
KAJIAN KEBERADAAN RUANG AKTIVITAS MASYARAKAT TERHADAP KORIDOR JALAN MOCHAMMAD TOHA (Studi Kasus: Kecamatan Karawaci, Kota Tangerang Provinsi Banten)

WIYOGA TRIHARTO

wiyogatriharto@yahoo.com

Program Studi Teknik Arsitektur
Fakultas Teknik, Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam
Universitas Indraprasta PGRI

Abstrak. Kajian Keberadaan Ruang Aktivitas Masyarakat Terhadap Koridor Jalan Mochammad Toha adalah kajian yang bertujuan untuk mengidentifikasi keterkaitan antara elemen ruang yang menimbulkan aktivitas baru dan berpotensi memunculkan permasalahan pada fungsi Jalan Mochammad Toha, di Kecamatan Karawaci, Kota Tangerang. Metode induktif, digunakan untuk: (1). Menggambarkan pola penggunaan lahan di sepanjang koridor Jalan Mochammad Toha, (2). Mengetahui bentuk aktivitas dari keterkaitan antar elemen ruang di Koridor Jalan Mochammad Toha, dan (3). Mengkaji fungsi jalan dikaitkan dengan aktivitas masyarakat di kawasan Koridor Jalan Mochammad Toha. Analisis dilakukan dengan mengorganisir informasi, dan memberi kode, membuat suatu uraian terperinci mengenai kasus dan konteksnya, dan menetapkan pola serta mencari hubungan antar beberapa elemen ruang dikawasan Jalan Mochammad Toha. Kajian menghasilkan kesimpulan: (1) sistem aktivitas masyarakat yang terjadi di kawasan koridor pada awalnya karena ketersediaan lahan yang cukup lapang sehingga ada sebuah pengembang yang mencoba mendirikan Industri yang bernama PT. Panarub Industri, berdirinya industri tersebut pada tahun 1968 hingga saat ini, dan demikian bertambahnya tahun, fenomena yang disajikan oleh koridor jalan Mochammad Toha akhirnya mengalami perkembangan pada pola penggunaan lahan sehingga makin banyak lahan aktif yang didirikan oleh masyarakat sekitar kawasan koridor tersebut, dan pada akhirnya semakin banyak pula kebutuhan ruang aktivitas untuk melakukan suatu kegiatan/aktivitas masyarakat di koridor jalan Mochammad Toha. (2) setiap ruang - ruang memiliki keterkaitan hubungan aktivitas didalamnya, sehingga tingkat aksesibilitas di koridor jalan Mochammad Toha menjadi lebih maksimal dan efisien dalam hubungan antar destinasi. (3) Bahwa koridor jalan Mochammad Toha tidak hanya sebagai akses penjurus untuk melayani pergerakan kendaraan saja, melainkan sebagai alat interaksi bagi masyarakat di kawasan Koridor Jalan Mochammad Toha.

Kata Kunci: jalan Mochammad Toha, elemen ruang, aktivitas masyarakat, penggunaan lahan

PENDAHULUAN

Terjadinya suatu kegiatan/aktivitas yang dilakukan manusia di mulai dari hal yang kecil hingga hal yang besar, ini terjadi karena didaerah/kawasan tersebut memiliki daya tarik bagi manusia untuk melakukan suatu aktivitas yang bersifat ekonomi dan sosial. Daya tarik tersebut dapat diartikan seperti, dimana suatu daerah, kawasan, dan kota memiliki struktur ruang yang baik, misalnya suatu kerangka tata ruang wilayah yang tersusun atas konstelasi pusat-pusat kegiatan yang berhierarki satu sama lain yang dihubungkan oleh sistem jaringan prasarana wilayah terutama jaringan transportasi.

Kota Tangerang yang ditetapkan sebagai Kawasan Strategi Nasional, ini dikarenakan Bandara Soekarno-Hatta yang berada didalam Kota Tangerang menjadi asset paling berharga karena berperan sebagai pintu gerbang keluar-masuk dari Indonesia.

Tidak hanya itu saja, Kota Tangerang pun memiliki kurang lebih 1000 industri. Salah satunya industri yang terkenal adalah PT Panarub Industri, perusahaan besar yang terkenal dibidang alas kaki yang berlokasi di Jalan Mochamad Toha/Koridor Jalan Utama Pasar Baru, Karawaci, Kota Tangerang. Adapun total tenaga kerjanya hingga kini mencapai 11.000 karyawan, secara tidak langsung pabrik ini memberikan ruang kegiatan bersifat ekonomi dan sosial bagi penduduk Kota Tangerang dan sekitarnya.

