untuk mengidentifikasi bagaimana kebijakan pembangunan transportasi lebih mengutamakan kelompok masyarakat kelas atas, seperti pengguna kendaraan pribadi, sementara kelompok masyarakat menengah ke bawah yang bergantung pada transportasi publik sering kali terpinggirkan. Melalui pendekatan kualitatif, penelitian ini mengeksplorasi dampak ketimpangan tersebut terhadap mobilitas sosial, akses ekonomi, dan kesejahteraan masyarakat di Kota Serang. Temuan awal menunjukkan bahwa pembangunan yang tidak merata memperkuat stratifikasi sosial, menghalangi akses kelompok tertentu terhadap peluang ekonomi dan sosial yang setara. Penelitian ini menyoroti perlunya kebijakan transportasi yang inklusif untuk menciptakan keadilan sosial sesuai dengan prinsip redistribusi sumber daya yang ditekankan oleh teori Marx.

**Kata Kunci :** Ketimpangan, Transportasi, Karl Marx.

#### ABSTRACT

*Social inequality in transportation development in Serang City can be analyzed through the perspective of conflict theory developed by Karl Marx. Marx argued that the capitalist social structure creates the dominance of the ruling class over the working class, which causes unequal allocation of resources. This inequality is also reflected in the physical condition of public transportation in Serang City, which is often inadequate, unsafe, and economically unaffordable. On the contrary, large investments are directed at the construction of toll roads, flyovers, and other infrastructure that better accommodate private vehicle users, who generally come from the upper economic class. As a result, there is polarization in access to transportation facilities, which widens the gap between groups that have and do not have resources. This study aims to identify how transportation development policies prioritize upper-class groups, such as private vehicle users, while lower-middle-class groups who rely on public transportation are often marginalized. Through a qualitative approach, this study explores the impact of this inequality on social mobility, economic access, and community welfare in Serang City. Initial findings indicate that unequal development reinforces social*

*stratification, preventing certain groups from accessing equal economic and social opportunities. This study highlights the need for inclusive transportation policies to create social justice in accordance with the principle of resource redistribution emphasized by Marx's theory.*

**Kata Kunci : Inequality, Transportation, Karl Marx**

## A. Pendahuluan

Pembangunan transportasi di Kota Serang telah menjadi isu penting dalam agenda pembangunan wilayah Banten. Namun, seiring dengan perkembangan tersebut, muncul pula permasalahan ketimpangan sosial yang mencolok. Pembangunan yang seharusnya bertujuan meningkatkan konektivitas dan kesejahteraan masyarakat ternyata lebih mengutamakan kelompok ekonomi atas. Hal ini terlihat dari prioritas pemerintah yang lebih condong kepada infrastruktur untuk kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi publik yang menjadi kebutuhan mayoritas masyarakat kelas menengah ke bawah. Situasi ini menciptakan jurang yang semakin lebar dalam hal aksesibilitas dan mobilitas masyarakat.

Dari perspektif teori konflik yang dikembangkan oleh Karl Marx, fenomena ini dapat dipahami sebagai manifestasi dari dominasi kelas pemilik modal terhadap kelas pekerja. Marx berpendapat bahwa dalam sistem kapitalis, sumber daya cenderung dikuasai oleh segelintir elit yang memiliki kekuasaan ekonomi dan politik. Dalam konteks Kota Serang, pembangunan transportasi yang tidak merata mencerminkan alokasi sumber daya yang bias terhadap kelompok tertentu, sementara kelompok lainnya yang lebih membutuhkan transportasi publik yang terjangkau dan efisien.

Penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa ketimpangan dalam pembangunan transportasi berdampak signifikan pada mobilitas sosial, khususnya bagi kelompok masyarakat berpenghasilan rendah. Akses yang terbatas terhadap transportasi publik tidak hanya membatasi peluang ekonomi mereka, tetapi juga mempertegas stratifikasi sosial. Beberapa studi juga menemukan bahwa kebijakan transportasi yang inklusif dapat berkontribusi pada pemerataan kesejahteraan masyarakat. Namun, di Kota Serang, masih minim kajian yang mendalam mengenai bagaimana kebijakan transportasi ini memengaruhi dinamika sosial-ekonomi lokal, khususnya dari sudut pandang teori Marxian. Nurjanah, Handoyo, dan Harianto (2023).

Dengan mengacu pada pandangan Karl Marx, artikel ini akan menguraikan bagaimana pembangunan transportasi memperkuat dominasi kelas tertentu sekaligus menghambat mobilitas sosial bagi kelompok lainnya. Kajian ini bertujuan memberikan perspektif baru

dalam memahami ketimpangan sosial yang terjadi akibat pembangunan transportasi yang tidak merata.

Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kesenjangan kebijakan yang ada dan memberikan rekomendasi konkret bagi pemerintah daerah Kota Serang. Penting untuk menggagas kebijakan transportasi yang inklusif, yang tidak hanya menguntungkan pengguna kendaraan pribadi, tetapi juga mendukung mobilitas masyarakat umum. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi dalam merancang kebijakan pembangunan yang berkeadilan.

## **B. Metode Penelitian**

Penelitian ini menggunakan pendekatan studi pustaka (literature review) untuk menganalisis ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi di Kota Serang berdasarkan perspektif teori konflik yang dikembangkan oleh Karl Marx. Studi pustaka dipilih karena memungkinkan peneliti untuk menggali informasi dari berbagai sumber yang relevan, termasuk jurnal ilmiah, buku, dokumen kebijakan, laporan penelitian sebelumnya, dan artikel berita yang membahas aspek sosial-ekonomi pembangunan transportasi.

Data yang dikumpulkan terdiri atas dua jenis, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer berasal dari teori Karl Marx yang berkaitan dengan konflik kelas, alokasi sumber daya, dan dampaknya terhadap struktur sosial. Sedangkan data sekunder diperoleh dari penelitian sebelumnya yang membahas pembangunan transportasi, ketimpangan sosial, dan kebijakan transportasi di berbagai wilayah, termasuk Kota Serang.

Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif-kualitatif. Langkah pertama adalah mengidentifikasi tema utama dari literatur yang telah dikumpulkan, seperti pola ketimpangan sosial, pengaruh kebijakan transportasi terhadap kelas sosial tertentu, dan relevansi pandangan Marx dalam konteks pembangunan transportasi. Selanjutnya, dilakukan sintesis terhadap temuan-temuan tersebut untuk mengidentifikasi hubungan antara teori konflik Marx dan fenomena ketimpangan sosial yang terjadi di Kota Serang.

Penelitian ini juga berupaya membandingkan kondisi yang terjadi di Kota Serang dengan kasus serupa di wilayah lain, guna memperkuat validitas analisis. Dengan pendekatan ini, diharapkan penelitian mampu memberikan gambaran yang komprehensif tentang ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi serta menyusun rekomendasi kebijakan yang inklusif dan berkeadilan sosial.

## **C. Hasil dan Pembahasan**

### **1. Analisis Ketimpangan Sosial dalam Pembangunan Transportasi di Kota Serang**

Pembangunan transportasi di Kota Serang mencerminkan ketimpangan sosial yang semakin nyata. Ketimpangan ini terutama terlihat dalam alokasi sumber daya yang lebih banyak dialokasikan untuk pembangunan infrastruktur transportasi yang mendukung kendaraan pribadi dibandingkan transportasi publik. Data dari laporan kebijakan pemerintah menunjukkan bahwa pembangunan jalan raya, flyover, dan fasilitas parkir lebih diprioritaskan dibandingkan pengembangan sistem angkutan umum seperti bus atau transportasi berbasis rel. Kondisi ini menyebabkan akses masyarakat kelas menengah ke bawah terhadap transportasi yang terjangkau menjadi semakin terbatas.

