

Evolusi Lingkungan Solear Kabupaten Tangerang: Dampak Pembangunan Stasiun KRL Tigaraksa 1993–2013

Muslimah Azzahrah Hasibuan ^{a,1}, Nina Witasari ^{b,2}

^a Universitas Negeri Semarang, Semarang, Indonesia

^b Universitas Negeri Semarang, Semarang, Indonesia

¹muslimah30@students.unnes.ac.id; ²ninawitasari@mail.unnes.ac.id

* Corresponding Author; Muslimah Azzahrah Hasibuan



Received 19 Maret 2026; accepted 01 April 2026; published 28 April 2026

ABSTRACT

This environmental history research aims to analyze the spatial and demographic evolution of Solear District, Tangerang Regency, in response to the development initiative of the Tigaraksa KRL Station. The periodization covered is between 1993, marking the designation of Tigaraksa as the administrative center, and 2013, when the electrification and operation of the KRL at the station began. Specifically, this study examines how the construction of double tracks and railway electrification (intensively started since 2008) served as the main trigger for environmental changes in the Solear area. The findings indicate that the KRL infrastructure created a partial Transit Oriented Development (TOD) effect that was unplanned. The most significant change is seen in the accelerated land use conversion, where the dominant rice fields and vacant land in Solear in 1993 transformed into dense residential and commercial areas by 2013. The accessibility guaranteed by the KRL attracted urbanization flows and property investment, drastically increasing land economic value and changing Solear's landscape from an agricultural support area into an urban buffer zone dependent on Jakarta connectivity. The conclusion shows that transportation infrastructure, even at the development stage, has a rapid and profound impact on the environmental and spatial evolution of Solear.

KEYWORDS

KRL Station;
Peri-Urban;
Solear;
Urbanization;
Tigaraksa;

This is an open-access article under the [CC-BY-SA](#) license



1. Pendahuluan

KRL (Kereta Rel Listrik) adalah moda transportasi kereta api yang menggunakan listrik sebagai sumber tenaga untuk beroperasi (Maghfiroh, 2019). Moda ini berfungsi sebagai sarana angkutan massal di kota-kota besar dan kawasan sekitarnya, terutama pada wilayah perkotaan yang padat penduduk. Secara umum, KRL memiliki rute dan stasiun-stasiun tetap yang menghubungkan berbagai lokasi dalam kota atau wilayah tertentu. Penerapan sistem transportasi KRL di Indonesia didasari sejumlah pertimbangan strategis, seperti mengurangi kemacetan lalu lintas, menekan polusi udara, meningkatkan efisiensi waktu perjalanan, serta menyediakan sarana transportasi yang terjangkau bagi masyarakat. Lebih jauh, KRL memiliki peran signifikan dalam memperkuat konektivitas antar wilayah, terutama antara kota inti dan kawasan penyangga yang secara fungsional membentuk suatu wilayah aglomerasi. Wilayah aglomerasi sendiri merupakan kawasan perkotaan yang berkembang akibat keterkaitan sosial, ekonomi, dan mobilitas penduduk antara pusat kota dan daerah sekitarnya. Hal ini diperkuat dengan perspektif Firman (2002) tentang aglomerasi yang merupakan konsekuensi dari proses urbanisasi, yaitu konsentrasi penduduk dan aktivitas ekonomi di lokasi tertentu yang kemudian meluas ke pinggiran kota.

Kondisi tersebut juga terlihat dalam konteks perkembangan wilayah Jakarta dan sekitarnya, di mana pembangunan yang terpusat di kota inti mendorong terbentuknya aglomerasi berupa pengelompokan aktivitas ekonomi dan pemerintahan di wilayah pusat, yang kemudian mempengaruhi perkembangan kawasan penyangga. Jakarta sebagai inti

(*core*) dikelilingi oleh wilayah pinggiran (*urban fringes*) yang mengalami tekanan perkembangan akibat kebutuhan lahan hunian dan industri yang terus meningkat. Dinamika ini tidak hanya meningkatkan biaya hidup di kota pusat, tetapi juga mendorong ekspansi pembangunan ke wilayah penyangga seperti Tangerang (Asy-Syahid & Fauzi, 2023). Dalam konteks inilah, muncul pertanyaan penting mengenai bagaimana perkembangan jaringan KRL dapat mempengaruhi struktur spasial dan ekologis wilayah yang terhubung olehnya.