Dengan jumlah pedagang yang cukup banyak di sepanjang Koridor Jalan Mochammad Toha (lokasi studi) yang memanfaatkan lahan pedestrian untuk dijadikan sebagai lahan usaha, dimulai dari pedagang yang berjualan menggunakan gerobak hingga pedagang yang berjualan membuka lapak emperan, cerita ini tentunya bukanlah suatu hal yang baru, ketika lokasi sekelilingnya memiliki daya tarik seperti ketersediaan ruang sosial dan umum yang lebih baik, maka dampaknya secara tidak langsung menjadikan ruas Jalan Mochammad Toha tersebut tidak hanya melayani pergerakan transportasi, melainkan sebagai alat interaksi bagi masyarakat pedagang dengan pembeli untuk melakukan kegiatan jual-beli di jalur pedestrian. Ini disebabkan karena adanya bangkitan pergerakan yang melalui Jalan Mochammad Toha dan efek dari PT. Panarub Industri tersebut yang akhirnya dapat memicu tumbuhnya kegiatan sosial-ekonomi. Begitu pentingnya Koridor Jalan Mochammad Toha bagi masyarakat pedesaan dan masyarakat Kota Tangerang untuk memenuhi segala aktifitas, terutama untuk melayani kepentingan masyarakat dalam melakukan hal rutinitas (sekolah, bekerja, berbelanja, bersosialisasi, berekreasi, dll), karena jalan ini memiliki fungsi sebagai jalan Arteri Sekunder, artinya suatu akses yang menghubungkan langsung ke kawasan utama di Kota Tangerang dan bisa mengarahkan kearah ibukota Jakarta. Jadi, dapat dikatakan bahwa fenomena di koridor Jalan Mochammad Toha tersebut menjadi sesuatu hal yang perlu diteliti, mengingat dinamika yang terjadi dapat memberikan efek terhadap lokasi disekitarnya, khususnya di depan Pabrik Panarub, Terminal Pasar Baru, dan Pasar Ramadhani (Koridor Jalan Mochammad Toha), jalan ini sering terjadi penumpukan kegiatan dan akhirnya menimbulkan suatu masalah kemacetan.



Gambar 1. Lokasi

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 9 Tahun 2004, Tentang RDTR Kecamatan Karawaci Struktur kegiatan yang akan dikembangkan di Kecamatan Karawaci berupa kegiatan permukiman, perdagangan dan jasa, dan kegiatan industri, yang masing-masing kegiatan akan dijadikan sebagai pusat pelayanan. Secara fisik struktur ruang kota wilayah Kecamatan Karawaci dibentuk oleh jaringan jalan utama yang berfungsi sebagai jalan arteri sekunder dan kolektor primer yang menghubungkan wilayah utara - selatan dan barat - timur.

Teori Spasial/Ruang

Kata Spasial berasal dari kata *Spatial* yang secara harafiah dapat diartikan sebagai tata ruang yaitu segala sesuatu yang dipertimbangkan berdasarkan keruangan (Donald Foley, 1970). Teori spasial merupakan definisi tentang segala sesuatu yang berkaitan dengan keruangan. Ruang merupakan bagian dari permukaan bumi yang memiliki bentuk, ukuran, lokasi dan isi.

Ruang Publik

Ruang publik merupakan bagian dari lingkungan yang mempunyai pola. Ruang publik adalah tempat atau ruang yang terbentuk karena adanya kebutuhan akan perlunya tempat untuk bertemu ataupun berkomunikasi.

Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi adalah suatu kegiatan perencanaan sistem transportasi yang sistematis, yang bertujuan menyediakan layanan transportasi baik sarana maupun prasarananya, disesuaikan dengan kebutuhan transportasi bagi masyarakat.

Pengertian Hirarki dan Fungsi Jalan

Jaringan jalan perkotaan terdiri dari dari sejumlah ruas jalan dengan fungsi tertentu. Fungsi yang berbeda akan menentukan pula tingkatannya dalam hirarki jalan kota. Tinggi rendahnya fungsi yang diemban oleh satu ruas jalan ditentukan pula oleh kegiatan guna lahannya karena fungsi jalan adalah melayani pergerakan kendaraan dan melayani guna lahan di sisi kiri dan kanannya. Makin tinggi fungsi pelayanan jalan terhadap pergerakan, maka semakin tinggi pula tingkat hirarkinya, sebaliknya semakin tinggi fungsi pelayanan jalan terhadap guna lahannya, maka semakin rendah tingkat hirarkinya.

Ruang Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Jaringan jalan merupakan salah satu pembentuk struktur kota, menjadi aspek penting dalam pembangunan wilayah, ekonomi, sosial dan politik. Melalui fungsinya sebagai sarana transportasi, jaringan jalan memiliki keterkaitan yang erat dengan pola penggunaan lahan perkotaan.

Ruang Jalan Sebagai Ruang Publik

Menurut Spurrier dalam Bishop (1989), jalan tidak dapat dipertimbangkan hanya sebagai jalur kendaraan, tetapi secara keseluruhan menjadi bagian integral kehidupan manusia. Dan Budiharjo (2005), mengatakan bila jalan direncanakan hanya berdasarkan anggapan akan fungsinya, maka akan menutup peluang untuk memanfaatkan jalan sebagai ruang untuk beraktivitas.

Sistem Aktivitas

Pola aktivitas masyarakat merupakan penjabaran fungsi dari tata guna lahan (land use). Perubahan peruntukan lahan tentu akan mempengaruhi pola aktivitas. Pola aktivitas ini dipengaruhi oleh daerah pembangkit pergerakan (trip production) dan daerah penarik pergerakan (trip attraction).