Dalam konteks sosial-ekonomi, ketimpangan ini memperparah stratifikasi sosial di Kota Serang. Kelompok masyarakat berpenghasilan tinggi cenderung diuntungkan karena memiliki akses lebih mudah terhadap kendaraan pribadi. Sebaliknya, masyarakat kelas bawah, yang bergantung pada transportasi umum, menghadapi berbagai hambatan, seperti rute yang terbatas, waktu tempuh yang lebih lama, dan biaya transportasi yang sering kali tidak sebanding dengan kualitas layanan. Hal ini berakibat pada menurunnya produktivitas mereka serta keterbatasan dalam mengakses peluang ekonomi dan pendidikan. Yasin dan Suhaeb (2023)

Ketimpangan ini tidak hanya berdampak pada individu, tetapi juga pada struktur sosial secara keseluruhan. Infrastruktur yang tidak merata memperkuat segregasi sosial antara wilayah perkotaan yang maju dan wilayah pinggiran yang tertinggal. Wilayah-wilayah tertentu di Kota Serang, terutama yang jauh dari pusat kota, mengalami keterbatasan akses terhadap fasilitas umum karena kurangnya transportasi publik yang terintegrasi. Sukwika (2018)

Selain itu, kebijakan pembangunan transportasi yang tidak inklusif juga memperbesar ketimpangan gender. Dalam banyak kasus, perempuan yang lebih sering menggunakan transportasi umum untuk aktivitas sehari-hari, seperti bekerja dan mengurus keluarga, menghadapi tantangan besar akibat minimnya fasilitas transportasi yang aman dan nyaman.

Dari perspektif teori konflik Karl Marx, ketimpangan ini merupakan refleksi dari dominasi kelas penguasa atas kelas pekerja. Kelompok elite, yang memiliki kendali atas sumber daya dan kebijakan, lebih memprioritaskan infrastruktur yang menguntungkan mereka secara langsung. Akibatnya, kelompok masyarakat pekerja, yang seharusnya menjadi target

utama kebijakan transportasi publik, justru terabaikan. Ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi di Kota Serang menggarisbawahi perlunya perubahan mendasar dalam perencanaan kebijakan transportasi. Pendekatan yang lebih inklusif pada kebutuhan masyarakat harus diadopsi untuk menciptakan akses transportasi yang adil dan merata bagi semua masyarakat.

## **2. Perspektif Teori Konflik Karl Marx dalam Pembangunan Transportasi**

Ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi di Kota Serang dapat dianalisis melalui perspektif teori konflik yang dikembangkan oleh Karl Marx. Teori ini asumsi dasar bahwa masyarakat kapitalis terbagi menjadi dua kelas utama, yaitu kelas penguasa (*bourgeoisie*) yang memiliki alat produksi dan sumber daya, serta kelas pekerja (*proletariat*) yang hanya memiliki tenaga kerja sebagai modal utamanya. Dalam konteks pembangunan transportasi, kelas penguasa menggunakan kontrol mereka terhadap kebijakan publik untuk mengutamakan kepentingan ekonomi dan sosial mereka sendiri, sementara kebutuhan masyarakat pekerja sering kali terpinggirkan.

Karl Marx menekankan bahwa struktur kapitalis cenderung menciptakan dominasi kelas tertentu atas kelas lainnya melalui penguasaan atas sumber daya strategis. Di Kota Serang, dominasi ini tercermin dalam kebijakan transportasi yang lebih memprioritaskan pembangunan infrastruktur untuk kendaraan pribadi. Jalan raya yang luas, flyover, dan fasilitas parkir lebih banyak dibangun untuk melayani kebutuhan kelas menengah ke atas, yang sebagian besar adalah pemilik kendaraan pribadi. Sebaliknya, transportasi publik yang menjadi kebutuhan utama masyarakat kelas bawah sering kali kurang diperhatikan, baik dari segi kuantitas maupun kualitas layanan.