Fenomena urbanisasi dicirikan oleh munculnya aglomerasi di kawasan pinggiran kota (Firman, 2002). Pengaruh kota pusat terhadap wilayah sekitarnya sangat kuat, sehingga pola pembangunan dan aktivitas ekonomi di daerah penyangga sering mengikuti dinamika kota inti. Urbanisasi yang berkembang pesat di kawasan Jabodetabek telah menimbulkan kebutuhan mendesak akan sistem transportasi publik yang andal, cepat, dan terintegrasi. Kebutuhan tersebut sejalan dengan pandangan Adisasmita (2011) yang menyatakan bahwa sistem transportasi merupakan elemen kunci dalam struktur perwilayahan, karena fasilitas transportasi berfungsi sebagai sektor pendahulu (*leading sector*) yang memacu pengembangan ekonomi, meningkatkan aksesibilitas, serta memperkuat hubungan antara pusat dan wilayah pengaruhnya. Dengan demikian, pembangunan transportasi massal seperti KRL menjadi salah satu instrumen penting untuk mengelola dinamika urbanisasi di kawasan Jabodetabek.

Melalui Instruksi Presiden No. 13 Tahun 1976 tentang Pengembangan Wilayah Jabotabek, Kota Tangerang ditetapkan tidak hanya melayani kebutuhan penduduknya sendiri, tetapi juga mendukung kebutuhan penduduk Jakarta. Perkembangan wilayah ini semakin dipertegas melalui Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 1981 yang menetapkan Tangerang sebagai Kota Administratif, dan kemudian dengan Undang-Undang No. 20 Tahun 1993 yang mengubah statusnya menjadi Kotamadya Tangerang. Setahun setelah perubahan status tersebut, yaitu pada 1994, pertumbuhan penduduk Tangerang mencapai 8,27 persen yang didominasi oleh arus migrasi, sementara pertumbuhannya mencapai 9,3 persen (Taqim, 1997). Urbanisasi dan pertumbuhan ekonomi yang intensif tersebut mendorong perluasan kawasan permukiman ke wilayah Kabupaten Tangerang, terutama di bagian barat seperti Kecamatan Tigaraksa dan Kecamatan Solear.

Pertumbuhan demografi yang cepat di wilayah Solear meningkatkan kebutuhan akan hunian, kawasan industri, dan infrastruktur pendukung, sekaligus memicu perubahan ekologis, seperti berkurangnya vegetasi, meningkatnya konversi lahan pertanian, serta bergesernya pola interaksi masyarakat dengan lingkungan. Di tengah dinamika tersebut, pembangunan jaringan KRL, beserta proses elektrifikasi, dan beroperasinya Stasiun Tigaraksa menjadi salah satu faktor penting yang mempercepat perubahan tata ruang dan memperkuat transformasi ekologis kawasan. Aksesibilitas yang semakin baik memicu konversi lahan berskala besar, ekspansi permukiman baru, dan perubahan karakter sosial-ekonomi masyarakat lokal.

Dua permasalahan utama muncul dan relevan untuk dikaji lebih jauh. Pertama, pertumbuhan demografi di kawasan penyangga seperti Solear mempengaruhi perubahan ekologis ketika tekanan permukiman baru dan aktivitas penduduk meningkat secara cepat. Kedua, pembangunan dan pengoperasian KRL, termasuk pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi, berdampak terhadap dinamika ruang serta kondisi ekologis wilayah. Permasalahan ini menjadi semakin penting mengingat perubahan signifikan terjadi sejak pembangunan jalur KRL Tigaraksa tahun 1993 hingga operasional jalur ganda dan elektrifikasi pada 2008–2013.

Melalui permasalahan tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mengkaji perubahan lingkungan di wilayah Solear, Kabupaten Tangerang. Secara khusus, penelitian ini berfokus pada tiga hal: (1) mengidentifikasi kondisi fisik dan sosial wilayah Solear sebelum adanya pembangunan jalur KRL pada tahun 1993; (2) menganalisis proses pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi KRL pada periode 2008–2013; dan (3) mendeskripsikan evolusi

penggunaan lahan serta dampak lingkungan yang terjadi sebagai konsekuensi dari beroperasinya KRL.