Hubungan Sistem Transportasi dengan Tata Guna Lahan (Sistem Aktivitas)

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan - tujuan tertentu. Sedangkan Aksesibilitas merupakan suatu konsep yang menggabungkan (mengkombinasikan) sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan, yang menimbulkan zona - zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan (Black, 1981 dalam Miro, 2005).

Kebijakan Yang Menyangkut Tentang Tata Ruang, Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007, Tentang Penataan Ruang

Undang-undang tersebut mengatur penyelenggaraan mengenai penataan ruang yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan dan harus memenuhi ketentuan beriku ini: Terwujudnya keharmonisan antara lingkungan alam dan lingkungan buatan; Terwujudnya keterpaduan dalam penggunaan sumber daya alam dan sumber daya buatan dengan memperhatikan sumber daya manusia; dan Terwujudnya perlindungan fungsi ruang dan pencegahan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pemanfaatan ruang.

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006, Tentang Jalan

Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 (tiga puluh) kilometer per jam dengan lebar badan jalan paling sedikit 11 (sebelas) meter. Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata. Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat.

Peraturan Pemerintah No. 68 Tahun 2010, Tentang Bentuk Dan Tata Cara Peran Masyarakat Dalam Penataan Ruang

Bahwa untuk melaksanakan ketentuan Pasal 65 ayat (3) Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Bentuk dan Tata Cara Peran Masyarakat Dalam Penataan Ruang.

Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 9 Tahun 2004, Tentang RDTR Kecamatan Karawaci

Struktur kegiatan yang akan dikembangkan di Kecamatan Karawaci berupa kegiatan permukiman, perdagangan dan jasa, dan kegiatan industri, yang masing-masing kegiatan akan dijadikan sebagai pusat pelayanan.

METODE

Dalam studi ini menggunakan metode induktif. Metode induktif adalah didefinisikan sebagai proses pengambilan kesimpulan dari khusus menjadi umum (atau pembentukan hipotesis) yang didasarkan pada satu, dua fakta atau bukti, artinya studi menekankan pada pengamatan dahulu/sejarah hingga proses terjadinya seperti sekarang ini, serta diteliti keseharian aktivitas masyarakat yang bergerak di Koridor Jalan Mochammad Toha, seperti melakukan pengamatan terhadap kendaraan yang melintasi jalan tersebut, atau masyarakat yang beraktivitas dikawasan jalan Mochammad Toha yang sebagai arena kegiatan ekonomi - sosial pula (bekerja di PT. Panarub, berbelanja di Pasar Ramadhani, ataupun masyarakat yang berdagang di kawasan koridor

Jalan Mochammad Toha ini). Penulis menggambarkan dari sebuah cerita yang terjadi dilapangan secara deskriptif, dengan cara ini penulis berusaha mendeskripsi suatu gejala, peristiwa, kejadian yang terjadi dilapangan yang menjadi pusat perhatian. Seperti melihat peristiwa yang terjadi di pagi hari hingga sore hari dengan perpaduan aktivitas yang terjadi dilapangan seperti: aktivitas PT. Panarub industri, aktivitas Pasar Ramadhani, aktivitas perdagangan jasa dan aktivitas Terminal Pasar Baru serta pergerakan - pergerakan masyarakat yang lalu lalang di koridor Jalan Mochammad Toha dimulai dari pergerakan kendaraan hingga pergerakan orang. Semua aktivitas masyarakat yang nantinya akan dibahas dibab selanjutnya. Dalam strategi penelitian ini penulis mencoba untuk beradaptasi dengan fakta -fakta di lapangan baik melalui pengamatan visual, pengumpulan data dari instansi yang terkait maupun melalui dialog dengan masyarakat yang demikian sangat diperlukan agar responden sebagai sumber data menjadi lebih terbuka. Dalam tahap analisis ini penulis mencoba memanfaatkan data yang ada berupa hasil wawancara, bahan/data yang didapat langsung dari lapangan dalam bentuk pernyataan penelitian atau dengan pertanyaan penelitian dan dikaitkan dengan teori/bahan bacaan yang terkait. Lalu menganalisis data maksudnya adalah menetapkan tahap - tahap, langkah - langkah kegiatan terhadap data yang sedang dan sudah dikumpulkan dengantujuan untuk menarik kesimpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Dari seluruh aktivitas yang berada di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha secara nyata adanya saling ketergantungan dalam membentuk suatu kegiatan/aktivitas agar semuanya berjalan dengan baik. Ini karena adanya suatu bangkitan aktivitas di lokasi tersebut, yang tak lain adalah kegiatan PT. Panarub Industri, karena dengan adanya industri tersebut memberikan dampak positif dan negatif terhadap kawasan koridor Jalan Mochammad Toha. Dampak positif yang dirasakan pada kawasan adalah memberikan kesempatan masyarakat untuk saling bersaing secara sportif untuk membuka lapangan pekerjaan secara individual/membuka usaha dalam hal kebutuhan masyarakat dibidang sandang, pangan dan papan. Kegiatan ini sudah berjalan dari tahun 1990 hingga sekarang. Dan tidak menutup kemungkinan dari dampak positif ini menimbulkan suatu hal yang tidak diinginkan, seperti dampak negatif yang terjadi di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha, penulis melihat ada kesamaan waktu dalam beraktivitas di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha, adanya kesamaan waktu aktivitas di kawasan ini terlihat pada pukul 06. 00 s/d 08. 00 WIB dan 16. 00 s/d 18. 00 WIB. Karena pada waktu ini adalah waktu dimana orang memulai dan mengakhiri aktivitasnya. Dan berikut dibawah ini adalah suatu rangkuman yang terjadi di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha dimulai dari bentuk aktivitas, pergerakan kendaraan dan pergerakan orang yang menjadikan suatu aktivitas di lokasi tersebut.