Perspektif teori konflik juga membantu menjelaskan bahwa kebijakan transportasi terhadap kelompok tertentu tidak hanya bersifat teknis, tetapi juga merupakan hasil dari proses sosial dan politik yang didominasi oleh kelas penguasa. Dalam hal ini, kelompok elite memiliki kemampuan untuk memengaruhi keputusan pemerintah, baik melalui lobi politik maupun kontrol ekonomi, sehingga mereka dapat memastikan bahwa kebijakan pembangunan transportasi mendukung kepentingan mereka. Proses ini menunjukkan adanya hubungan asimetris antara kekuasaan dan akses terhadap sumber daya, sebagaimana dijelaskan dalam teori Marx. Selain itu, ketimpangan dalam pembangunan transportasi juga mencerminkan fenomena alienasi yang diungkapkan oleh Marx. Alienasi terjadi ketika masyarakat pekerja, yang sebenarnya menjadi kontributor utama dalam proses pembangunan melalui pajak dan tenaga kerja, tidak mendapatkan manfaat langsung dari hasil pembangunan tersebut.

Masyarakat kelas bawah merasa terputus dari hasil pembangunan yang seharusnya dirancang untuk memenuhi kebutuhan mereka, yang pada akhirnya mempertegas ketidakadilan struktural dalam masyarakat.

Dalam teori Marx, salah satu solusi untuk mengatasi ketimpangan ini adalah redistribusi sumber daya secara lebih adil. Dalam konteks Kota Serang, hal ini dapat diwujudkan melalui kebijakan transportasi yang inklusif, seperti pengembangan transportasi publik yang berkualitas, terjangkau, dan aman untuk semua kelompok masyarakat. Dengan demikian, akses terhadap mobilitas tidak lagi menjadi hak istimewa bagi kelompok tertentu, tetapi menjadi hak universal bagi seluruh warga kota.

### **3. Dampak Ketimpangan Sosial Terhadap Mobilitas dan Akses Ekonomi**

Ketimpangan sosial yang berdampak pada mobilitas dan akses ekonomi dapat dianalisis lebih mendalam menggunakan teori konflik Karl Marx. Menurut Marx, struktur masyarakat kapitalis terbagi menjadi dua kelas utama: kelas borjuis (pemilik modal) dan kelas proletar (pekerja). Dalam konteks ketimpangan sosial, kelas borjuis memiliki kendali atas sumber daya dan kebijakan, sehingga alokasi sumber daya cenderung menguntungkan mereka. Hal ini terlihat dalam pembangunan infrastruktur transportasi, di mana fasilitas untuk kendaraan pribadi, seperti jalan tol dan flyover, lebih diutamakan dibandingkan pengembangan transportasi publik yang lebih dibutuhkan oleh kelas pekerja. Akibatnya, masyarakat kelas bawah semakin sulit untuk meningkatkan mobilitas sosial mereka. Somantri (2019)

Ketimpangan ini juga mencerminkan dominasi kelas borjuis dalam sistem ekonomi. Kelas penguasa menggunakan kekuasaan ekonomi dan politiknya untuk memengaruhi kebijakan publik demi keuntungan mereka sendiri. Dalam hal akses ekonomi, kelompok elit memiliki akses mudah ke permodalan, teknologi, dan pasar global, sementara kelas pekerja hanya memiliki tenaga kerja sebagai modal utamanya. Di mana kelompok bawah teralienasi dari hasil pembangunan yang sebenarnya juga mereka kontribusikan melalui pajak dan tenaga kerja. Alienasi ini merupakan salah satu konsep penting dalam teori Marx, di mana pekerja merasa terasing dari manfaat ekonomi yang mereka hasilkan.