Dalam konteks perkembangan wilayah Jabodetabek, Solear dapat dipahami sebagai bagian dari kawasan *peri-urban*, yakni wilayah peralihan antara pedesaan dan perkotaan yang mengalami tekanan urbanisasi intensif. Kawasan *peri-urban* ditandai oleh percampuran pola ruang, di mana aktivitas agraris tradisional mulai berdampingan dengan permukiman baru, pusat kegiatan ekonomi, dan infrastruktur modern yang mendorong transformasi ruang secara cepat. Dinamika ini sejalan dengan temuan Kinanti & Handayani (2013), yang menjelaskan bahwa perluasan aktivitas perkotaan terjadi terutama karena keterbatasan lahan di kota inti. Lahan yang bersifat tetap tidak mampu mengimbangi pertumbuhan penduduk dan kebutuhan ruang baru, sehingga mendorong masyarakat mencari lokasi hunian di area pinggiran yang masih menyediakan lahan luas, relatif terjangkau, dan tetap terhubung secara fungsional dengan kota. Wilayah seperti ini kemudian berkembang menjadi kawasan *peri-urban*, yakni wilayah yang berada di luar batas administrasi kota tetapi terdampak langsung oleh proses ekspansi urban. Dengan dasar tersebut, perkembangan Solear sebagai bagian dari wilayah *peri-urban* Jabodetabek menjadi logis, karena wilayah ini menyediakan ruang baru bagi penduduk yang terdorong keluar dari pusat kota oleh tekanan kebutuhan permukiman dan aktivitas ekonomi. Selain perubahan fisik, dinamika sosial juga berkembang melalui masuknya pendatang, khususnya kelompok komuter (individu yang melakukan mobilitas harian antara tempat tinggal dan tempat kerja) yang bekerja di Jakarta. Interaksi antara penduduk lokal dan pendatang menciptakan struktur sosial yang semakin kompleks, sekaligus menimbulkan tekanan lingkungan berupa berkurangnya ruang terbuka hijau, meningkatnya konsumsi energi dan air, serta perubahan pola hidrologi lokal.

Dengan memperhatikan permasalahan yang ada, kajian mengenai “Evolusi Lingkungan Solear Kabupaten Tangerang: Dampak Pembangunan Stasiun KRL Tigaraksa 1993–2013” menjadi penting untuk diangkat sebagai studi kasus sejarah lingkungan. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam pengembangan ilmu mengenai keterkaitan antara urbanisasi, pembangunan infrastruktur transportasi, dan transformasi ekologis kawasan *peri-urban*, sekaligus menjadi landasan bagi penelitian lanjutan mengenai dinamika pembangunan wilayah berkelanjutan.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode sejarah untuk menganalisis perubahan lingkungan, sosial, dan ruang di wilayah Solear terkait pembangunan jalur serta operasional KRL Tigaraksa. Mengacu pada kerangka Kuntowijoyo (1999), penelitian dilakukan melalui empat tahap: heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Tahap heuristik melibatkan pengumpulan sumber primer dan sekunder. Sumber primer mencakup dokumen kebijakan seperti Instruksi Presiden No. 13 Tahun 1976 dan Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 1981, arsip PT Kereta Api Indonesia (KAI) mengenai pembangunan jalur KRL, serta wawancara dengan warga, perangkat Kecamatan Solear, dan arsiparis Kabupaten Tangerang. Sumber sekunder meliputi literatur yang berkaitan dengan urbanisasi, transportasi, dan perubahan wilayah, termasuk karya Adisasmita (2011), Firman (2002), Maghfiroh (2019), dan Taqim (1997). Kritik sumber dilakukan untuk menilai keaslian, kredibilitas, dan relevansi data melalui kritik ekstern dan intern terhadap dokumen arsip, kebijakan, serta hasil wawancara. Tahap interpretasi digunakan untuk menafsirkan data yang telah diverifikasi dengan mengidentifikasi hubungan antara dinamika demografi, perkembangan infrastruktur transportasi, dan perubahan ekologis wilayah. Proses analisis dilakukan melalui pengelompokan dan perbandingan silang antara sumber primer dan sekunder. Tahap terakhir adalah historiografi, yakni penyusunan hasil analisis dalam bentuk narasi ilmiah yang sistematis mengenai transformasi lingkungan Solear dari masa pra-1993 hingga elektrifikasi KRL pada 2008–2013. Historiografi disusun dengan menekankan hubungan antara konteks kebijakan nasional, dinamika wilayah *peri-urban*, dan dampak pembangunan infrastruktur transportasi terhadap perubahan sosial-ekologis. Penulisan historiografi ini

menjadi bentuk akhir dari proses penelitian sejarah yang bertujuan memberikan kontribusi terhadap kajian mengenai transformasi kawasan *peri-urban* dalam konteks pembangunan transportasi modern.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Kondisi Fisik dan Sosial Wilayah Solear sebelum Pembangunan Jalur KRL (Pra-1993)