Fenomena yang terjadi di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha adalah salah satu persoalan bagi penulis ingin ikut serta dalam mengidentifikasi di koridor jalan ini, karena jalan ini tidak hanya sebagai akses, melainkan menjadi alat interaksi bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas. Maka bentuk aktivitas yang ditimbulkan di koridor Jalan Mochamad dapat dilihat dalam Tabel 1.

Melihat hasil identifikasi kawasan di Tabel 1 terlihat karakter masyarakat yang heterogen. Ada terdapat banyak kelompok masyarakat dengan latar belakang yang berbeda dan pola aktivitas yang berbeda. Dengan tersedianya koridor Jalan Mochammad Toha terlihat semua pola aktivitas saling terkait didalamnya yang menyebabkan aktivitas ini tetap hidup. Sedangkan fenomena aktivitas pergerakan kendaraan yang melintas di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha terlihat cukup banyak, karena jalan ini memiliki fungsi yang sangat penting yaitu sebagai prasarana untuk

memindahkan/transportasi orang dan barang disaat pergerakan sangat tinggi, dan di lain waktu juga harus melayani kebutuhan pergerakan penumpang yang relatif rendah. Untuk lebih jelasnya bisa dilihat Tabel 2 dan Tabel 3.

Tabel 1.
Bentuk Aktivitas Masyarakat di Kawasan Jalan Mochammad Toha

| Aktivitas Harian | Waktu | Tempat | Pelaku |
|------------------------------|--|---|--|
| Permukiman (kost - kostan) | 24 jam | Kost - kostan: Mede dan Pada Suka | Komunitas karyawan Panarub Industri |
| Industri | 24 jam: 07.00 - 16.00 WIB 16.00 - 23.00 WIB 23.00 - 07.00 WIB | PT. Panarub Industri | Komunitas karyawan Panarub Industri |
| Pasar | 24 jam: 06.00 - 18.00 WIB 18.00 - 06.00 WIB | Pasar Ramadhani: kios, los, lapak emperan, jalan menuju Pasar | Komunitas karyawan Panarub Industri dan orang luar |
| Perdagangan dan Jasa Lainnya | 24 jam: 06.00 - 18.00 WIB 18.00 - 06.00 WIB | Toko/warung, halaman toko dan Jalur Pejalan Kaki | Komunitas karyawan Panarub Industri dan orang luar |
| Terminal | 8 jam: 06.00 - 16.00 WIB | Terminal Pasar baru, dan didepan terminal | Komunitas pegawai terminal, sopir angkot, penumpang (Komunitas karyawan Panarub Industri dan orang luar) |

Sumber: Hasil pengamatan dan hasil pengelolaan data penulis, 2013

Tabel 2
Identifikasi Jumlah Kendaraan yang Bergerak/Melintas di Koridor Jalan Mochammad Toha Pada Pagi Hari

| Jenis Kendaraan | Jam 06.00 s/d 08.00 WIB | |
|----------------------------|--------------------------------|---------------------|
| | Arah ke Tangerang | Arah ke Mauk |
| Motor | 1593 | 818 |
| Mobil Pribadi | 105 | 75 |
| G-01 Pasar Baru – Mauk | 20 | 10 |
| G-02 Pasar Baru – Cituis | 10 | 8 |
| G-03 Kalideres - Kota Bumi | 28 | 6 |
| T-03 Poris – Cadas | 39 | 13 |
| Bis | 5 | 1 |
| Truk | 18 | 6 |
| Container | 2 | 2 |

Sumber: Hasil Perhitungan peserta Tugas Akhir menggunakan Traffic Counting, 2013

Dari Tabel 2 bahwa kendaraan yang melintas di koridor Jalan Mochammad Toha lebih banyak dilalui oleh pengendara yang ke arah Tangerang, ini karena pada waktu tersebut aktivitas masyarakat mayoritas kearah Tangerang, dan kendaraan yang yang dipilih oleh masyarakat untuk beraktivitas adalah kendaraan beroda dua, kendaraan beroda dua lebih mudah digunakan dan lebih efisiensi waktu untuk beraktivitas (bersekolah dan Bekerja).