Mobilitas sosial yang terbatas akibat ketimpangan ini memperkuat gagasan Marx tentang eksploitasi dalam masyarakat kapitalis. Ketika akses ke pendidikan, transportasi, dan layanan kesehatan didominasi oleh kelompok kaya, masyarakat kelas bawah dipaksa bekerja keras tanpa mendapatkan imbalan yang sepadan. Akibatnya, peluang untuk meningkatkan kualitas hidup mereka menjadi sangat kecil. Kondisi ini menunjukkan bagaimana sistem kapitalis terus mereproduksi ketimpangan dengan menempatkan kepentingan kelompok kaya di atas

kebutuhan masyarakat luas.

Selain itu, teori konflik Marx juga relevan dalam memahami bagaimana ketimpangan sosial dapat memicu ketidakstabilan sosial. Ketika kelas pekerja merasa dieksploitasi dan kebutuhan mereka diabaikan, mereka cenderung melakukan perlawanan terhadap sistem yang ada. Konflik ini dapat muncul dalam bentuk protes terhadap kebijakan yang tidak adil, seperti kenaikan tarif transportasi publik atau minimnya fasilitas umum yang layak. Menurut Marx, ketegangan antara kelas penguasa dan kelas pekerja adalah bagian tak terhindarkan dari dinamika kapitalisme yang pada akhirnya akan memicu perubahan sosial. Yuliadi (2012)

Dalam konteks kebijakan, teori Marx menekankan pentingnya redistribusi sumber daya sebagai solusi untuk mengurangi ketimpangan. Hal ini dapat diterapkan melalui kebijakan transportasi yang lebih inklusif, seperti pengembangan sistem transportasi publik yang terjangkau dan berkualitas. Dengan redistribusi ini, akses terhadap mobilitas dan ekonomi tidak hanya menjadi hak istimewa bagi kelompok kaya, tetapi juga tersedia bagi semua lapisan masyarakat.

#### **4. Perbandingan Kasus Kota Serang dengan Wilayah Lain**

Ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi di Kota Serang menunjukkan pola yang serupa dengan wilayah lain di Indonesia maupun dunia. Di Kota Serang, pembangunan infrastruktur cenderung memprioritaskan fasilitas untuk kendaraan pribadi, seperti jalan raya dan flyover, sementara transportasi publik yang lebih banyak digunakan oleh masyarakat kelas bawah sering kali terabaikan. Fenomena serupa juga ditemukan di kota besar lain, seperti Jakarta, di mana pengembangan transportasi publik seperti bus TransJakarta dan MRT baru dimulai setelah bertahun-tahun ketergantungan pada kendaraan pribadi menciptakan kemacetan dan polusi.

Dalam konteks internasional, ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi dapat dilihat di negara-negara berkembang seperti India dan Brasil. Di Mumbai, India, sebagian besar investasi transportasi diarahkan pada pembangunan jalan tol dan fasilitas untuk kendaraan pribadi, sementara sistem kereta api komuter yang menjadi tulang punggung mobilitas masyarakat miskin dibiarkan terbengkalai. Akibatnya, warga kelas bawah terjebak dalam situasi di mana biaya transportasi yang tinggi dan waktu perjalanan yang panjang mengurangi produktivitas mereka serta memperbesar kesenjangan ekonomi. Kasus serupa terjadi di Brasil, khususnya di São Paulo, di mana wilayah pinggiran yang dihuni oleh masyarakat miskin memiliki akses terbatas ke transportasi umum yang layak, sehingga memperkuat segregasi sosial antara pusat kota dan daerah pinggiran.



Ketimpangan ini dapat dianalisis melalui teori konflik Karl Marx, yang menyoroti bagaimana kelas penguasa memengaruhi kebijakan publik untuk melayani kepentingan mereka. Di wilayah perkotaan seperti Kota Serang, Mumbai, atau São Paulo, kebijakan pembangunan cenderung mendukung kelompok elit yang memiliki kendaraan pribadi. Sementara itu, masyarakat kelas bawah yang bergantung pada transportasi publik sering kali tidak mendapatkan perhatian dalam perencanaan pembangunan. Hal ini menciptakan ketimpangan struktural yang memperkuat stratifikasi sosial dan ekonomi.