Pada periode sebelum 1993, wilayah Solear berada dalam konfigurasi ruang yang masih sangat rural, ditandai oleh dominasi aktivitas agraris dan minimnya intervensi pembangunan skala besar. Secara fisik, lanskap Solear didominasi oleh bentang lahan pertanian; mulai dari sawah tadah hujan, tegalan, hingga kebun campuran, yang menjadi tulang punggung kehidupan ekonomi masyarakat setempat. Area permukiman tersebar secara tidak merata dengan pola perkampungan tradisional yang tumbuh mengikuti jalur lokal dan kondisi alami, bukan melalui perencanaan terstruktur. Karakter ruang seperti ini menunjukkan bahwa Solear pada masa pra-KRL masih berada pada fase pra-urbanisasi, dengan struktur ruang yang relatif stabil dan sangat sedikit tekanan eksternal dari perkembangan perkotaan. Secara regional, kondisi ini selaras dengan posisi Kabupaten Tangerang sebagai daerah penyangga Ibukota Jakarta yang pada periode tersebut masih didominasi oleh kawasan agraris dan permukiman pedesaan (Arsip Nasional Republik Indonesia: 156, n.d.).

Keterbatasan infrastruktur turut memperkuat karakter rural tersebut. Hingga awal 1990-an, jaringan jalan di Solear sebagian besar berupa jalan lingkungan dan jalur penghubung desa yang belum seluruhnya teraspal. Akses menuju pusat kecamatan maupun wilayah administratif yang lebih besar seperti Tigaraksa dan Balaraja masih sangat terbatas dari sisi kualitas dan kapasitas. Kondisi ini bukan hanya mempengaruhi pola perjalanan penduduk, tetapi juga mempersempit cakupan interaksi mereka dengan pusat-pusat aktivitas ekonomi di Kabupaten Tangerang. Dengan kata lain, mobilitas masyarakat bergantung pada moda transportasi sederhana seperti angkutan pedesaan, sepeda motor, dan transportasi informal yang beroperasi secara terbatas. Keterbatasan aksesibilitas ini memiliki dampak langsung terhadap hubungan Solear dengan Jakarta sebagai kota inti dalam kawasan metropolitan Jabodetabek.

Pada awal 1990-an, konektivitas antara wilayah pinggiran Tangerang bagian barat dan Jakarta masih belum terbentuk sepenuhnya, terutama bagi wilayah pedesaan seperti Solear. Dengan tidak tersedianya moda transportasi massal yang efisien dan kontinuitas akses jalan yang terbatas, masyarakat Solear pada masa itu sangat jarang melakukan perjalanan ke pusat metropolitan. Akibatnya, interaksi sosial-ekonomi dengan Jakarta maupun wilayah urban lainnya bersifat minim dan berskala sangat kecil. Proses penyebaran pengaruh urbanisasi berlangsung sangat lambat, sekaligus menjaga struktur sosial dan ekonomi Solear tetap bercorak agraris-tradisional. Secara konseptual, kondisi tersebut mencerminkan tahap awal wilayah *peri-urban* yang belum sepenuhnya mengalami transformasi spasial, di mana atribut kedesaan masih lebih dominan dibandingkan atribut kekotaan.

Dari sisi sosial, struktur masyarakat Solear pada pra-1993 ditandai oleh tingginya dominasi penduduk lokal yang telah tinggal secara turun-temurun. Laju migrasi yang rendah menghasilkan komposisi penduduk yang relatif homogen dari segi budaya, nilai, dan pola interaksi sosial. Sistem kekerabatan masih berperan penting sebagai pengikat komunitas, terlihat dari intensitas kegiatan komunal, tradisi lokal, serta mekanisme gotong royong yang kuat. Pola kehidupan sehari-hari masyarakat berjalan dengan ritme lambat yang khas pedesaan, di mana hubungan antarwarga terbangun melalui jaringan sosial informal yang stabil dan saling bergantung.

