

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pemikiran awal yang mendasari studi ini adalah munculnya ide yang didasarkan pada pengamatan sehari-hari tentang berkembangnya wilayah dan bergesernya pola jenis usaha yang terjadi di Kecamatan Ciledug. Hal tersebut menarik perhatian penulis karena selama ini Kecamatan Ciledug yang merupakan salah satu bagian dari Kota satelit DKI Jakarta merupakan tempat tinggal bagi masyarakat yang memiliki pekerjaan di Kota Jakarta.

Kecamatan Ciledug jika dirunut ke beberapa tahun ke belakang tadinya merupakan daerah yang masih termasuk daerah resapan karena Kecamatan Ciledug pada kurun waktu 10-20 tahun yang lalu masih merupakan daerah yang penduduknya tidak terlalu padat dan masih memiliki banyak sekali lahan kosong yang digunakan sebagai kebun atau lapangan dan juga sawah. Cahyo Prabowo berpendapat bahwasanya Kota Ciledug pada beberapa tahun yang lalu dan Ciledug yang sekarang berbeda jauh. Dahulu kala di daerah Ciledug banyak rawa, sawah, namun kini sudah disulap menjadi banyak perumahan. Tidak dapat dipungkiri Ciledug telah berkembang menjadi bagian dari Kota penyanggah IbuKota DKI Jakarta (Prabowo, 2015).

Seiring dengan berjalannya waktu, daerah Kecamatan Ciledug mulai makin ramai dan dihuni oleh banyak orang karena dinilai dekat dengan ibuKota. Para pendatang yang saat ini tinggal di daerah Ciledug kebanyakan merupakan masyarakat IbuKota DKI Jakarta yang terpaksa pindah karena tergusur untuk keperluan proyek atau pula masyarakat pedesaan yang ingin mencari pekerjaan di ibuKota namun tidak mampu untuk membayar biaya tinggal di Jakarta.

Cahyo (2015) juga berpendapat bahwa daerah Ciledug sering dipilih oleh banyak orang yang mencari tempat tinggal yang tadinya hidup di Kota besar yang kini mulai terganti dan mencari ke tempat daerah pinggiran atau juga orang yang kena gusuran tol yang memilih mencari tempat tinggal di daerah Ciledug dan sekitarnya.

Beberapa ahli, Lee (1966), Todaro (1979), Titus (1982) dalam Mantra (1989) (Kurniawan, D. et al., 2019), berpendapat bahwa yang menjadi motif seseorang untuk melakukan perpindahan adalah faktor ekonomi, karena di setiap daerah khususnya di daerah desa dan Kota mengalami ketimpangan ekonomi yang cukup besar, sehingga mengharuskan masyarakat untuk berpindah, hal ini dilakukan dengan harapan bagi masyarakat yaitu memperoleh pekerjaan yang lebih baik dan pendapatan yang lebih tinggi dari pada yang mereka peroleh pada saat mereka bekerja di pedesaan atau daerah asal. Lahan-lahan kosong yang tadi disebutkan pun mulai bergeser menjadi pemukiman-pemukiman penduduk yang berasal dari desa.

Dengan bertambahnya penduduk tersebut pun muncul pula kebutuhan-kebutuhan masyarakat yang berkembang seiring dengan berkembangnya masyarakat itu sendiri. Salah satu kebutuhan yang paling menonjol di Kecamatan Ciledug adalah kebutuhan yang berkaitan dengan aspek transportasi. Menurut Andriansyah (2015) transportasi memiliki fungsi untuk menunjang perkembangan perekonomian dengan membuat keseimbangan antara penyedia dan permintaan transportasi. Dengan bertambahnya kebutuhan akan transportasi, kemudian muncullah sejumlah bengkel kendaraan bermotor yang berkembang dengan cukup pesat bahkan dapat dikatakan membuat pola aglomerasinya sendiri di daerah Kecamatan Ciledug.

Kebutuhan akan pemenuhan sarana transportasi tersebut rupanya diperhatikan dan dipahami oleh pemerintah setempat serta pemerintah Kota DKI Jakarta sehingga akhirnya terjadi kerjasama antar pemerintah daerah dan dibangunlah angkutan umum terintegrasi TransJakarta koridor 13 yang bisa

menjawab kebutuhan masyarakat dan memudahkan masyarakat dalam berpergian dari Ciledug ke Jakarta dan sekitarnya. Tidak berhenti sampai disitu, pemerintah Tangerang kemudian juga membangun sarana transportasi baru bernama Trans Tangerang Ayo atau yang lebih dikenal sebagai TAYO yang hampir serupa dengan TransJakarta namun merupakan angkutan umum yang beroperasi di wilayah Ciledug sampai ke Tangerang Kota dan sekitarnya. Berkembangnya sarana transportasi ini menjadikan Kota Tangerang lebih terintegrasi dengan daerah sekitar dan secara langsung mendorong perkembangan Kecamatan Ciledug itu sendiri.

Namun demikian, berdasarkan pengamatan penulis pola trend usaha yang ada di Kecamatan Ciledug yang tadinya dinilai didominasi oleh usaha bengkel kini dinilai kembali bergeser seiring dengan perkembangan masyarakatnya. Kios-kios atau ruko (rumah kontrakan) yang tadinya didominasi oleh usaha bengkel kendaraan bermotor kini lebih didominasi oleh para pelaku usaha yang bergerak di bidang kuliner. Adanya perubahan pola usaha ini dinilai menarik untuk diteliti lebih jauh oleh penulis dan dijadikan sebagai topik utama dalam skripsi ini.

## **1.2 Masalah Penelitian**

Berdasarkan uraian yang melatarbelakangi dibuatnya penelitian ini, maka masalah penelitian yang dirumuskan dalam penelitian ini adalah bagaimana perkembangan Kecamatan Ciledug dan pengaruhnya terhadap perkembangan Usaha Kuliner?

## **1.3 Fokus Penelitian**

Penulisan penelitian ini masih terlalu luas dan menyulitkan penulis apabila topik yang diambil tidak difokuskan pada permasalahan yang lebih spesifik, maka dari pada itu perlu ditentukan topik sebagai fokus utama penelitian. Adapun ruang lingkup permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini yaitu menganalisis bagaimana perkembangan Kecamatan Ciledug serta kaitannya dengan berkembangnya trend usaha kuliner yang

berkembang pesat di daerah tersebut setelah dibangunnya jalur TransJakarta koridor 13.

#### **1.4 Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan juga permasalahan yang sudah diidentifikasi, perlu adanya tujuan penelitian yang ingin dibuktikan pada penelitian ini. Oleh karena itu maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan memahami bagaimana perkembangan usaha kuliner di Kecamatan Ciledug.

Nantinya penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat atau dapat pula memberi kontribusi teoritis dan praktis. Manfaat yang penulis harapkan dapat diberikan melalui penelitian ini yaitu:

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menyumbang pemikiran terkait dengan realita perkembangan usaha kuliner di Kecamatan Ciledug.

2. Manfaat praktis

- a. Bagi penulis, penelitian ini adalah suatu bentuk upaya untuk mengembangkan pengetahuan serta wujud ketertarikan serta bakti penulis untuk mengembangkan Kecamatan Ciledug, khususnya di bidang kuliner.

- b. Bagi pembaca, penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran terkait dengan bagaimana perkembangan suatu wilayah atau Kota terutama Kota satelit yang dilalui oleh Jalur TransJakarta yang secara langsung mempermudah akses perjalanan dari daerah sekitar Kota ke IbuKota.

- c. Bagi objek yang diteliti, dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan evaluasi serta tambahan wawasan mengenai ide-ide yang dapat dipakai untuk semakin mengembangkan usaha yang selama ini telah dijalankan.

## 1.5 Kerangka Konseptual

Sebelum melakukan penelitian lapangan tentunya penulis memerlukan adanya kerangka konsep serta teori pendukung dari berbagai ahli atau orang yang sudah pernah meneliti hal yang serupa sehingga penulis memiliki landasan pemahaman tentang apa yang akan dikaji di dalam skripsi ini. Teori-teori tersebut diantaranya

### 1.5.1 Hakikat Analisa

Analisa menurut bahasa berasal dari kata Yunani kuno yaitu “analisis” yang berarti melepaskan. Analisis sendiri terbentuk dari dua suku kata yaitu “ana” yang memiliki arti kembali dan kata “luein” yang berarti melepas/ sehingga secara keseluruhan analisa berarti suatu usaha dalam mengamati secara mendetail suatu hal atau suatu benda dengan cara menguraikan secara rinci komponen-komponen pembentuknya atau menyusun komponen tersebut untuk dapat dikaji secara lebih lanjut. (Ibrahim, n.d.)

Gorys Keraf berpendapat bahwa analisa adalah suatu proses untuk memecahkan sesuatu ke dalam bagian-bagian yang saling berkaitan antara satu dengan yang lainnya. Sedangkan menurut Kommarudin analisis merupakan suatu kegiatan berfikir untuk dapat menguraikan suatu keseluruhan menjadi komponen sehingga dapat mengenali tanda-tanda dari setiap komponen, hubungan satu dengan lain dan fungsi masing-masing komponen dalam suatu keseluruhan yang terpadu.

Dari beberapa pengertian analisis tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa analisa merupakan suatu kumpulan kegiatan, aktivitas dan proses yang saling berkaitan untuk dapat memecahkan masalah atau memecahkan komponen menjadi lebih detail dan dapat digabungkan kembali yang kemudian dapat ditarik kesimpulannya. Bentuk dari kegiatan analisa adalah salah satunya yaitu dengan merangkum data

mentah menjadi sebuah informasi yang dapat disampaikan ke khalayak umum. Segala bentuk analisis perlu dapat menggambarkan pola-pola yang konsisten di dalam data, sehingga hasil analisa tersebut dapat dipelajari dan diterjemahkan dengan singkat dan juga penuh makna. Analisa juga dapat diartikan sebagai sebuah penyelidikan terhadap suatu peristiwa dengan tujuan untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya terjadi.

### **1.5.2 Hakikat Perkembangan Kota**

Perkembangan suatu wilayah atau suatu daerah biasanya dapat dilatar belakangi oleh berbagai aspek kehidupan, seperti seberapa besar perkembangan penduduk, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di wilayah tersebut, dinamika kegiatan ekonomi, perkembangan/perluasan jaringan komunikasi-transportasi dan sebagainya. Menurut Branch (dalam (Sri Devi et al., 2014)) perkembangan Kota pada umumnya dipengaruhi oleh dua faktor yaitu faktor internal dan juga faktor eksternal. Faktor internal kekuatan suatu Kota untuk berkembang dan ditentukan oleh keuntungan geografis, letak & fungsi Kota. Kemudian faktor eksternal perkembangan Kota merupakan suatu kekuatan yang terbentuk akibat kedudukan Kota dalam konstelasi regional atau wilayah yang lebih luas, sehingga memiliki kemampuan untuk menarik perkembangan dari daerah-daerah disekitarnya yang selanjutnya diakomodasikan dalam kekuatan ekonomi Kota. Lebih lanjut Branch (1995) dalam (Izzaty et al., 1967) menerangkan beberapa faktor internal yang mempengaruhi perkembangan Kota adalah:

1. Keadaan geografis mempengaruhi fungsi dan bentuk fisik Kota. Kota yang berfungsi sebagai simpul distribusi, misalnya perlu terletak di simpul jalur transportasi, dipertemuan jalur transportasi regional atau dekat pelabuhan laut. Kota pantai,

misalnya akan cenderung berbentuk setengah lingkaran, dengan pusat lingkaran adalah pelabuhan laut.