Namun, beberapa wilayah telah menunjukkan bagaimana kebijakan transportasi yang inklusif dapat mengurangi ketimpangan sosial. Misalnya, di Singapura, pemerintah mengembangkan sistem transportasi publik yang efisien dan terjangkau, seperti MRT dan bus umum, yang tersedia bagi seluruh lapisan masyarakat. Kebijakan ini tidak hanya mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi tetapi juga memastikan bahwa masyarakat berpenghasilan rendah memiliki akses yang setara terhadap mobilitas dan peluang ekonomi. Contoh serupa ditemukan di Bogota, Kolombia, dengan sistem TransMilenio yang dirancang untuk melayani masyarakat luas, meskipun masih menghadapi tantangan dalam hal kapasitas. Herdiawan (2021).

Perbandingan ini menunjukkan bahwa pola ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi bukanlah masalah yang eksklusif di Kota Serang, melainkan masalah sistemik di banyak wilayah. Dengan belajar dari pengalaman kota-kota lain, penting bagi Kota Serang untuk mengadopsi pendekatan yang lebih inklusif dalam perencanaan transportasi. Redistribusi sumber daya untuk memperbaiki transportasi publik, mengintegrasikan wilayah pinggiran dengan pusat kota, serta memastikan aksesibilitas yang setara bagi seluruh masyarakat adalah langkah penting untuk mengurangi ketimpangan sosial dan menciptakan mobilitas ekonomi yang lebih baik.

## **5. Rekomendasi Kebijakan untuk Mewujudkan Keadilan Sosial**

Untuk mewujudkan keadilan sosial, salah satu langkah penting adalah mengalokasikan anggaran yang lebih proporsional untuk pengembangan transportasi publik. Pemerintah Kota Serang, misalnya, dapat memprioritaskan pembangunan sistem transportasi publik yang terintegrasi, seperti bus rapid transit (BRT) atau jaringan kereta ringan (LRT), yang terjangkau dan mudah diakses oleh masyarakat kelas bawah. Sistem ini tidak hanya meningkatkan mobilitas masyarakat miskin, tetapi juga mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, yang sering kali menjadi sumber utama kemacetan dan polusi.

Selain itu, subsidi transportasi publik bagi kelompok berpenghasilan rendah dapat



menjadi solusi untuk meringankan beban ekonomi mereka. Kebijakan seperti pemberian kartu subsidi transportasi bagi pelajar, pekerja, atau lansia dapat membantu mereka mengakses layanan transportasi dengan biaya yang lebih rendah. Langkah ini sudah berhasil diterapkan di beberapa kota besar, seperti Jakarta dengan program Kartu Jakarta Pintar (KJP) yang mencakup transportasi. Sukwika (2018).

Rekomendasi lainnya adalah pemerintah harus memastikan bahwa pembangunan infrastruktur transportasi tidak hanya terkonsentrasi di pusat kota, tetapi juga mencakup wilayah pinggiran yang sering kali terabaikan. Dengan meningkatkan akses transportasi di daerah pinggiran, masyarakat yang tinggal jauh dari pusat kota dapat memiliki peluang yang sama dalam mengakses pekerjaan, pendidikan, dan fasilitas umum. Hal ini memerlukan kebijakan zonasi yang mengintegrasikan perumahan, transportasi, dan area kerja secara strategis.

Lebih lanjut, regulasi yang membatasi dominasi kendaraan pribadi di ruang publik juga perlu diterapkan. Misalnya, kebijakan pembatasan kendaraan dengan sistem ganjil- genap atau tarif parkir progresif dapat diterapkan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Dana yang dihasilkan dari kebijakan ini bisa dialokasikan untuk peningkatan transportasi publik. Selain itu, perlu adanya pengawasan ketat terhadap proyek infrastruktur untuk memastikan bahwa kebijakan yang diterapkan benar-benar mencerminkan prinsip keadilan sosial dan tidak didominasi oleh kepentingan kelompok elit.