Dari Tabel 3 bahwa kendaraan yang melintas di koridor Jalan Mochammad Toha lebih banyak dilalui oleh pengendara yang ke arah Mauk, ini karena pada waktu tersebut 16.00 s/d 18.00 WIB masyarakat seusai melakukan aktivitas (sekolah, bekerja, dan lainnya), dan kendaraan yang yang dipilih oleh masyarakat untuk beraktivitas adalah

kendaraan beroda dua, kendaraan beroda dua lebih mudah digunakan dan lebih efisiensi waktu.

Tabel 3
 Identifikasi Jumlah Kendaraan yang Bergerak/Melintas di Koridor Jalan Mochammad Toha Pada Sore Hari

| Jam 16.00 s/d 18.00 WIB | | |
|----------------------------|-------------------|--------------|
| Jenis Kendaraan | Arah ke Tangerang | Arah ke Mauk |
| Motor | 1161 | 1300 |
| Mobil Pribadi | 129 | 145 |
| G-01 Pasar Baru – Mauk | 4 | 15 |
| G-02 Pasar Baru – Cituis | - | 9 |
| G-03 Kalideres - Kota Bumi | 21 | 10 |
| T-03 Poris – Cadas | 26 | 25 |
| Bis | 2 | 17 |
| Truk | 22 | 28 |
| Container | 11 | 7 |

Sumber: Hasil Perhitungan Peserta Tugas Akhir menggunakan Traffic Counting, 2013

Tabel 4
 Bentuk dari Aktivitas Masyarakat Pengguna Pedestrian

| Pelaku | Waktu | Aktivitas |
|----------------------|-----------|---|
| Karyawan PT. Panarub | Pagi Sore | Bergerak dari asal tujuan, berjalan di pedestrian, menyebrang, masuk kerja. |
| Konsumen Pasar | Pagi Sore | Terjadinya aktivitas Menyeberang, pindah dari lapak yang satu ke lapak lainnya/dari toko ke toko, berhenti |
| Bebas | Pagi Sore | Turun dari angkutan untuk menyambung angkutan berikutnya, menyebrang, dan membeli makanan dan keperluan lainnya |

Sumber: Hasil pengamatan penulis, 2013

Dari hasil pengamatan kedua blok ini paling padat dilalui oleh pejalan kaki adalah hari sibuk (senin s/d jumat) karena didominasi oleh pejalan yang kegiatannya untuk berbelanja, bekerja dan orang yang bebas (orang naik angkutan umum). Dapat dilihat Tabel 4

Pada dasarnya hubungan antar elemen ruang aktivitas adalah suatu keeratan/keterkaitan hubungan antara aktivitas - aktivitas maupun interaksi yang terjadi di ruang - ruang tersebut yang masih dalam satu kesatuan koridor Jalan Mochammad Toha. Ruang yang mewadahi aktivitas ataupun interaksi yang memiliki tingkat keeratan yang tinggi hendaknya perlu dipertimbangkan mengenai keterkaitan antar ruang tersebut. Sehingga tingkat aksesibilitas di koridor Jalan Mochammad Toha menjadi lebih maksimal dan efisien dalam hubungan antar destinasi. Analisis ini adalah didasarkan pada kemudahan penjangkauan ataupun kedekatan posisi, serta adanya interaksi dari variabel - variabel seperti pergerakan orang dan pergerakan moda transportasi yang terjadi di koridor Jalan Mochammad Toha tersebut.

Koridor Jalan Mochammad Toha adalah suatu prasarana yang sangat mendukung bagi suatu pusat pelayanan/kegiatan bagi karyawan PT. Panarub Industri lebih mudah untuk mendapatkan suatu pelayanan guna memenuhi kebutuhan hidupnya, ini terlihat banyak karyawan Panarub Industri menuju tempat kerjanya menggunakan kendaraan umum, sepeda motor dan kendaraan pribadi lainnya. Ini karena posisi Panarub Industri tersebut berada persis di koridor, sehingga pada saat jam masuk 07.00 WIB dan jam

keluar 16. 00 WIB PT. Panarub Industri, sehingga koridor Jalan Mochammad Toha dipenuhi kendaraan (mobil, motor, dan bis antar - jemput) dan karyawan Panarub.

Jalur pejalan kaki yang disediakan oleh Pemerintah Kota Tangerang dengan luasan ± 1, 5 Meter dan dibangun pada tahun 2004 ini adalah salah satu arahan rencana dari Pemkot itu sendiri, ini karena pada kawasan koridor jalan Mochammad Toha telah dijadikan Node Kawasan dan menunjukkan bahwa daerah ini telah memberikan dampak positif bagi masyarakat dalam segi hal kebutuhan.