2. Tapak (Site) merupakan faktor-faktor ke dua yang mempengaruhi perkembangan suatu Kota. Salah satu yang di pertimbangkan dalam kondisi tapak adalah topografi. Kota yang berlokasi didataran yang rata akan mudah berkembang kesemua arah, sedangkan yang berlokasi dipegunungan biasanya mempunyai kendala topografi. Kondisi tapak lainnya berkaitan dengan kondisi geologi. Daerah patahan geologis biasanya dihindari oleh perkembangan Kota.
3. Fungsi Kota juga merupakan faktor yang mempengaruhi perkembangan Kota-Kota yang memiliki banyak fungsi, biasanya secara ekonomi akan lebih kuat dan akan berkembang lebih pesat dari pada Kota berfungsi tunggal, misalnya Kota pertambangan, Kota yang berfungsi sebagai pusat perdagangan, biasanya juga berkembang lebih pesat dari pada Kota berfungsi lainnya;
4. Sejarah dan kebudayaan juga mempengaruhi karekteristik fisik dan sifat masyarakat Kota. Kota yang sejarahnya direncanakan sebagai ibu Kota kerajaan akan berbeda dengan perkembangan Kota yang sejak awalnya tumbuh secara organisasi. Kepercayaan dan kultur masyarakat juga mempengaruhi daya perkembangan Kota. Terdapat tempat-tempat tertentu yang karena kepercayaan dihindari untuk perkembangan tertentu.
5. Unsur-unsur umum seperti misalnya jaringan jalan, penyediaan air bersih berkaitan dengan kebutuhan masyarakat luas, ketersediaan unsur-unsur umum akan menarik Kota kearah tertentu.

Selain itu, Raharjo (dalam Putriyani & Djoko, 2013) mengungkapkan faktor lain yang berpengaruh dalam perkembangan Kota, yaitu:

1. Penduduk;
2. Lokasi yang strategis;
3. Fungsi kawasan perKotaan;
4. Kelengkapan fasilitas sosial ekonomi;
5. Kelengkapan sarana dan prasarana transportasi;
6. Faktor kesesuaian lahan;
7. Kemajuan dan peningkatan di bidang teknologi.

Wunas (2011) dalam (Putriyani & Djoko, 2013) mengungkapkan bahwa fokus perkembangan Kota termasuk dalam:

1. Aspek ruang/guna lahan;
2. Keterkaitan dengan transportasi;
3. Integrasi sosial dan ekonomi.

Menurut Ilhami (1988) sebagian besar terjadinya Kota adalah berawal dari dari desa yang mengalami perkembangan yang pasti. Faktor yang mendorong perkembangan desa menjadi Kota adalah karena desa berhasil menjadi pusat kegiatan tertentu, misalnya desa menjadi pusat pemerintahan, pusat perdagangan, pusat pertambangan, pusat pergantian transportasi, seperti menjadi pelabuhan, pusat persilangan / pemberhentian kereta api, terminal bus dan sebagainya. (Izzaty et al., 1967)

Latifah (2014) dalam jurnalnya menerangkan Terkait dengan perkembangan Kota ada beberapa faktor yang menjadi pemicu lajunya perkembangan Kota pinggiran. Faktor yang pertama yakni lapangan kerja. Lapangan kerja menjadi penentu masuknya masyarakat desa ke Kota, ketika daerah mampu memberikan kemudahan lapangan kerja akan lebih mearik masyarakat. Kedua akses transportasi yakni ketersediaan

sarana transportasi akan lebih mudah menjangkau tempat kerja. Anggapan masyarakat tinggal di Kota lebih mudah mendapatkan sarana transportasi. Ketiga faktor ekonomi, masyarakat lebih mudah untuk melakukan berbagai jenis usaha di Kota berbeda

Fitriana Syahar dan Yurni Suasti (2010) dalam laporan penelitiannya berpendapat bahwa Perkembangan disegala aspek kehidupan manusia akan memicu perubahan-perubahan di dalam Kota. Perkembangan setiap Kota akan berbeda-beda, ada yang perkembangannya mengarah ke tempat tertentu saja atau berkembang ke segala arah. Hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor yang ada di dalam Kota yang meliputi faktor alam lingkungan dan faktor manusia (artificial factor) sebagai faktor internal, sedangkan adanya hubungan dengan hinterland Kota sebagai faktor eksternal. Sujarto (1996) mengatakan bahwa perkembangan Kota dan pertumbuhan Kota sangat dipengaruhi oleh faktor manusia, faktor kegiatan manusia dan faktor pola pergerakan manusia antar pusat kegiatan.

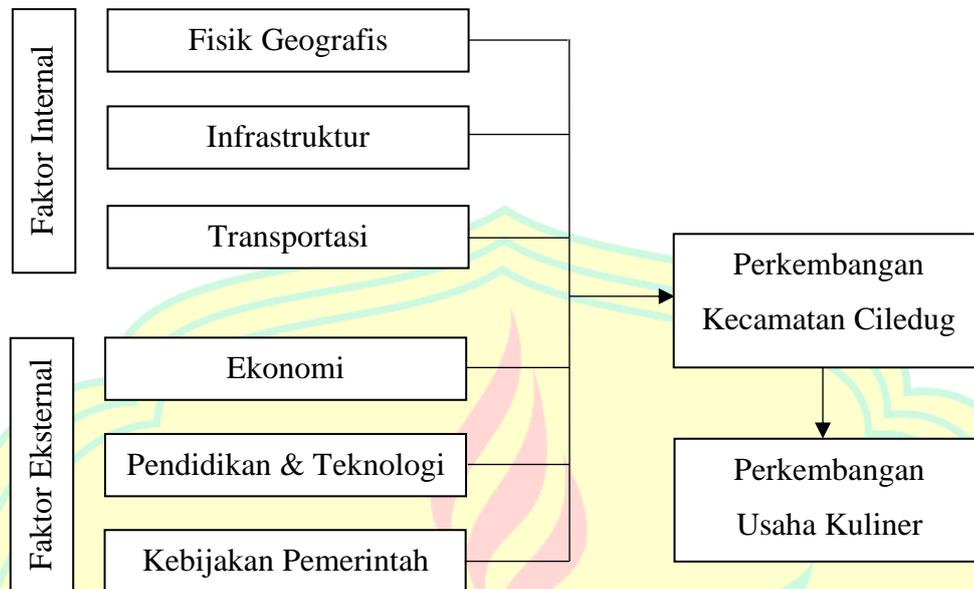
Lebih lanjut Syahar dan Suasti menjelaskan bahwa Pengaruh sarana dan prasarana transportasi erat kaitannya dengan pembentukan kawasan baru dan menjadi hal terpenting dalam pembahasan pengembangan suatu kawasan. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi di dalam Kota dan ke luar Kota sebagai penghubung Kota dengan daerah sekitar (hinterland), meningkatkan aksesibilitas wilayah Kota tersebut juga meningkatkan mobilitas penduduk dalam beraktivitas yang pada akhirnya akan membantu perkembangan wilayah, sehingga perekonomian penduduk setempat menjadi lebih baik. Kota-Kota yang terletak pada fokus lalu lintas yang ramai baik itu lalu lintas darat, di laut maupun di udara.

Merujuk pada uraian di atas bahwa perkembangan Kota itu sendiri dipengaruhi oleh faktor alam dan faktor manusia. Akibat

pengaruh dari faktor alam dan faktor manusia tersebut maka perkembangan Kota membawa perubahan kondisi fisik Kota yang mengarah ke wilayah tertentu, yang kemudian akan membentuk pola tertentu pula (Giyarsih, 2001) dalam (Syahar & Suasti, 2010)

Menurut Horton dan Reynold dalam Bourne (1982), perkembangan Kota selain dilihat dari perkembangan geografis, dapat juga dilihat dari sisi “Behavior approach” artinya melihat dari sisi pengambil keputusan, yang dimaksud dalam permasalahan ini adalah pengembang atau dapat pula dikaitkan dengan peran pemerintah sebagai otoritas pemangku kebijakan.

Berdasarkan beberapa teori perkembangan Kota tersebut, penulis mendapatkan beberapa variabel untuk dapat mengidentifikasi aspek-aspek yang mempengaruhi perkembangan wilayah Kecamatan Ciledug. Namun untuk lebih memperjelas hasil yang didapatkan pada penelitian ini, penulis juga mengembangkan beberapa aspek yang dapat diteliti yang merupakan hasil dari pengembangan landasan teori diatas yaitu beberapa faktor internal yang teridentifikasi dapat mendorong perkembangan Kota Ciledug dapat dilihat dari keadaan geografis, perkembangan masyarakat, dinamika ekonomi, pendidikan dan teknologi, infrastruktur serta transportasi. kemudian faktor eksternal yang mendorong perkembangan Kota Ciledug adalah kenyataan bahwa Kecamatan Ciledug merupakan salah satu kecamatan yang ada di wilayah administrasi Kota Tangerang yang ikut berperan sebagai Kota satelit penyangga ibuKota Jakarta yang mengakibatkan laju perkembangannya dapat dikatakan cukup deras untuk dapat mengikuti perkembangan IbuKota Negara. Untuk lebih jelasnya lihat peta konsep berikut:



Sebagai suatu zona atau daerah yang merupakan pusat kegiatan ekonomi, pusat pemerintahan serta pemusatan penduduk, Kota akan berkembang dengan cepat dengan perubahan-perubahan di segala bidang. Salah satunya adalah perubahan pada penggunaan lahan/pemanfaatan pada lahan Kota, misalnya pekarangan atau lahan terbuka berubah menjadi pertokoan. Fenomena ini sering di jumpai di Kota, terutama di suatu tempat yang baru dibangun sebagai pusat satu kegiatan ekonomi akan menjadi magnet bagi terbukanya peluang untuk kegiatan ekonomi lainnya (Lingren dalam Sutanto dalam Kurniawan, D. et al., 2019)

Secara geografis Kecamatan Ciledug merupakan bagian dari Kota Tangerang yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Tangerang di sebelah barat dan utara, Provinsi DKI Jakarta di sebelah timur dan Kota Tangerang Selatan di sebelah selatan. Luas wilayah Kecamatan Ciledug berdasarkan BPS seluas 8,77 Km<sup>2</sup>. Secara umum Kecamatan Ciledug merupakan dataran (plateu) yang memiliki ketinggian rata-rata 18mdpl. Bentuk morfologi yang seperti ini serta letak yang dekat dengan ibuKota

membuat Kecamatan Ciledug sangat cocok untuk menjadi daerah pemukiman penduduk yang dapat berkembang dengan pesat.