Rekomendasi kebijakan juga harus mencakup upaya pemberdayaan masyarakat, seperti pelatihan keterampilan kerja dan akses ke permodalan bagi usaha kecil yang terdampak ketimpangan. Program-program ini dapat meningkatkan pendapatan masyarakat kelas bawah, sehingga mereka lebih mampu memanfaatkan fasilitas transportasi dan layanan ekonomi lainnya. Pendekatan ini akan mengintegrasikan kebijakan transportasi dengan upaya pengurangan kemiskinan secara keseluruhan. Dengan demikian, kebijakan yang diambil benar-benar responsif terhadap kebutuhan mayoritas dan dapat menciptakan keadilan sosial yang merata di Kota Serang maupun wilayah lain.

## **6. Analisis Dampak Lingkungan dari Ketimpangan Sosial dalam Pembangunan Transportasi**

Ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi tidak hanya memengaruhi aspek mobilitas dan akses ekonomi, tetapi juga memiliki dampak signifikan terhadap lingkungan. Pembangunan yang bias terhadap kendaraan pribadi, seperti jalan tol, flyover, dan fasilitas parkir, cenderung meningkatkan jumlah kendaraan bermotor di jalan raya. Hal ini

berkontribusi langsung terhadap tingginya emisi karbon dan pencemaran udara, yang berdampak buruk bagi kesehatan masyarakat, terutama mereka yang tinggal di daerah perkotaan padat penduduk seperti Kota Serang.

Masyarakat kelas bawah yang bergantung pada transportasi publik sering kali menjadi korban utama dari dampak lingkungan ini. Transportasi umum yang tidak memadai memaksa sebagian besar masyarakat menggunakan kendaraan bermotor roda dua yang lebih terjangkau, namun dengan tingkat efisiensi bahan bakar yang rendah dan emisi yang tinggi. Akibatnya, kelompok ini terpapar polusi lebih tinggi, baik sebagai pengguna kendaraan maupun sebagai penduduk yang tinggal di area dengan kualitas udara buruk. Andina et al. (2019)

Wilayah-wilayah yang dihuni oleh masyarakat berpenghasilan rendah sering kali berada di pinggiran kota atau dekat kawasan industri, di mana infrastruktur transportasi publik jarang tersedia. Kondisi ini tidak hanya mempersulit mobilitas mereka, tetapi juga memperburuk kualitas hidup karena mereka terpapar polusi suara, udara, dan limbah kendaraan yang lebih intensif. Hal ini mengilustrasikan bagaimana ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi berinteraksi dengan ketimpangan lingkungan, memperburuk kondisi masyarakat miskin.

Dari perspektif teori konflik Karl Marx, fenomena ini dapat dipahami sebagai manifestasi dominasi kelas borjuis terhadap kelas pekerja, tidak hanya dalam hal akses ekonomi tetapi juga dalam distribusi beban lingkungan. Kelompok elit yang memiliki kendaraan pribadi menikmati kenyamanan perjalanan dengan fasilitas yang didesain untuk kebutuhan mereka, sementara masyarakat kelas bawah menanggung konsekuensi dari kebijakan yang tidak ramah lingkungan. Proses ini mencerminkan pola eksploitasi yang tidak hanya menyangkut tenaga kerja tetapi juga sumber daya alam dan ruang publik. Somantri (2019)

Untuk mengatasi masalah ini, kebijakan yang memperhatikan keberlanjutan lingkungan harus diintegrasikan ke dalam pembangunan transportasi. Pemerintah dapat mengadopsi langkah-langkah seperti pengembangan transportasi publik berbasis energi bersih, seperti bus listrik atau kereta api berbahan bakar rendah emisi. Selain itu, regulasi yang mendorong penggunaan kendaraan ramah lingkungan melalui insentif pajak atau subsidi untuk kendaraan listrik perlu diperkuat. Hal ini tidak hanya akan mengurangi ketimpangan sosial dalam akses transportasi, tetapi juga menekan dampak lingkungan dari penggunaan kendaraan pribadi secara masif.