Alasan Pemerintah menyediakan jalur pejalan kaki adalah untuk menunjangi kebutuhan orang dalam berbagai aktivitas, terutama untuk para karyawan yang bekerja di PT. Panarub Industri sehingga Jalan Mochammad Toha tidak terganggu dengan pergerakan orang yang sedang berlalu lalang. Tidak hanya digunakan untuk pergerakan orang yang bergerak/melintas di atas jalur pejalan kaki, tetapi melainkan digunakan untuk kegiatan bagi pedagang - pedagang kecil yang tidak punya tempat ataupun tidak sanggup untuk menyewa tempat. Tidak hanya itu, lahan untuk berjualan pun ditempat yang layak/memiliki bangunan sudah tidak menampung untuk kegiatan jual-beli. Karena lahan yang ada sudah tidak tersedia. Keberadaan Pasar Ramadhani dengan PT. Panarub Industri yang tidak jauh jaraknya, posisi dari kedua ruang tersebut persis bersebrangan dengan satu sama lain, jika dilihat dari jarak dan dihitung lamanya waktu, hanya butuh 1 menit untuk menempuh dari PT. Panarub Industri ke Pasar Ramadhani, dan ataupun sebaliknya dari Pasar Ramadhani ke PT. Panarub Industri. Keterpaduan kedua elemen ruang tersebut saling memberikan keuntungan antara satu sama lainnya, yaitu Pasar Ramadhani dengan PT. Panarub Industri. Keuntungan kedua pihak ini dirasakan yang pertama bagi karyawan Panarub Industri, karena dengan tersedianya Pasar Ramadhani, karyawan bisa langsung mendatangi untuk berbelanja bahan - bahan makanan ataupun sayuran dan sejenis buah - buahan dengan mudah dan praktis, karena pasar Ramadhani terbilang buka hampir 24 jam. Dan karyawan dari Panarub Industri biasanya berbelanja disaat seusainya bubar pulangny kerja. Lalu yang kedua menguntungkan bagi pedagang yang berjualan di Pasar Ramadhani, ini terlihat karena adanya aktivitas PT. Panarub Industri yang sistem kerjanya dibagi tiga sift, yaitu dimulai dari jam 07. 00 - 16. 00 WIB, yang kedua 16. 00 - 23. 00 WIB, dan yang ketiga adalah 23. 00 - 07. 00 WIB, maka pedagang tidak takut kehilangan pelanggan. Meskipun kondisi Pasar Ramadhani tidak terlalu mewah dalam bentuk fisik bangunannya, pasar ini cukup memenuhi kebutuhan karyawan Panarub Industri.

Terminal Pasar Baru adalah terminal yang berjenis tipe c dan secara fungsi melayani dalam kota Tangerang. Lokasi terminal Pasar Baru ini persis berada di depan/bersebrangan dengan PT. Panarub Industri. Keberadaan lokasi terminal Pasar baru ini secara tidak langsung telah memberikan kemudahan bagi karyawan Panarub Industri untuk menunggu angkutan umum yang ditumpangnya secara aman dan nyaman. Dan penumpang dari salah satu karyawan Panarub Industri tidak takut akan kehabisan mobil angkutan umum yang mau ditumpangnya. Ini disebabkan karena hubungan keterkaitan antar elemen ruang aktivitas saling mengikat didalamnya. Karena keduanya saling membutuhkan (sopir angkutan dan karyawan Panarub Industri). Biasanya hubungan ini terlihat pada waktu sore hari disaat PT. Panarub Industri selesai bubar kerja, semua mobil angkutan umum pada pukul 15. 30 WIB sudah memulai pengeteman didalam Terminal Pasar baru hingga diluar terminal/dipinggir Jalan Mochammad Toha untuk menunggu karyawan Panarub Industri keluar kerja pada waktu 16. 00 WIB. Minoritas permukiman mede dan permukiman pada suka 1 dan 2 adalah permukiman yang fungsinya sebagai tempat tinggal warga yang dijadikan tempat usaha untuk kost - kostan/kontrakan bagi karyawan PT. Panarub Industri. Minoritas yang menempati kost - kostan/kontrakan ini orang yang berasal dari luar kota Tangerang. Adapun fungsi dari kost - kostan ini adalah

memberikan kenyamanan bagi karyawan dari segi jarak dalam beraktivitas (bekerja dan beristirahat) tanpa harus mengeluarkan ongkos pulang dan pulang terlalu jauh ketempat asal karyawan tersebut. Karyawan hanya butuh mengeluarkan biaya sewa untuk tempat tinggal dan kebutuhan makan. Sehingga sisa gaji yang diperoleh tersebut bisa digunakan untuk kebutuhan lainnya seperti pakaian dan dikirim untuk keluarganya. Pergerakan dari hubungan PT. Panarub dengan Permukiman. PT. Panarub Industri selain memiliki 25 berteknologi tinggi dalam memproduksi sepatu berkualitas tinggi professional untuk berolahraga, industri ini pun memiliki lahan untuk tempat parkir bis antar - jemput karyawan Panarub Industri. Adapun rute dan jadwal antar - jemput bis PT. Panarub Industri: Panarub - Curug, Cikupa, Balaraja, dimulai penjemputan pada pukul 04. 30 WIB dan 16. 30 WIB. Panarub - Kota Bumi, Cadas, Sepatan, Mauk, dimulai penjemputan pada pukul 04. 30 WIB dan 16. 30 WIB. Panarub - Sewan, Batuaceper, Tanah Tinggi, Cipondoh, dimulai penjemputan pada pukul 04. 30 WIB dan 16. 30 WIB.