Menurut Branch (1995) dalam Syahar dan Suasti (2010) Terdapat satu atau beberapa unsur internal yang menonjol yang mempengaruhi perkembangan Kota, yaitu keadaan geografis dan site merupakan pertimbangan penting yang dapat mempengaruhi fungsi dan bentuk fisiknya. Kemiringan lahan yang berbeda di setiap daerah, akan mempengaruhi perkembangan yang terjadi juga memakan waktu yang berbeda pada masing-masing daerah. Wilayah Kota dengan kondisi topografi datar lebih cepat proses perkembangannya dari pada wilayah dengan kemiringan lereng yang tinggi.

Perkembangan Kota mengakibatkan perubahan penggunaan lahan pada daerah pinggiran Kota, misalnya penggunaan lahan yang pada awalnya untuk pertanian berubah menjadi permukiman dan lainnya yang berorientasi untuk kegiatan non agraris. Meluasnya kenampakan fisik Kota yang disertai dengan berubahnya bentuk penggunaan lahan, secara otomatis akan diikuti dengan perubahan pola perkembangan. Pola terbentuk dari ekspresi kenampakan keKotaan yang dapat diamati dengan pendekatan keruangan. (Syahar & Suasti, 2010)

Perkembangan Kota juga dikatakan sebagai suatu proses perubahan keadaan yang terdapat pada suatu Kota baik secara fisik maupun non fisik. Perubahan tersebut berupa penambahan ruang Kota/pemekaran, peremajaan Kota serta peningkatan penduduk baik kuantitas maupun kualitasnya. Terjadinya penjalaran kenampakan fisik Kota adalah sebagai usaha mengimbangi peningkatan kebutuhan ruang Kota akibat dari perkembangan dan pertumbuhan Kota. Perkembangan ini mengarah ke pinggiran Kota yang masih memiliki ruang kosong (Sujarto, 1976) dalam (Syahar & Suasti, 2010).

Menurut Bintarto (1976) dalam Syahar dan Suasti (2010) Kota selalu mengalami perkembangan dan pertumbuhan sehingga menyebabkan perluasan Kota. Akibat tuntutan kebutuhan penduduk yang jumlahnya terus meningkat, seperti bertambahnya fasilitas-fasilitas pelayanan, kontak/hubungan relasi dengan Kota lain yang dapat menunjang perkembangan Kota, serta didukung oleh perubahan dan kemajuan pendidikan, teknologi, kebudayaan dan lain sebagainya. Berikut adalah banyaknya faktor fisik / infrastruktur yang berkembang di Kecamatan Ciledug dari data terbaru BPS tahun 2019 dan data 3 tahun sebelumnya:

*Tabel 1: Jumlah Sarana Pendidikan Menurut Status Sekolah di Kec.Ciledug*

Tahun	TK		SD		SMP	
	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta
2016	-	45	30	5	-	13
2019	-	45	29	6	2	13

Tahun	SMU		SMK		Perguruan Tinggi	
	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta
2016	-	6	-	7	-	2
2019	1	7	-	12	-	2

*Tabel 2: Banyaknya Fasilitas Kesehatan berdasarkan Jenis di Kec.Ciledug*

Tahun	Rumah Sakit	R.S. Bersalin	Balai Pengobatan	Puskemas	Dokter Praktek
2016	1	4	13	2	18
2019	2	1	23	15	28

*Tabel 3: Jumlah Sarana Ibadah di Kecamatan Ciledug*

Tahun	Mesjid	Mushola	Gereja	Pura	Vihara
2016	57	90	-	-	1
2019	66	97	3	1	-

*Tabel 4: Jumlah Fasilitas Perdagangan di Kecamatan Ciledug*

Tahun	Pasar Permanen	Toko/Warung	Toserba/Swalayan	Restoran/Rumah Makan
2016	2	41	19	8
2019	2	363	192	49

Fasilitas kesehatan merupakan salah satu infrastruktur yang wajib tersedia di suatu wilayah terutama wilayah yang berfungsi sebagai pemukiman. Bagi sebagian besar masyarakat puskesmas merupakan pilihan utama fasilitas kesehatan yang mereka tuju saat mengalami gangguan kesehatan. Pusat Kesehatan Masyarakat, disingkat Puskesmas, adalah organisasi fungsional yang menyelenggarakan upaya kesehatan yang bersifat menyeluruh, terpadu, merata, dapat diterima dan terjangkau oleh masyarakat, dengan peran aktif masyarakat dan menggunakan hasil pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang tepat guna, dengan biaya yang dapat dipikul oleh pemerintah dan masyarakat. Upaya kesehatan tersebut diselenggarakan dengan menitikberatkan kepada pelayanan untuk masyarakat luas guna mencapai derajat kesehatan yang optimal, tanpa mengabaikan mutu pelayanan kepada perorangan.

Puskesmas merupakan unit pelaksana kesehatan di wilayah kecamatan, pembangunan puskesmas di tiap kecamatan memiliki peran yang sangat penting dalam memelihara kesehatan masyarakat. Untuk dapat mencapai tujuan tersebut, puskesmas terlebih dahulu harus dapat mengatasi permasalahan yang dihadapinya. Masalah ke tenaga-kerjaan

baik - dari sisi kebijakan pemerintah daerah, ketersediaan jaringan, mutu dan distribusi antar perKotaan, pedesaan dan desa tertinggal, pandangan yang ada di masyarakat mengenai mutu pelayanan puskesmas, serta kurang jelasnya peran puskesmas dalam pelayanan kesehatan bagi keluarga miskin, merupakan bagian dari masalah-masalah yang terlebih dahulu harus diselesaikan untuk mencapai tujuan didirikannya puskesmas. (Indrawati, 2008)

Salah satu cara mengetahui tingkat kualitas suatu sarana atau infrastruktur yang dinikmati masyarakat adalah dengan menilai tingkat kepuasan masyarakat. Begitu pula dengan puskesmas, kualitasnya dapat dinilai melalui kepuasan pelanggan. Wexley dan Yukl (1992:129) mendefinisikan kepuasan pelanggan sebagai cara seseorang pelanggan atau pembeli merasakan pembeliannya lebih jauh, kepuasan pelanggan adalah selisih dari banyaknya sesuatu yang seharusnya ada dengan banyaknya apa yang ada. Puskesmas sebagai instansi pelayanan jasa selayaknya mengerti apa arti pelayanan jasa. Tjiptono (1997:15) memberikan pengertian mengenai pelayanan jasa, yaitu bahwa pelayanan jasa berfokus pada upaya pemenuhan kebutuhan dan keinginan pelanggan serta ketepatan penyampaiannya untuk mengimbangi harapan pelanggan.

Seperti yang sebelumnya sudah disinggung dalam konsep urbanisasi, masyarakat merupakan salah satu faktor kunci pengKotaan suatu wilayah. Banyak deskripsi yang dituliskan oleh para pakar mengenai pengertian masyarakat. Dalam bahasa Inggris dipakai istilah *society* yang berasal dari kata Latin *socius*, berarti “kawan”. Istilah masyarakat sendiri berasal dari akar kata Arab *syaraka* yang berarti “ikut serta, berpartisipasi”. Masyarakat adalah sekumpulan manusia saling “bergaul”, atau dengan istilah ilmiah, saling “berinteraksi” (Koentjaraningrat, 2009: 116). Menurut Phil Astrid S. Susanto (1999: 6), masyarakat atau *society* merupakan manusia sebagai satuan sosial dan

suatu keteraturan yang ditemukan secara berulang-ulang, sedangkan menurut Dannerius Sinaga (1988: 143), masyarakat merupakan orang yang menempati suatu wilayah baik langsung maupun tidak langsung saling berhubungan sebagai usaha pemenuhan kebutuhan, terkait sebagai satuan sosial melalui perasaan solidaritas karena latar belakang sejarah, politik ataupun kebudayaan yang sama. Bintarto (1997) dalam Syahar dan Suasti (2010) berpendapat bahwa Unsur penduduk merupakan faktor utama yang berpengaruh terhadap perkembangan Kota. Dari beberapa pengertian tersebut, dapat dimaknai bahwa masyarakat merupakan kesatuan atau kelompok yang mempunyai hubungan serta beberapa kesamaan seperti sikap, tradisi, perasaan dan budaya yang membentuk suatu keteraturan.

Sebagai daerah yang berdekatan dengan Ibu Kota Negara, Kota Tangerang dikatakan daerah cukup padat, setiap Kilometer persegi dihuni oleh 13.280 jiwa di mana Kecamatan Ciledug merupakan Kecamatan terpadat dengan penghuni 22.628 jiwa untuk setiap kilometer persegi, dan Kecamatan Neglasari merupakan kecamatan yang paling rendah tingkat kepadatannya dengan penghuni sebanyak 7.338 jiwa untuk setiap kilometer persegi. Kepadatan Kecamatan Ciledug lebih lanjut dapat dilihat lebih jelas pada tabel berikut:

*Tabel 5: Kepadatan Kecamatan Ciledug dalam Kurun Waktu 5 Tahun, sumber: BPS*

Tahun	Laki Laki	Perempuan	Jumlah	Sex Ratio	Kepadatan/km <sup>2</sup>
2014	85,252	81,546	166,798	104.54	19,019
2016	91,863	87,961	179,824	104.44	20,504
2017	95,266	91,224	186,450	104.00	21,260
2018	98,216	94,175	192,391	104.29	21,937
2019	101,289	97,159	198,448	104.25	22,628

*Tabel 6: Penduduk Ciledug menurut Kelompok Usia Produktif dan Dependency Ratio  
sumber: BPS*

Tahun 0-14		15-64	65+	Dependency Ratio
2014	45,095	118,040	3,663	41
2016	47,806	127,888	4,130	41
2017	47,427	134,517	4,506	39
2018	50,258	137,376	4,757	40
2019	51,400	141,925	5,123	40

*Tabel 7: Jumlah Pasar di Kecamatan Ciledug  
sumber: BPS*

Tahun	Kios/Toko		LOS		Lapak		Kaki Lima	
	Aktif	Tidak Aktif	Aktif	Tidak Aktif	Aktif	Tidak Aktif	Aktif	Tidak Aktif
2014	-	-	32	3	170	3	-	-
2016	-	-	35	-	173	-	-	-
2017	259	-	162	-	96	-	765	-
2018	259	-	162	-	96	-	765	259
2019	590	21	79	0	1,368	39	160	4

Berdasarkan data yang ada pada tabel diatas, dapat dilihat bahwa setiap tahunnya penduduk di Kecamatan Ciledug mengalami pertumbuhan. Meskipun Ciledug sudah menjadi kecamatan terpadat di Kota Tangerang tetapi hal itu tidak menghentikan pertumbuhan penduduk di Kecamatan Ciledug. Hal ini tentunya dapat menjadi kabar baik, namun juga memiliki sisi yang bisa berdampak buruk. Berdasarkan temuan pada Jurnal ‘Studi Penentuan Lokasi Potensial Pengembangan Pusat Perbelanjaan di Kota Tangerang’ (2011) diketahui bahwa di wilayah Kota Tangerang, Kecamatan Ciledug merupakan wilayah kecamatan dengan jumlah perumahan terbanyak (10 kawasan perumahan) dan diikuti oleh Kecamatan Tangerang (8 kawasan perumahan) dan Kecamatan Larangan (6 kawasan Perumahan)

Bertambahnya penduduk di Kecamatan Ciledug menunjukkan adanya pergerakan Kecamatan Ciledug menjadi suatu daerah yang menuju ke arah 'Kota' dalam artian menjadi pusat berbagai kegiatan perekonomian, bisnis dan hal-hal lainnya seperti Kota yang ditunjangnya IbuKota DKI Jakarta. Bertambahnya penduduk ini tentunya akan menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi di Kecamatan Ciledug itu sendiri karena banyaknya masyarakat yang tinggal di suatu daerah tentunya menimbulkan meningkatnya kebutuhan masyarakat akan kebutuhan pokok di suatu daerah tersebut. Hal ini didukung pula pada tabel diatas yang menunjukkan adanya penambahan pasar/kegiatan usaha yang dilakukan di Kecamatan Ciledug.