Dengan memastikan bahwa pembangunan transportasi dirancang untuk mendukung mobilitas masyarakat secara merata tanpa merusak lingkungan, pemerintah dapat

menciptakan sistem transportasi yang adil dan berkelanjutan. Pendekatan ini tidak hanya mengurangi kesenjangan sosial, tetapi juga memberikan manfaat jangka panjang dalam bentuk kualitas hidup yang lebih baik bagi seluruh lapisan masyarakat.

#### D. Penutup

Dari pembahasan yang telah diuraikan, jelas bahwa ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi memiliki dampak luas yang meliputi mobilitas sosial, akses ekonomi, produktivitas, stabilitas sosial, serta kondisi lingkungan. Di Kota Serang dan wilayah lainnya, alokasi sumber daya yang lebih mengutamakan kepentingan kelompok ekonomi atas, seperti pembangunan infrastruktur untuk kendaraan pribadi, memperlebar kesenjangan antara kelompok kaya dan miskin. Masyarakat kelas bawah yang bergantung pada transportasi publik sering kali diabaikan, sehingga mobilitas dan peluang ekonomi mereka menjadi terbatas. Fenomena ini menguatkan stratifikasi sosial, mempertegas perbedaan status ekonomi.

Dari sudut pandang teori konflik Karl Marx, ketimpangan ini mencerminkan dominasi kelas borjuis yang memengaruhi kebijakan publik demi kepentingan mereka sendiri. Kasus-kasus serupa di wilayah lain, seperti Mumbai dan São Paulo, menunjukkan bahwa ketimpangan sosial dalam pembangunan transportasi merupakan masalah sistemik yang terjadi di banyak kota. Untuk mengatasi ketimpangan ini, diperlukan kebijakan yang inklusif dan berkeadilan. Pemerintah harus memprioritaskan pengembangan transportasi publik yang terjangkau dan berkualitas, meningkatkan akses di wilayah pinggiran, serta menerapkan regulasi yang membatasi dominasi kendaraan pribadi. Langkah-langkah ini harus dilengkapi dengan program pemberdayaan masyarakat dan partisipasi publik dalam perencanaan transportasi untuk memastikan kebijakan yang diambil responsif terhadap kebutuhan semua lapisan masyarakat.

#### Daftar Pustaka

- Nurjanah, S., Handoyo, S., & Harianto, S. (2023). Ketimpangan Sosial dan Kemiskinan Pada Masyarakat Perkotaan. *PESHUM: Jurnal Pendidikan, Sosial dan Humaniora*, 3(4), 539-550.
- Yasin, A. A. T. B., & Suhaeb, F. W. (2023). Infrastruktur Ekonomi sebagai Faktor Kunci Perubahan Sosial: Pendekatan Karl Marx. *Politik Indonesia: Indonesian Political Science Review*, 6(3).
- Sukwika, T. (2018). Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*, 6(2), 115-130.

- Herdiawan, J. (2021). Dimensi Etis Pemindahan Ibu Kota Negara: Masalah Ketimpangan Sosial dan Lingkungan dalam Ruang Perkotaan menurut David Harvey. *Jurnal Dekonstruksi*, 3(1), 1-13.
- Yuliadi, I. (2012). Kesenjangan Investasi dan Evaluasi Kebijakan Pemekaran Wilayah di Indonesia. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, 13(2), 276-290.
- Andina, T. S., Nikensari, S. I., & Nurjanah, S. (2019). Pengaruh Tingkat Pendidikan, Kesehatan, dan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Pembangunan Antar Wilayah di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Ekonomi dan Bisnis*, 3(1), 1-20.
- Somantri, G. (2019). Masalah Transportasi Kota Dilihat dengan Pendekatan Hukum, Sosial dan Budaya. *Jurnal Hukum dan Pembangunan*, 49(1), 1-20.