Namun terjadinya aktivitas tersebut sering sekali mengganggu pada koridor Jalan Mochammad Toha pada pukul 06. 00 s/d 07. 00 WIB dan 16. 00 17. 00 WIB. Pasar Ramadhani merupakan salah satu aktivitas komersial yang cukup berpengaruh terhadap kebutuhan masyarakat Tangerang. Keberadaan aktivitas ini tak lain karena adanya dukungan dari koridor Jalan Mochammad Toha yang sifatnya secara umum digunakan publik untuk beraktivitas dimulai untuk bersekolah, bekerja, bermain, berbelanja dll. Karena jalan ini secara waktu 24 jam dilalui orang beraktivitas, maka Pasar Ramadhani jam operasionalnya pun hampir 24 jam. Karena aktivitas pasar itu sendiri mempunyai karakteristik yang berbeda dari setiap masing - masing pedagang ataupun jenis dagangannya. Ini tak lain karena pedagang yang berada di pasar Ramadhani memiliki pelanggan tertentu. Ruang jalur pejalan kaki sangat memiliki keterkaitan hubungan ruang untuk menunjang terjalannya kegiatan Pasar Ramadhani, ini terjadi pada saat para konsumen menuju ke pasar tersebut. Karena jalur pejalan kaki disediakan oleh Pemkot Tangerang untuk dikhususkan bagi orang yang bergerak menuju ke salah satu tujuannya, seperti pasar Ramadhani ini yang diberikan akses untuk pejalan kaki. Karena jalur pejalan kaki adalah ruang publik yang dapat diakses berbagai kalangan masyarakat, maka Pasar Ramadhani adalah salah satu tujuan dari berbagai elemen ruang lainnya yang dituju oleh masyarakat Kota Tangerang. Dalam kedua hubungan antar elemen ruang ini memiliki sebuah keterkaitan dalam fungsi ruangnya, seperti pada awal Terminal Pasar Baru yang dibangun pada tahun 1986 lebih dulu dibanding Pasar Ramadhani yang dibangun pada tahun 1992. Terminal Pasar baru ini yang berfungsi untuk mengatur jam-nya trayek angkutan umum dalam beroperasi dan menyediakan tempat untuk transitnya orang dalam pergantian moda transportasi. Dan Pasar Ramadhani ini adalah pasar pecahan dari Pasar Anyar, yang dipindahkan pada kawasan koridor Jalan Mochammad Toha oleh Pemkot Tangerang agar masyarakat tidak menumpuk di Pasar Anyar saja, selain itu Pasar Ramadhani juga memudahkan masyarakat untuk mendapatkan bahan - bahan pribadi dalam segi makanan. Pasar Ramadhani ini dipindahkan tidak hanya itu, yang lebih menguntungkan bagi masyarakat adalah tempat yang sangat strategi terhadap kedua elemen ruang tersebut, karena kedua tempat ini berada disebelah dan mudah dijangkau oleh masyarakat. Untuk menunjang kelancaran mobilitas orang dan untuk terlaksananya ketepaduan moda transportasi secara lancar dan tertib, di koridor Jalan Mochammad Toha tentunya di sediakan terminal tipe C yaitu Terminal Pasar Baru yang dibangun pada tahun 1986 terletak persis didepan Panarub Industri dan bersampingan dengan Pasar Ramadhani. Pada hakekatnya terminal ini merupakan simpul dalam sistem jaringan pengangkutan jalan, yaitu terminal penumpang. Adapun trayek dan jumlah armada yang disediakan oleh terminal pasar baru:

G-01 Pasar Baru – Mauk: 135 armada, G-02 Pasar Baru – Cituis: 30 armada, G-03 Kalideres - Kota Bumi : 250 armada, T-03 Poris – Cadas: 270 armada, Dengan adanya perbandingan perhitungan kedua laju pergerakan kendaraan yang melintas di koridor Jalan Mochammad Toha (kearah Tangerang maupun kearah Mauk pada pukul 06. 00 s/d 08. 00 WIB dan pukul 16. 00 s/d 18. 00 WIB) pada hari sibuk dan hari tidak sibuk telah terlihat bahwa gangguan pergerakan kendaraan karena adanya bangkitan aktivitas Panarub Industri yang menyebabkan penumpukan pada jalan tersebut, selain itu aktivitas lainnya seperti Pasar Ramadhani, Terminal Pasar Baru, dan Perdagangan Jasa lainnya yang sebagai aktivitas pendukung untuk memenuhi kebutuhan dasar karyawan industry tersebut.