Hal lain yang akan timbul dari bertambahnya jumlah penduduk di suatu wilayah adalah meningkatkan kebutuhan masyarakat akan Ruang Terbuka Hijau (RTH). Menurut Kurniawan dkk (2019) Ruang Terbuka Hijau adalah bagian dari suatu Kota yang memiliki fungsi untuk kawasan lindung yang terdiri atas pertamanan dan kawasan hijau rekreasi. Pada saat ini kebutuhan akan ruang terbuka hijau publik sangat diperlukan bagi suatu wilayah atau Kota salah satunya Kota Tangerang yang memiliki banyak Kecamatan dengan pemerataan RTH yang belum merata di antaranya Kecamatan Ciledug yang masih minim memiliki RTH publik tercatat hanya ada 3,14 ha RTH publik yang tersedia dengan jumlah penduduk sekarang sekitar 186.450 jiwa. RTH yang dibutuhkan sekitar 60 ha untuk jumlah penduduk sedangkan untuk luas sekitar 175 ha, Jumlah penduduk akan terus bertambah padalima tahun kedepan kebutuhan berdasarkan penduduk sekitar 63 ha dengan jumlah penduduk sekitar 195.772 jiwa. semakin meningkatnya kebutuhan akan RTH publik sebagai sarana rekreasi kaum perKotaan tidak diimbangi dengan jumlah RTH publik yang tersedia yang diakibatkan pembangunan yang semakin tidak terkontrol dan banyaknya pendatang yang memilih untuk menetap di wilayah ini.

Keberadaan RTH khususnya RTH publik di wilayah Kecamatan Ciledug masih menunjukkan belum adanya kesesuaian yang optimal dengan hal-hal yang berkaitan dengan aspek publik seperti kaitannya dengan dengan aspek fungsi ruang atau penggunaan ruang Kota khususnya ruang-ruang Kota dengan aktivitas publik yang cukup tinggi seperti permukiman, perdagangan serta beberapa penggunaan ruang publik lainnya, aspek populasi penduduk, aksesibilitas, kerawanan terhadap masalah lingkungan serta beberapa aspek lainnya, oleh karena itu untuk mengoptimalkan fungsi ruang publik sebagai tempat untuk beraktivitas yang nyaman maka perlu dilakukan analisis kesesuaian lokasi untuk mengidentifikasi dan menentukan prioritas lokasi pengembangan RTH publik yang didasarkan pada aspek-aspek pemenuhan fungsi publik (Miller, dkk. 1998 dalam Chairul,2015 )

Berdasarkan data yang diambil dari jurnal ‘Evaluasi Ketersediaan RTH Publik Berdasarkan Jumlah Penduduk di Kecamatan Ciledug Kota Tangerang’ pada tahun 2017 diketahui jumlah RTH yang tersedia di Kecamatan Ciledug ada sekitar 3,14094 Ha. Menurut PU No.052008, RTH publik yang dibutuhkan pada suatu wilayah kecamatan yaitu: Jumlah Penduduk x 0,2 m. sehingga berdasarkan perhitungan tersebut diketahui bahwa RTH yang ada di Kecamatan Ciledug masih belum memenuhi kebutuhan RTH masyarakat. Lebih jelasnya pada tabel berikut:

*Tabel 8: Jumlah RTH yang Dibutuhkan Masyarakat Ciledug*

No.	Kecamatan	Luas Minimal/ Kapita (m <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk	RTH yang dibutuhkan (Ha)	RTH yang tersedia (Ha)
1	Ciledug	0,2	186.450	3,729	3,14094

Lebih lanjut, jika mengukur tingkat kebutuhan RTH secara lebih terperinci berdasarkan kebutuhan per wilayah Kelurahan, berdasarkan

PU No.052008 diukur dengan cara: Jumlah Penduduk x 0,3m. untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

*Tabel 9: Jumlah RTH yang Dibutuhkan Masyarakat Ciledug per Kelurahan*

No.	Kelurahan	Luas Minimal/ Kapita (m <sup>2</sup> )	Jumlah Penduduk	RTH yang dibutuhkan (Ha)	RTH yang tersedia (Ha)
1	Tajur	0,3	18.686	0,56058	0,37221
2	Parung Serab	0,3	24.416	0,73248	0,41232
3	Paninggilan	0,3	28.841	0,86523	0,40922
4	Paninggilan Utara	0,3	28.548	0,85644	0,36831
5	Sudimara Selatan	0,3	21.435	0,64305	0,58733
6	Sudimara Barat	0,3	23.046	0,69134	0,31414
7	Sudimara Jaya	0,3	25.638	0,76914	0,25565
8	Sudimara Timur	0,3	15.840	0,47520	0,48176
<b>Jumlah</b>			186.450	5,59346	3,14094

Selain RTH, pemenuhan masyarakat akan kebutuhan sehari-hari juga merupakan bagian dari kebutuhan yang harus dapat terpenuhi sebagai wilayah dengan fungsi utama sebagai pemukiman. Hal ini dapat dipenuhi salah satunya dengan cara membangun pusat perbelanjaan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sehari-hari. Menurut Hidayat (2011), Dalam menentukan lokasi potensial pengembangan pusat perbelanjaan di Kota Tangerang, ada 4 (empat) aspek, yaitu potensi pengembangannya, arah kebijakan pengembangan kesatuan fungsional wilayah kecamatan, penyeleksian kecamatan potensial, dan penentuan lokasi potensial di Kecamatan terpilih. Lebih lanjut beliau juga menjelaskan Faktor-faktor yang mempengaruhi kecamatan agar menjadi

potensi antara lain: Arah kebijakan pengembangan kesatuan fungsional wilayah kecamatan. Alokasi lahan sektor perdagangan di akhir tahun perencanaan. Kependudukan yang dilihat dari jumlah, kepadatan, tingkat pertumbuhan, dan trend di masa yang akan datang serta jumlah angkatan kerja dan jenis pekerjaan beserta tingkat pendapatan penduduk menurut sektor pekerjaannya. Pola pengeluaran penduduk bekerja yang dikonsumsi untuk pusat perbelanjaan. Supply, tingkat penyebaran pusat perbelanjaan eksisting dan perbandingan jumlah luas pusat perbelanjaan dengan jumlah penduduk. Kondisi lingkungan sekitar yang dilihat dari jumlah kawasan perumahannya. Saat melakukan penentuan lokasi potensial, hal-hal yang harus diperhatikan antara lain: Harus disesuaikan dengan arahan yang telah ditetapkan berdasarkan RTRW dan RDTR. Kependudukan (dilihat berdasarkan jumlah dan kepadatan penduduk). Mempertimbangkan rencana penggunaan lahan yang dialokasikan untuk kegiatan sektor perdagangan dan jasa. Memperhatikan keadaan lingkungan sekitar (dilihat dari jumlah perumahan dan pusat perbelanjaan yang sudah ada). Melihat kemudahan akses baik dari jaringan jalan maupun transportasi umum. Menentukan besaran area perdagangan yang disesuaikan dengan skala pelayanannya.

Disisi lain, bertambahnya penduduk juga dapat berakibat buruk bagi kehidupan masyarakat. Apabila suatu daerah dinilai sudah terlalu padat melebihi kapasitas yang dianjurkan tentunya hal ini akan berakibat langsung pada penurunan kualitas masyarakat yang tinggal dan hidup didaerah itu sendiri. Sebagai contoh nyata yang saat ini dapat dilihat langsung dari keadaan tersebut adalah beberapa jalanan di Kecamatan Ciledug yang sangat padat bahkan dapat dikatakan macet pada jam-jam tertentu terutama pada jam berangkat / pulang sekolah dan kerja. Bertambah padatnya masyarakat yang tinggal di Kota Ciledug menjadikan lahan-lahan yang tadinya merupakan lahan resapan kini banyak yang beralih fungsi menjadi pemukiman. Fungsi lahan terbuka

ini sebenarnya tidak hanya berfungsi sebagai tempat air hujan meresap ke dalam tanah tetapi juga digunakan untuk berbagai kegiatan yang dapat mendorong aktivitas masyarakat setempat.

Dulu, disaat daerah Ciledug masih memiliki banyak lahan kosong, beberapa lahan tersebut digunakan oleh masyarakat untuk menanam berbagai jenis ragam tanaman seperti singkong, rambutan, pisang, papaya dll. Selain itu lahan kosong yang ada di daerah Ciledug juga hampir setiap sore harinya digunakan untuk berolah raga oleh warga sekitar. ada masyarakat yang senang bermain bola voli, ibu-ibu yang melakukan senam aerobik Bersama-sama, anak-anak remaja yang menggunakan lapangan untuk bermain sepak bola, bermain kasti dan jenis olahraga lainnya. Tidak lupa pula lapangan juga digunakan oleh anak-anak untuk bermain berbagai permainan tradisional seperti bermain *tap benteng*, gobak sodor, petak umpet, *batu tujuh* serta ragam permainan tradisional lainnya yang mendorong anak-anak untuk aktif bergerak dalam kehidupan sehari-harinya. Kini, saat lahan-lahan kosong tersebut telah berganti menjadi pemukiman, kegiatan para masyarakat yang mendorong aktivitas gerak pun seakan hilang semuanya. Para orang tua tidak lagi memiliki kegiatan sore yang mereka perlukan untuk menjaga Kesehatan tubuhnya, para remaja harus menyewa lapangan tersendiri untuk bermain bola *futsal*, dan yang paling mengesankan adalah para anak-anak generasi millennial yang hampir seluruh harinya menghabiskan waktu didepan gadget atau perangkat pintarnya masing-masing tanpa banyak melaksanakan aktivitas gerak.

Lalu kemudian faktor yang mempengaruhi perkembangan Kota Ciledug adalah Transportasi. Transportasi merupakan salah satu tolak ukur perkembangan suatu Kota. oleh karenanya, tersedianya sistem transportasi yang baik merupakan kunci kemajuan suatu Kota. Sesuai amanat UU No 32 tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, dimana titik pusat otonomi daerah adalah Kabupaten/Kota, maka Sistem Transportasi

Kota menjadi tanggung jawab Pemerintah Kabupaten/Kota. Pemerintah Kabupaten/Kota diberi kewenangan untuk merencanakan, mendanai, menggali dana serta menyelenggarakan transportasi Kota sesuai dengan kebutuhan yang dihadapinya. Bent (2002) memiliki konsep perKotaan yang baik dengan masyarakat adalah Kota yang masyarakatnya menggunakan transportasi publik dan mengurangi penggunaan karbondioksida.

Linda Lee pada tahun 1979 melakukan penelitian mengenai faktor yang menentukan terjadinya perkembangan Kota, melalui identifikasi perubahan penggunaan lahan dari pertanian menjadi permukiman. Faktor-faktor tersebut yaitu karakteristik fisik daerah, kebijakan pemerintah, karakteristik kepemilikan lahan, ketersediaan fasilitas umum, aksesibilitas dan inisiatif developer. Pada penelitiannya Linda Lee menemukan bahwa faktor aksesibilitas sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah. (Syahar & Suasti, 2010)

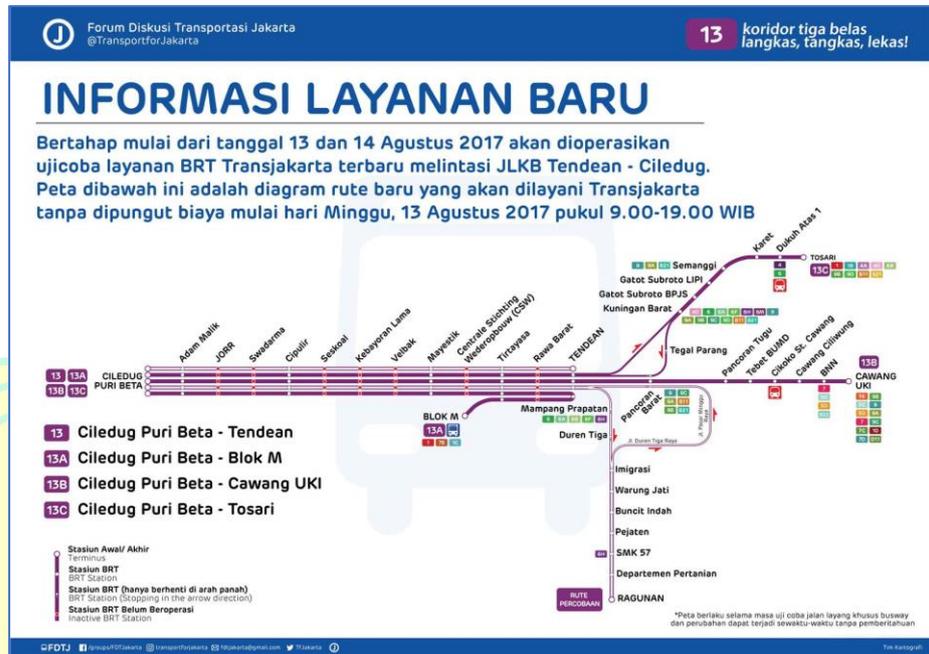
Sistem transportasi diselenggarakan dengan tujuan agar proses transportasi penumpang dan barang dapat dicapai secara optimum dalam ruang dan waktu tertentu, dengan mempertimbangkan faktor keamanan, kenyamanan dan kelancaran, serta efisiensi waktu dan biaya (Karmawan, 1997). Dalam sistem transportasi modern, menjadi hal yang umum bagi masyarakat perKotaan atau yang lebih kecil untuk melakukan aktivitas serta fungsi karena untuk mencapai sebuah tempat, masyarakat membutuhkan moda transportasi untuk melakukan perpindahan. Transportasi juga sangat berpengaruh terhadap kehidupan masyarakat modern dalam pembangunan masyarakat, baik dari segi ekonomi, sosial budaya maupun sosial politik.

Akhirnya sistem transportasi modern tersebut yang akan menentukan kualitas kehidupan masyarakat itu sendiri (Kamarwan, 1997). Sistem transportasi juga menjadi tolak ukur sebuah negara.

Dengan masyarakat yang lebih banyak menggunakan transportasi umum, menjadikannya negara tersebut kedalam negara yang maju. Seperti yang terjadi di Tokyo, Jepang sistem transportasi banyak memiliki kemudahan untuk para penggunanya. Dengan konsep TOD (*Transit-Oriented Development*), pemerintahan Jepang memaksakan masyarakat untuk menggunakan berbagai macam sarana transportasi. Titik yang menjadi pertemuan halte *Subway*, JR-Line, Tokyo Monorail, Jr Tamanote dan Rinkai Line, berdekatan dengan tempat wisata, perkantoran, komersil dan pendidikan.

Haryono (2006), berpendapat bahwa Transportasi atau perangkutan adalah perpindahan dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan alat pengangkutan, baik yang digerakkan oleh tenaga manusia, hewan (kuda, sapi, kerbau), atau mesin. Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (trip) antara asal (origin) dan tujuan (destination). Sementara itu ada lima unsur pokok transportasi, pertama Manusia, yang membutuhkan transportasi; kedua, Barang yakni benda yang di diperlukan atau dikonsumsi oleh manusia; ketiga, Kendaraan, yang berfungsi sebagai sarana transfer atau pemindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain; keempat Jalan, sebagai prasarana atau media transportasi serta kelima Organisasi atau kelembagaan yang bertindak sebagai pengelola transportasi.

Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) adalah suatu konsep pengembangan transportasi bersistem dalam tingkat nasional dalam rangka mendukung program pembangunan nasional. Sistranas dalam pembangunan akan memberikan arahan terhadap sektor transportasi di tingkat pusat maupun daerah. Sistranas disusun dengan mempertimbangkan aspek tata ruang pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan serta pembangunan berkelanjutan (Kamarwan, 1997).



Gambar 1: Jalur TransJakarta Koridor 13

Sumber: Website Transjakarta (<https://transjakarta.co.id/peta-rute/>)

Menurut laporan yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik Kota Tangerang pada tahun 2017 dan 2018, populasi kendaraan bukan umum objek pajak di Kota Tangerang meningkat sebesar 0,94% (722.580 kendaraan pada tahun 2016 menjadi 768.627 kendaraan pada tahun 2017). Berdasarkan studi volume kecepatan di ruas jalan Kota Tangerang yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan pada tahun 2017, menunjukkan semakin banyaknya titik-titik kritis dengan kecepatan <math><10\text{ km/jam}</math> pada beberapa ruas jalan. Hal ini menunjukkan masih cukup besarnya antusiasme masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan harus menggunakan angkutan umum yang sudah disediakan. (Dianawati et al., 2019)

Perkembangan sistem transportasi nasional di Jalan Hos Cokroaminoto (Jalan Ciledug Raya), Jakarta – Tangerang Selatan mulai mengalami peningkatan dalam lima tahun terakhir. Di tahun ini, pembangunan sistem transportasi *Elevated Bus Rapid Transit* atau biasa yang disebut dengan *TransJakarta* telah mengalami peningkatan di jalan

Jakarta-Tangerang Selatan ini. Pengembangan sistem transportasi publik ini disebut juga dengan nama Koridor 13. Kawasan yang dilalui oleh koridor 13 ini yaitu Ciledug-Tendean, Ciledug-Blok M, Ciledug-UKI, Ciledug-Tosari, dan Ciledug-Ragunan. Pembangunan yang diresmikan pada Agustus 2017 ini, menarik perhatian masyarakat, terutama masyarakat *Commuter* yang tinggal di kawasan jalan antar Kota ini

Dengan dibangunnya jalur transJakarta koridor 13 ini, tentunya akan sangat memudahkan akses masyarakat antara Kecamatan Ciledug dan IbuKota DKI Jakarta. Chares H. Cooley (1964) berpendapat bahwa daerah-daerah perhentian atau pergantian transportasi (*break-Intransportation*) seperti misalnya Pelabuhan-pelabuhan, stasiun-stasiun K.A. terakhir, dan semacamnya adalah merupakan daerah pusat perkembangan.

Selain TransJakarta, saat ini Ciledug juga dilalui oleh BRT Trans Tangerang atau yang dikenal sebagai Tayo. BRT Trans Tangerang merupakan sistem angkutan umum lokal yang dikembangkan di koridor utama wilayah Kota Tangerang sekaligus sebagai angkutan pendukung (*feeder*) bagi angkutan Transjabodetabek dan angkutan kereta api. Pola layanan BRT Trans Tangerang diarahkan sesuai dengan standar pelayanan minimal (SPM) yang ditetapkan, yakni melayani penumpang umum di wilayah Kota Tangerang secara lebih nyaman, aman, teratur, terjadwal, terjangkau, serta terintegrasi.

Sampai dengan tahun 2021, BRT Trans Tangerang sudah tersedia dalam 4 (empat) koridor utama, yaitu:

1. Koridor 1 melayani rute dari Terminal Poris Plawad ke Jatake Gajah Tunggal dengan rute keberangkatan:

*Terminal Poris Plawad → Jl. Benteng Betawi → Jl. Jend. Sudirman → Jl. Daan Mogot → Jl. Satria → Jl. Windu Karya*

→ Jl. Daan Mogot → Jl. Merdeka → Jl. Gatot Subroto → Jl. Pajajaran → GOR Jatiuwung → Perumahan Jatake Indah.