PENUTUP

Simpulan

Perubahan pola penggunaan lahan di kawasan Jalan Mochammad Toha terjadi karena adanya pertumbuhan penduduk Kota Tangerang tiap tahunnya, dengan terus meningkatnya jumlah penduduk yang ada, maka kebutuhan ruang aktivitas masyarakat pun bertambah dalam memenuhi kebutuhan ruang bekerja, berbelanja, bersosialisasi di kawasan Jalan Mochammad Toha. Sesuai dengan arahan RDTR Kecamatan Karawaci, bahwa kawasan Jalan Mochammad Toha dijadikan Nodes Kawasan di Kecamatan Karawaci, Kota Tangerang. Ini terjadi karena pola penggunaan lahan di kawasan koridor Jalan Mochammad Toha memiliki fungsi lahan campuran sebagai sistem aktivitas yang saling terkait didalamnya (antara PT. Panarub Industri, Pasar Ramadhani, Perdagangan jasa lainnya, dan permukiman), fenomena ini terbentuk karena adanya sebuah PT. Panarub Industri yang menghidupkan bentuk dari aktivitas lebih maksimal dalam hubungan antar destinasi serta mampu untuk memberikan taraf hidup bagi masyarakat Tangerang lebih baik lagi. Bahwa koridor Jalan Mochammad Toha tidak hanya melayani pergerakan kendaraan saja, melainkan dijadikan alat interaksi bagi masyarakat dalam aktivitas jual beli, maka Jalan Mochammad Toha arus perjalanan pada hari sibuk (Senin - Jumat):Pagi hari (Pukul 06. 00 WIB s/d 08. 00 WIB) untuk melintas ke-arah Tangerang, dengan waktu kecepatan rata - rata: 9km/jam untuk kendaraan bermotor, 4, 5 km/jam untuk kendaraan mobil pribadi, dan 3, 6 km/jam untuk kendaraan umum. Sore hari (Pukul 16. 00 WIB s/d 18. 00 WIB) untuk melintas ke-arah Mauk, dengan waktu kecepatan rata - rata: 7, 2 km/jam untuk kendaraan bermotor, 3 km/jam untuk kendaraan mobil pribadi, dan 2, 4 km/jam untuk angkutan umum.

Saran

Karena koridor Jalan Mochammad Toha ini salah satu Node Kawasan, dan berfungsi sebagai tempat berkumpulnya dari berbagai arah, maka di koridor ini perlu adanya penataan yang kongkrit terhadap peraturan lalu lintas yang jelas dan penataan mengenai kegiatan samping. Diberlakukannya pada jam - jam sibuk pagi hari 06. 00 s/d 08. 00 dan sore hari 16. 00 s/d 18. 00 kendaraan pribadi dan kendaraan motor dialihkan ke jalur yang lain, terkecuali kendaraan yang tempat tinggalnya berada di daerah tersebut. Dilakukan pelebaran jalan untuk jalur kearah Tangerang (sederet dengan pasar ramadhani), tujuan ini agar kapasitas badan koridor Jalan Mochammad Toha lebih lebar, dan dibuatnya lajur lambat untuk angkutan umum. Jadi tidak ada pencampuran kendaraan pribadi dengan kendaraan angkutan umum. Mengoptimalkan fungsi jalur pedestrian dan tidak boleh aktivitas yang menggunakan fungsi tersebut selain pejalan kaki. Dibuatnya titik zebra cross didepan Jalan Lingkungan Pada Suka tujuan ini untuk mentertibkan pada pejalan kaki untuk tidak menyebrang sembarangan. Dibuatnya jembatan penyebrangan orang (JPO) dari lahan parkir Bis menuju ke PT. Panarub Industri, agar arus pergerakan karyawan tidak menggangu arus kendaraan yang melintas di koridor Jalan

Mochammad Toha. Mengoptimalkan jam operasional terminal pasar baru, dan penambahan petugas DLLAJ dalam menertibkan angkutan umum serta menyediakan tempat untuk aktivitas PKL didalam Pasar Ramdhani, dan biaya sewa tempat tidak usah terlalu tinggi. Dilakukannya peremajaan dari segi fisik bangunan maupun sistem operasional aktivitas Terminal Pasar Baru dengan Pasar Ramadhani agar kedua aktivitas ini saling teritegrasi satu sama lain.

DAFTAR PUSTAKA

- Noor J. 2010. **Metodologi Penelitian. Skripsi, Tesis, Disertasi, & Karya Ilmiah.** Jakarta: Kencana Prenada Media Group.
- Miro F. 2005. **Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi.** Jakarta: Erlangga.
- Mirsa R. 2012. **Elemen Tata Ruang Kota.** Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita SA. 2011. **Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah.** Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Foley D. 1970. **An Approach to Metropolitan Spatial Structure, dalam M. Webber, Exploration Into Urban Structure.** University of Pennsylvania Press.
- Lynch K. 1987. **The Image Of The City.** The MIT Press. Cambridge.
- Chadwick G. 1981. **A System in View of Planning.** Pergamon Pers.
- Shirvani H. 1985. **The Urban Design Poscess, Van Nostrand Reinhold Company.** New York.
- Ching FDK. 1992. **Pengantar Arsitektur.** Jakarta: Erlangga.
- Carr RA. 1981. **Theory and Practice of Peer Counseling.** Ottawa: Canada
- Kusumawijaya M. 2006. **Kota Rumah Kita.** Jakarta: Borneo.