Kemudian arah sebaliknya Jatake - Poris melalui rute:

Perumahan Jatake Indah → GOR Jatiuwung → Jl. Pajajaran → Jl. Gatot Subroto → Jl. Merdeka → Jl. Otto Iskandar Di Nata → Jl. KS Tubun → Jl. Daan Mogot → Jl. Jend. Sudirman → Jl. Benteng Betawi - Terminal Poris Plawad

2. Koridor 2 melayani rute dari Terminal Poris Plawad sampai ke Terminal Cibodas dengan rute keberangkatan:

Terminal Poris Plawad → Jl. Benteng Betawi → Jl. Jend. Sudirman → Jl. Teuku Umar → Jl. Imam Bonjol → Jl. Kav. Pemda Raya → Jl. Pandan Raya → Jl. Bango Raya → Jl. Nuri Raya → Jl. Betet Raya → Jl. Sawo Raya → Jl. Empu Barada → Jl. Borobudur Raya → Terminal Cibodas

Kemudian arah sebaliknya Cibodas – Poris Plawad melalui rute:

Terminal Cibodas → Pasar Malabar → Jl. Cemara Raya → Jl. Beringin Raya → Jl. Teuku Umar → Jl. Jend. Sudirman → Jl. Benteng Betawi → Terminal Poris Plawad

3. Koridor 3 melayani rute dari CBD Ciledug sampai ke Tangcity Mall dengan rute keberangkatan:

CBD Ciledug → Jl. Hasyim Ashari → Jl. Veteran → Jl. Moh. Yamin → Jl. Perintis Kemerdekaan 1 → Jl. Perintis Kemerdekaan → Tangcity Mall

Kemudian arah sebaliknya Tangcity – CBD Ciledug melalui rute:

Tangcity Mall → Jl. Perintis Kemerdekaan → Jl. Jend. Sudirman → Jl. Moh. Yamin → Jl. Veteran → Jl. Hasyim Ashari → CBD Ciledug

4. Koridor 4 melayani rute dari Perempatan Cadas sampai ke Bandara Soekarno-Hatta dengan rute keberangkatan:

*Perempatan Cadas → Jl. Karet Kota Bumi → Jl. Sanggego Raya → Jl. Jembatan Baru → Jl. Marsekal Suryadharma → Pintu M1 Bandara Soekarno-Hatta*

Kemudian arah sebaliknya Bandara Soetta – Cadas melalui rute:

*Pintu M1 Bandara Soekarno-Hatta → Jl. Marsekal Suryadharma → Jl. Dr. Sitanala → Jl. TMP Taruna → Jl. Satria → Jl. Daan Mogot → Jl. Merdeka → Jl. Otto Iskandardinata → Jl. Aipda K.S. Tubun → Jl. Sanggego Raya → Jl. Karet Kota Bumi → Perempatan Cadas*

Meskipun saat ini sudah ada 4 koridor yang melayani transportasi di Kota Tangerang. Kinerja angkutan umum baik bus Kota, angkutan dalam Kota, dan BRT, saat ini masih dibawah 80%. Artinya, penggunaan angkutan umum perKotaan relatif belum menjadi pilihan sebagian masyarakat Kota Tangerang. Dari hasil survei kinerja angkutan yang telah dilakukan pada jenis angkutan bus Kota, angkutan dalam Kota dan BRT yang melayani di wilayah Kota Tangerang, maka Bus Kota mempunyai *load factor* rata-rata sebesar 60,22%, angkutan dalam Kota sebesar 31,93%, dan BRT sebesar 39,5%. Berdasarkan survei statis yang telah dilakukan pada titik-titik strategis lintasan trayek angkutan umum yang ada di wilayah Kota Tangerang di Tahun 2016, diperoleh bahwa populasi pengguna angkutan umum sebesar ±245.180 orang dengan jumlah penduduk Kota Tangerang sebesar 1.750.030 jiwa. Hal ini menunjukkan hanya 14,01 % penduduk yang memanfaatkan penggunaan angkutan umum (Dianawati et al., 2019).

Menurut Kamarwan (1997), perkembangan transportasi akan selalu mengakibatkan peningkatan ekonomi. Peningkatan itu disebabkan oleh beberapa faktor yang mendasari kebutuhan transportasi

itu sendiri. Pertama, peningkatan produksi akan menyebabkan semakin besarnya volume bahan yang akan diangkut guna memenuhi bahan baku produksi dan semakin besar pula hasil produksi yang diangkut ke konsumen. Faktor kedua, peningkatan volume produksi mungkin sekali mengandung arti perluasan wilayah eksploitasi sumber bahan baku dan wilayah pemasaran. Serta peningkatan jumlah barang yang dijual akan melipat gandakan pertumbuhan kekhususan, dan peningkatan pendapatan akan menambah keragaman barang yang diminta. Akibatnya, peningkatan kegiatan ekonomi mengikut sertakan peningkatan mobilitas masyarakat (Kamarwan, 1997).

Perkembangan suatu wilayah tentunya tidak terlepas dari kendala seperti adanya berbagai bencana alam seperti salah satunya bencana banjir. Bencana banjir merupakan permasalahan umum yang terjadi disebagian wilayah Indonesia, terutama di daerah perKotaan yang padat penduduk. Bencana banjir yang terjadi di Indonesia terbukti menimbulkan dampak yang sangat besar terhadap kehidupan manusia dan lingkungan sekitar seperti banyaknya korban jiwa serta kerugian materi. Hal ini dibuktikan berdasarkan data dari BNPB dalam kurung waktu 2009-2019 menyebutkan, sebanyak 2.308 korban jiwa yang meninggal dan hilang, 37.923 luka-luka dan banyaknya kerusakan fasilitas umum seperti kerusakan 712 unit fasilitas kesehatan dan 5.928 unit fasilitas pendidikan.

Bencana banjir merupakan kejadian alam yang dapat terjadi setiap disaat dan sering menimbulkan korban jiwa, kerugian harta dan benda. Banjir sering terjadi dibeberapa negara terutama negara berkembang seperti di Indonesia. Berdasarkan defenisi dari *Multilingual Technical Dictionary on Irrigation and Drainage* yang dikeluarkan oleh *International Commision on Irrigation and Drainage (ICID)* dalam Farid (2010), Pengertian banjir dapat diberi batasan sebagai laju aliran disungai yang relatif tinggi yang tidak biasa terjadi didaratan. Secara umum,

menurut ensiklopedia, banjir dapat diartikan sebagai suatu peristiwa dimana air menggenangi daratan/lahan yang semestinya kering sehingga menimbulkan kerugian fisik dan berdampak pada bidang sosial dan ekonomi.

Definisi lain menyebutkan bahwa banjir merupakan peristiwa terendamnya daratan oleh air yang jumlahnya terlalu banyak yang terjadi akibat sungai tidak mampu menampung debit air yang terlalu banyak sehingga air itu meluap dan memasuki daratan. Sedangkan menurut Suripin (2014) dalam Dian (2019) banjir merupakan salah satu bentuk fenomena alam yang terjadi akibat intensitas curah hujan tinggi dimana terjadi kelebihan air yang tidak tertampung oleh suatu sistem. Menurut Sandi (2020) dalam skripsinya Banjir disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya:

**a. Curah Hujan**

Faktor curah hujan sebagai salah satu penduga penyebab terjadinya banjir, hujan akan menimbulkan banjir jika intensitasnya cukup tinggi dan jatuhnya dalam waktu yang relatif lama, dijelaskan bahwa hujan merupakan salah satu bentuk presipitasi uap air yang berasal dari awan yang terdapat di atmosfer. Bentuk presipitasi lainnya adalah salju dan es. Untuk dapat terjadinya hujan diperlukan titik-titik kondensasi, amoniak, debu, dan asam belerang. Titik kondensasi ini mempunyai sifat dapat mengambil uap air dari udara.

**b. Kemiringan Lereng**

Kemiringan lereng mempengaruhi jumlah dan kecepatan limpasan permukaan, drainase permukaan, penggunaan lahan dan erosi. Diasumsikan semakin landai kemiringan lerengnya, maka aliran limpasan permukaan akan menjadi lambat dan kemungkinan terjadinya genangan atau banjir menjadi besar, sedangkan semakin curam kemiringan lereng akan

menyebabkan aliran limpasan permukaan menjadi cepat sehingga air hujan yang jatuh akan langsung dialirkan dan tidak menggenangi daerah tersebut, sehingga resiko banjir menjadi kecil.

#### **c. Jenis Tanah**

Jenis tanah pada suatu daerah sangat berpengaruh dalam proses penyerapan air atau sering disebut sebagai proses infiltrasi. Infiltrasi yaitu proses aliran air didalam tanah secara vertikal yang disebabkan oleh potensial gravitasi. Secara fisik terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi infiltrasi diantaranya jenis tanah, kepadatan tanah, kelembapan tanah dan vegetasi yang ada di atasnya, laju infiltrasi pada tanah semakin lama akan semakin kecil karena kelembapan tanah juga mengalami peningkatan (Harto, 1993 dalam Darmawan, 2017).<sup>20</sup> Semakin besar daya serap atau infiltrasinya terhadap air maka tingkat kerawanan banjirnya akan semakin kecil, begitupun sebaliknya.

#### **d. Perubahan Tata Guna Lahan**

Perubahan tata guna lahan yang saat ini banyak dilakukan baik di daerah hilir (perkotaan) dimana lahan hijau menjadi lahan terbangun maupun di daerah Hulu dari hutan menjadi lahan pertanian menyebabkan: kawasan resapan air semakin berkurang sehingga *run off* meningkat, akibat lainnya yaitu adanya erosi dan sedimentasi disungai menyebabkan sungai menjadi dangkal dan gampang meluap.

#### **e. Daya Dukung Daerah Aliran Sungai (DAS)**

Salah satu faktor penyebab banjir adalah Daerah Aliran Sungai (DAS). Hancurnya daya dukung DAS merupakan faktor dominan yang menyebabkan terjadinya banjir maupun kekeringan. DAS berdaya dukung rendah ditandai dengan perubahan tataguna lahan dari daerah tangkapan hujan dengan koefisien aliran permukaan (koefisien *run off*) rendah (sebagian besar air hujan

diresapkan ketanah) berubah menjadi tanah terbuka dengan koefisien *run off* tinggi (sebagian besar air hujan menjadi aliran permukaan. Rendahnya daya dukung DAS dapat diamati dengan semakin mengecilnya luas area hutan, tidak terurusnya lahan pertanian, semakin luasnya lahan untuk hunian dan prasarana, serta semakin banyaknya tanah terbuka atau tanah kritis. Akibat dari hancurnya daerah aliran sungai (DAS) banjir akan terjadi pada musim hujan.

Bencana banjir tersebar di sebagian wilayah Indonesia, salah satunya di Kota Tangerang Provinsi Banten. Kota Tangerang kerap mengalami kejadian bencana banjir, hal ini dapat dilihat dari data riwayat banjir menurut Kementerian Negara Perencanaan Pembangunan Nasional (BAPENAS) menyebutkan pada tahun 2007 merupakan banjir terparah di Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang yang menyebabkan sekitar 3.000 rumah terendam, 13 orang meninggal dan 42.278 orang mengungsi. Adapun riwayat kejadian banjir di Kota Tangerang berdasarkan pantauan Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) menyebutkan pada tahun 2014 terjadi banjir di beberapa wilayah Kota Tangerang seperti Kecamatan Ciledug, Kecamatan Karang Tengah dan Kecamatan Cipondoh yang berdampak pada 20.600 KK. Riwayat kejadian lain menurut Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) pada Januari 2020 menyebutkan telah terjadi bencana banjir di 13 Kecamatan, 42 Desa di Kota Tangerang yang berdampak pada 15.599 KK dan 3.350 jiwa

Berdasarkan informasi yang dikutip dari *tribunnews.com* dari 13 kecamatan yang terendam banjir kejadian terparah di Kecamatan Ciledug. Wilayah Kecamatan Ciledug hampir setiap tahun terendam banjir yang disebabkan oleh curah hujan tinggi serta luapan Kali Angke dan Kali Wetan, hal ini berdasarkan data BPBD Kota Tangerang yang menyebutkan bahwa selama lima tahun terakhir ini (2015-2020), banjir

yang terjadi di Kecamatan Ciledug tersebar ditiga kelurahan yaitu Kelurahan Tajur, Kelurahan Paninggilan dan Kelurahan Sudimara Selatan dengan ketinggian genangan 20 cm hingga mencapai 100 cm, dimana frekuensi banjir paling sering terjadi di Komplek Wisma Tajur dan Perumahan Puri Kartika yang merupakan wilayah administrasi Kelurahan Tajur.

### **1.5.3 Hakikat Usaha Kuliner**

Dalam menyangkut kehidupannya, manusia melakukan berbagai kegiatan usaha untuk mencapai tujuan tertentu yang ingin dicapai. Kata usaha sendiri memiliki beberapa makna. Dalam kegiatan ekonomi, usaha diartikan sebagai suatu unit ekonomi yang melakukan suatu kegiatan dengan tujuan agar dapat menghasilkan barang/jasa untuk dapat dijual atau ditukar dengan barang lain serta ada seorang atau lebih yang bertanggung jawab atasnya dengan mempunyai kewenangan untuk mengelola usaha tersebut (Nur, 2007).

Usaha menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah kegiatan dengan mengerahkan tenaga, pikiran, atau badan untuk mencapai suatu maksud pekerjaan (perbuatan, prakarsa, ikhtiar, daya upaya) untuk mencapai sesuatu. Dalam Undang-Undang No. 3 Tahun 1982 tentang wajib daftar perusahaan, usaha adalah setiap tindakan, perbuatan atau kegiatan apapun dalam bidang perekonomian yang dilakukan oleh setiap pengusaha atau individu untuk tujuan memperoleh keuntungan atau laba. Menurut Hughes dan Kapoor 'Business is the organized efforts of individuals to produce and sell for a profit, the goods and services that satisfy society's needs.' Maksudnya usaha atau bisnis adalah suatu kegiatan individu untuk melakukan sesuatu yang terorganisasi untuk menghasilkan dan menjual barang dan jasa guna untuk mendapatkan keuntungan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat. kegiatan usaha dapat dilakukan di dalam bidang apapun asalkan seseorang memiliki

kemampuan untuk mengolah suatu hal tertentu serta melihat adanya kesempatan.

UKM (Usaha Kecil dan Menengah) merupakan kegiatan ekonomi yang sangat nyata yang ada di Indonesia. UKM sangat berperan penting terhadap kehidupan masyarakat Indonesia, khususnya terhadap perkembangan dan kemajuan perekonomian Indonesia. Selain itu, UKM juga berperan dalam penyerapan tenaga kerja, artinya UKM juga berperan menciptakan lapangan pekerjaan. Menurut Keppres RI No. 99 Tahun 1998 tentang Bidang/Jenis Usaha yang Dicadangkan untuk Usaha Kecil dan Bidang/Jenis Usaha yang Terbuka untuk Usaha Menengah atau Usaha Besar dengan Syarat Kemitraan, pengertian UKM (Usaha Kecil dan Menengah) adalah “Kegiatan ekonomi rakyat yang berskala kecil dengan bidang usaha yang secara mayoritas merupakan kegiatan usaha kecil dan perlu dilindungi untuk mencegah dari persaingan usaha yang tidak sehat” (Iriyanti, 2012) dalam Prasetiyani et al (2020).

UKM memiliki peranan sebagai penunjang bagi perekonomian secara mikro ketika usaha yang berskala besar cenderung memiliki kinerja yang kurang baik. UKM juga memanfaatkan berbagai Sumber Daya Alam yang berpotensi di suatu daerah yang belum diolah secara komersial. UKM dapat membantu mengolah Sumber Daya Alam yang ada di setiap daerah. Hal ini berkontribusi besar terhadap pendapatan daerah maupun pendapatan negara Indonesia.

Dalam krisis ekonomi yang terjadi di Indonesia pada tahun 1998 yang lalu, banyak usaha berskala besar yang mengalami kebangkrutan, akan tetapi sektor UMKM terbukti tangguh dan memiliki daya tahan yang kuat dalam menghadapi krisis tersebut. Alasan-alasan UKM bisa bertahan dan cenderung meningkat jumlahnya pada masa krisis adalah yang Pertama sebagian besar UKM memproduksi barang konsumsi dan jasa-jasa dengan elastisitas permintaan terhadap pendapatan yang

rendah. Kedua sebagian besar UKM tidak mendapatkan modal dari bank. Ketiga UKM mempunyai modal yang terbatas dan pasar yang bersaing. Keempat reformasi menghapuskan hambatan-hambatan di pasar, proteksi industri hulu dihilangkan, UKM mempunyai pilihan lebih banyak dalam pengadaan bahan baku, akibatnya biaya produksi turun dan efisiensi meningkat. Kelima dengan adanya krisis ekonomi yang berkepanjangan menyebabkan sektor formal banyak menghentikan pekerja-pekerjanya, para penganggur tersebut melakukan kegiatan usaha yang umumnya berskala kecil yang mengakibatkan jumlah UKM meningkat, (Pratomo dan Soejoedono, 2002:24) dalam jurnal (Solihin et al., 2020)

Makanan merupakan salah satu kebutuhan pokok manusia yang harus dipenuhi untuk mempertahankan hidupnya. Pentingnya asupan makanan terhadap kehidupan manusia tidak hanya dipenuhi untuk sekedar memenuhi keinginan manusia akan suatu cita rasa tetapi pada dasarnya makanan merupakan suatu hal yang harus dipenuhi bagi manusia untuk mempertahankan hidupnya. Nutrisi dan energi yang didapatkan dari kandungan suatu makanan memberikan tenaga yang diperlukan manusia untuk dapat bertahan hidup dan melakukan aktivitasnya sehari-hari.

Menurut Almatsier (2011) yang dikutip oleh Marmi mengatakan, zat gizi adalah ikatan kimia yang diperlukan oleh tubuh untuk melakukan fungsinya yaitu karbohidrat, lemak, dan protein berfungsi sebagai sumber energi atau penghasil energi yang bermanfaat untuk menggerakkan tubuh dan proses metabolisme di dalam tubuh, zat gizi yang berfungsi sebagai pembentuk sel-sel pada jaringan tubuh manusia dan memelihara jaringan tersebut, serta mengatur proses-proses kehidupan merupakan fungsi dari kelompok zat gizi seperti protein, lemak, mineral, vitamin dan air. Pentingnya makanan bernutrisi lengkap

hampir sama halnya dengan pentingnya bahan bakar yang diperlukan oleh kendaraan bermotor untuk dapat beroperasi.

Meskipun kebiasaan dan pola makan setiap orang ke orang dapat bervariasi dan menu makanan dapat dipilih dari ratusan makanan yang berbeda, namun setiap orang tetap membutuhkan nutrisi yang sama dan dalam proporsi yang kira-kira sama pula. Dua fungsi dasar nutrisi adalah untuk menyediakan bahan bagi pertumbuhan dan perbaikan jaringan tubuh, yaitu menyediakan dan memelihara struktur dasar tubuh dan untuk memasok energi yang dibutuhkan oleh tubuh untuk melakukan kegiatan eksternal maupun menjalankan kegiatan internalnya. (Michael E.J, 2013). Namun demikian, makanan memang bisa menjadi gizi, tetapi bisa juga menjadi racun. Makanan yang bergizi merupakan makanan yang mengandung asupan zat-zat yang dibutuhkan oleh tubuh. Sebaliknya, makanan bukan tidak mungkin justru menjadi racun penyebab seseorang sakit, bahkan dapat menyebabkan kematian.

Meskipun pada dasarnya pemenuhan kebutuhan manusia akan makanan diperlukan untuk mempertahankan kelangsungan hidupnya, namun bukan berarti makanan yang dikonsumsi oleh manusia tidak boleh memiliki cita rasa yang tinggi sehingga dapat memuaskan setiap orang yang mengonsumsinya. Faktanya, makanan terbaik yang dapat dikonsumsi oleh setiap orang pada umumnya adalah makanan yang memiliki citarasa yang lezat serta memiliki kandungan gizi karena selain dapat memenuhi kebutuhan nutrisi harian juga dapat memenuhi keinginan manusia akan cita rasa.

Permintaan akan jenis makanan yang memiliki nutrisi dan cita rasa tinggi sangat terlihat besar di daerah perkotaan. Masyarakat daerah perkotaan yang pada umumnya memiliki tingkat ekonomi lebih tinggi dari daerah pedesaan kini mampu untuk memilih jenis makanan apa yang ingin mereka makan berdasarkan keinginan serta kebutuhannya masing-

masing. Adanya permintaan besar tersebut memberikan kesempatan besar bagi para pelaku usaha yang melihat adanya kesempatan untuk memulai suatu jenis usaha dibidang kuliner.

Usaha kuliner adalah salah satu usaha yang tidak akan habis dimakan zaman, karena setiap waktu manusia membutuhkan makanan untuk hidup. Berkembangnya akses transportasi di Kecamatan Ciledug dinilai membantu meningkatkan perkembangan Kecamatan Ciledug. Perkembangan transportasi menjadikan Kecamatan Ciledug sebagai pusat ekonomi dan perdagangan karena banyak sekali orang yang bermobilisasi di daerah Ciledug baik itu transit maupun tinggal di Kecamatan Ciledug. Dengan banyaknya masyarakat yang tinggal atau bermobilisasi di daerah Ciledug ini tentunya memunculkan peluang yang sangat besar bagi orang yang ingin melakukan kegiatan usaha, maka peluang ini harus dimanfaatkan sebaik-baiknya salah satunya dengan menciptakan bisnis kuliner yang membawa keuntungan bagi pelaku wirausaha.

Wisata kuliner saat ini menjadi sebuah jenis wisata yang sangat banyak dampaknya bagi perkembangan sebuah daerah. Untuk memberikan kepuasan terhadap konsumen, pengusaha kuliner harus dapat menjual makanan atau minuman dengan kualitas yang paling baik dengan cita rasa di lidah yang mampu menarik konsumen untuk membeli, harga yang layak sesuai dengan apa yang diharapkan dan lokasi yang mudah dijangkau. Dengan kualitas makanan dan minuman yang terjaga dengan baik tentu akan mendorong minat beli konsumen untuk berkunjung kembali. Semakin berkembangnya zaman, bisnis kulinerpun banyak bermunculan membuat persaingan di bisnis kuliner semakin tinggi dan para pengusaha dituntut untuk menciptakan inovasi dan kualitas untuk menghadapi persaingan (Damayanti, 2017).

Salah satu jenis usaha kuliner yang hadir untuk menjawab kebutuhan masyarakat akan pemenuhan kebutuhan dasar tersebut adalah munculnya usaha kedai kopi. Meskipun bukan satu-satunya jenis usaha kuliner yang muncul di Kecamatan Ciledug, namun perkembangan kedai kopi di Kecamatan Ciledug dinilai cukup dominan. Hadirnya warung kopi dinilai mampu menjawab kebutuhan masyarakat akan sebuah ruang yang dapat mereka gunakan untuk bertemu kawan untuk sekedar berdiskusi atau memperbincangkan berbagai hal dalam suasana yang nyaman.

Dulu mungkin masyarakat hanya mengenal kopi sebagai suatu asupan untuk menahan kantuk saja. Bahkan dahulu kopi dikenal lekat dengan kesan garang dan kuat dan menjadi minuman favorit para pekerja kasar seperti tukang bangunan, kuli panggul atau sopir truk. Kesan ini muncul karena pengetahuan masyarakat yang ada pada saat itu masih memandang kopi sebagai sebuah minuman yang memiliki kafein yang tinggi, sehingga hanya boleh dikonsumsi oleh orang dewasa untuk meningkatkan stamina dan semangat kerja(Said, 2017).

Namun seiring perkembangan zaman kini kopi tidak hanya dinikmati oleh kaum pria saja tetapi juga mulai digemari kaum wanita dan juga para remaja. Nongkrong ditempat kopi kini menjadi suatu sarana bersosialisasi masyarakat dari berbagai macam kalangan, minat serta usia. Tidak sampai disitu saja, kini banyak orang yang memilih melakukan atau mengadakan meeting dengan relasi bisnisnya ditempat-tempat usaha kuliner seperti ini. Alasannya mungkin karena tidak terlalu formal sehingga suasana keakraban akan lebih terasa daripada meeting di kantor. Tempat-tempat usaha kuliner juga sering dipilih keluarga besar saat melakukan kegiatan *family gathering* seperti saat mengadakan arisan atau perayaan sesuatu karena ruang yang ada di tempat usaha kuliner mampu menampung jumlah orang yang cukup banyak dibanding dirumah, selain itu dari segi logistik pun tuan rumah tidak perlu report

untuk menyiapkan masakan serta mengakomodasikan kondisi dalam rumah untuk dapat menampung sanak saudara yang pastinya cukup merepotkan.

Bertambah luasnya peminat kopi di Indonesia tentunya tidak luput dari pandangan para wirausahawan yang memandang hal ini sebagai suatu kesempatan usaha. Untuk dapat bersaing dengan usaha yang sejenis tentunya para wirausahawan harus memiliki suatu ciri khas atau sesuatu yang ditonjolkan. Mereka dituntut untuk dapat menarik perhatian para masyarakat ditengah padatnya persaingan bisnis. Faktor yang mengundang minat masyarakat tersebut kini pun akhirnya tidak hanya berdasarkan pada rentang harga yang ditawarkan oleh kedai kopi tertentu tetapi juga keseluruhan konsep kedai seperti hidangan pendamping yang disajikan, fasilitas yang disediakan seperti wifi atau hotspot, live music, atmosfer tema yang diusung oleh kedai kopi tersebut serta hal-hal lainnya.

Terlepas dari merebaknya kedai kopi di Kecamatan Ciledug, kebutuhan masyarakat akan adanya ruang publik tidak hanya dijawab oleh para wirausahawan dengan membuka kedai kopi tetapi juga dengan usaha-usaha kuliner lainnya. Konsep aglomerasi memang cukup baik dalam penataan ruang seperti dalam pengembangan usaha kuliner di Kecamatan Ciledug ini. Hal ini memudahkan masyarakat untuk menentukan destinasi tempat kemana mereka ingin mencari makan, minum atau tempat berkumpul karena di satu tempat tersebut terdapat berbagai macam hal yang mereka cari. Semakin bervariasi jenis usaha kuliner yang didirikan di Kecamatan Ciledug maka semakin berkembang pula Kecamatan Ciledug sebagai destinasi pilihan masyarakat.

Selain pemasaran, faktor lain yang juga berpengaruh dalam meningkatkan minat beli masyarakat akan suatu usaha kuliner adalah harga, kualitas dan inovasi dalam menjalankan usaha kuliner. Ade

Kartika (2017) dalam skripsinya menyimpulkan bahwa ketiga faktor ini sangat berpengaruh dan signifikan terhadap minat beli masyarakat akan suatu usaha kuliner. Hal ini sejalan dengan teori Mas'ud dan Mahmud (2005) yang berpendapat bahwa harga ialah jumlah uang yang ditetapkan sebagai penukar suatu produk atau jasa. Definisi yang lebih luas mengatakan bahwa harga adalah jumlah nilai manfaat pemilikan atau penggunaan produk atau jasa yang ditukar oleh konsumen. Mengenai kualitas makanan, Kotler dan Armstrong (2008) berpendapat bahwa kualitas suatu produk ialah kemampuan suatu produk untuk dapat melakukan fungsi-fungsinya yang meliputi daya tahan, kehandalan, ketepatan, kemudahan, operasi dan perbaikan secara atribut lainnya dan semakin baik kualitas suatu produk yang dapat dihasilkan maka akan mampu memberikan kesempatan kepada konsumen untuk dapat melakukan keputusan pembelian. Dan juga hasil penelitian tersebut didukung oleh teori yang dikemukakan oleh Suryana (2008) yang berpendapat bahwa suatu inovasi adalah suatu kreativitas yang diterjemahkan menjadi suatu yang dapat diimplementasikan dan mampu memberikan nilai tambah atas sumber daya yang dimiliki.

Dalam menjalankan usahanya, cukup banyak faktor yang perlu diperhatikan dalam menjalankan usaha agar usaha tersebut dapat berhasil dan memperoleh keuntungan bagi pemilik usaha. Keberhasilan suatu usaha sangat dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti lokasi usaha, modal usaha dan strategi pemasaran. Mirnawati Dewi (2019) dalam skripsinya menyatakan bahwa ketiga faktor ini juga berpengaruh signifikan terhadap keberhasilan berjalannya usaha terutama usaha yang berskala mikro, kecil dan menengah. Hal ini didukung oleh teori Rendaran (2010) dalam Mirna yang berpendapat bahwa suatu lokasi yang dinilai cukup strategis akan mempengaruhi seseorang dalam menimbulkan keinginan untuk melakukan pembelian karena lokasinya yang strategis dan terletak di lokasi arus bisnis. Keputusan tentang penentuan lokasi,

baik untuk merupakan manufaktur maupun perusahaan jasa dapat menentukan tingkat keberhasilan perusahaan dan mengefisienkan kesalahan yang dibuat pada saat ini. Seleksi lokasi untuk perusahaan barang atau manufaktur perlu lebih dekat dengan bahan baku atau tenaga kerja, sedangkan untuk perusahaan jasa perlu lebih dekat dengan pelanggan. Mengenai pengaruh modal terhadap keberhasilan usaha, Bambang Rianto (2011) dalam Mirna berpendapat bahwa modal adalah faktor usaha yang harus tersedia sebelum melakukan kegiatan usaha. Besar kecilnya modal akan mempengaruhi perkembangan suatu usaha dalam pencapaian pendapatan. Dan mengenai strategi pemasaran, Philip Kotler dalam Mirna berpendapat bahwa pemasaran adalah suatu proses sosial dan manajerial dengan mana individu dan kelompok memperoleh apa yang mereka butuhkan dan inginkan dengan cara menciptakan serta mempertukarkan produk dan nilai dengan pihak lain.

Untuk dapat menarik pelanggan ditengah banyaknya pilihan tempat kuliner, tentunya pemilik usaha harus mampu memutar otak dan menggunakan kreativitasnya dalam menarik pelanggan dengan berbagai strategi pemasaran. Strategi pemasaran berfokus pada tujuan jangka panjang perusahaan dan melibatkan perencanaan program-program pemasaran untuk mewujudkan tujuan perusahaan. Perusahaan bergantung pada strategi pemasaran untuk merencanakan lini produk atau jasanya, termasuk produk dan jasa baru (Hermawan, 2012). Swastha dalam Hermawan (2012) mendefinisikan strategi pemasaran sebagai serangkaian rancangan yang menggambarkan bagaimana sebuah perusahaan harus beroperasi untuk mencapai tujuannya.

Komunikasi pemasaran adalah aspek penting dalam keseluruhan misi pemasaran (Shimp, 2000). Komunikasi pemasaran dapat dipahami dengan menguraikan dua unsur pokok, yaitu komunikasi dan pemasaran. Komunikasi merupakan proses pemikiran dan pemahaman disampaikan antar individu, atau antara organisasi dengan individu. Sementara

pemasaran sekumpulan kegiatan dimana perusahaan dan organisasi lainnya mentransfer nilai-nilai (pertukaran) antara mereka dengan pelanggannya. Apabila digabungkan komunikasi pemasaran merepresentasikan gabungan semua unsur dalam bauran pemasaran merek, yang memfasilitasi terjadinya pertukaran dengan menciptakan suatu arti yang disebar luaskan kepada pelanggan atau kliennya (Shimp, 2000). Strategi promosi adalah rencana untuk penggunaan yang optimal dari elemen-elemen promosi: periklanan, hubungan masyarakat, penjualan pribadi, dan promosi penjualan. (Lamb et al, 2009). Strategi promosi merupakan langkah untuk mengkomunikasikan elemen-elemen promosi agar dapat membujuk dan merangsang konsumen melakukan pembelian barang/jasa agar tujuan meningkatkan penjualan perusahaan tercapai. (Liliyana, 2020).

Namun demikian Industri layanan makanan dan perhotelan telah menjadi salah satu bisnis yang terparah terkena dampak dari Pandemi Covid- 19. Ada kejatuhan besar bagi industri ini dengan gangguan besar di sektor konsumen atau pelanggan. Masyarakat sebenarnya bersemangat untuk keluar rumah dan makan di tempat makan favorit mereka, namun karena takut tertular penyakit, membuat mereka secara drastis membatasi langkah kaki untuk melangkah keluar rumah. Pemilik restoran, setidaknya mereka yang mengelola untuk bertahan dalam bisnis, melihat model bisnis baru dan belajar beradaptasi dengan cara baru dalam melakukan sesuatu. Hasil survei Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat 82,85% perusahaan terdampak oleh pandemi virus corona Covid- 19. Berdasarkan sektornya, usaha akomodasi dan makan/minum merupakan yang paling banyak mengalami penurunan pendapatan, yakni 92,47% (Katadata.co.id, diakses pada 20 Oktober 2020)

Pemerintah Indonesia melalui Presiden Joko Widodo menandatangani Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2020, yang mengatur pembatasan sosial berskala besar (PSBB) sebagai respons

terhadap COVID-19, yang memungkinkan pemerintah daerah untuk membatasi pergerakan orang dan barang masuk dan keluar dari daerah masing-masing asalkan mereka telah mendapat izin dari kementerian terkait (dalam hal ini Kementerian Kesehatan, di bawah Menteri Kesehatan, Terawan Agus Putranto). Peraturan tersebut juga menyebutkan bahwa pembatasan kegiatan yang dilakukan paling sedikit meliputi peliburan sekolah dan tempat kerja, pembatasan kegiatan keagamaan, dan/atau pembatasan kegiatan di tempat atau fasilitas umum. (Kompas.com diakses pada tanggal 20 Oktober 2020). Pada saat yang sama, Keputusan Presiden Nomor 11 Tahun 2020 juga ditandatangani, yang menyatakan pandemi koronavirus sebagai bencana nasional. Pembuatan kedua peraturan tersebut didasarkan pada Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2018 tentang Keekarantinaan Kesehatan, yang mengatur ketentuan mendasar untuk PSBB. (Dokumen Pemerintah Republik Indonesia, diakses pada tanggal 20 Oktober 2020).