Kondisi ekonomi masyarakat pun sangat berkaitan dengan karakter ruang fisiknya. Sebagian besar mata pencaharian bergantung pada sektor pertanian dan pekerjaan informal skala kecil, seperti perdagangan hasil bumi, kerajinan rumah tangga, serta jasa berbasis komunitas (tukang *service*; *service* sepeda, *service* pompa air, ojek pangkalan, penjaga anak). Minimnya akses terhadap pasar eksternal menyebabkan aktivitas ekonomi berputar di

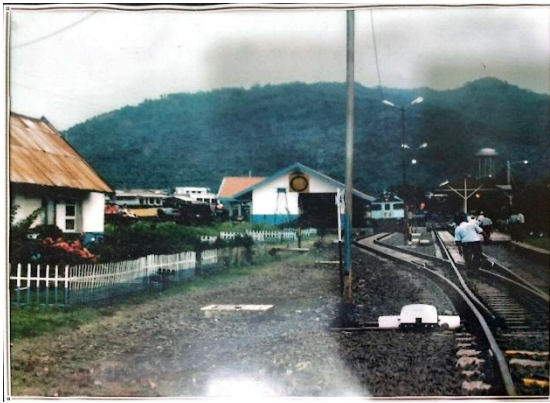
tingkat lokal, sehingga pertumbuhan ekonomi berlangsung secara gradual dan tidak mengalami ekspansi yang signifikan. Ketergantungan terhadap sumber daya lokal menjadikan masyarakat cenderung resilien, namun juga rentan terhadap perubahan struktural, terutama jika terjadi konversi lahan pertanian dalam skala besar pada masa mendatang.

Dari perspektif ekologis, kondisi pra-urbanisasi Solear menunjukkan bentang alam yang masih menyatu secara alami tanpa banyak gangguan pembangunan. Tutupan vegetasi yang luas, baik dari lahan pertanian, pekarangan, maupun area semak belukar, menjadi ruang tumbuh bagi berbagai jenis tanaman dan hewan lokal. Keberadaan vegetasi ini juga membentuk suasana lingkungan pedesaan yang lebih sejuk, kualitas udara yang lebih baik, serta pola tata air yang relatif stabil. Dominasi ruang hijau tersebut berperan penting dalam menjaga keseimbangan lingkungan sekaligus menyediakan ruang bagi aktivitas masyarakat yang bergantung pada kondisi alam sekitar.

Gambaran fisik dan sosial Solear sebelum 1993 menunjukkan bahwa wilayah ini berada pada fase awal transformasi, dengan potensi perubahan yang besar namun belum tersentuh secara intensif oleh arus pembangunan metropolitan. Secara regional, pertumbuhan penduduk Kabupaten Tangerang telah menunjukkan peningkatan signifikan sejak dekade 1970-an, yakni dari 1.066.695 jiwa pada tahun 1971 menjadi 2.764.988 jiwa pada tahun 1990 (Arsip Nasional Republik Indonesia: 157, n.d.). Tekanan demografis tersebut mencerminkan kecenderungan ekspansi permukiman menuju wilayah pinggiran sebagai konsekuensi keterbatasan lahan di pusat kota. Dalam jangka panjang, Kabupaten Tangerang bahkan diproyeksikan menghadapi limpahan penduduk, industri, dan perdagangan dari DKI Jakarta akibat fungsinya sebagai daerah penyangga ibukota (Arsip Nasional Republik Indonesia: 181, n.d.). Dengan demikian, kondisi rural Solear pada pra-1993 sesungguhnya berada dalam bayang-bayang dinamika metropolitan yang perlahan bergerak mendekat.

Memasuki periode pasca-1993, perubahan wilayah Solear berlangsung secara bertahap seiring meningkatnya tekanan urbanisasi di Kabupaten Tangerang. Transformasi spasial yang mulai tampak pada fase ini pada dasarnya merupakan bagian dari proses urbanisasi, yakni perubahan atribut kedesaan menjadi bersifat kekotaan, termasuk dalam bentuk pergeseran pemanfaatan lahan dari orientasi agraris menuju orientasi permukiman dan jasa (Yunus, 2008). Meskipun KRL belum beroperasi hingga 2013 dan Stasiun Tigaraksa baru dibuka pada 1996, kebijakan-kebijakan strategis seperti Inpres No. 13/1976, PP No. 50/1981, dan UU No. 20/1993 telah mendorong peningkatan arus migrasi serta perluasan permukiman menuju wilayah barat Tangerang. Sejak 1994, pertumbuhan penduduk yang mencapai 8,27 persen dan pertumbuhan ekonomi sebesar 9,3 persen mulai menciptakan dinamika baru berupa ekspansi permukiman skala kecil, munculnya akses jalan lokal baru, serta meningkatnya mobilitas harian penduduk menuju pusat kecamatan maupun kawasan industri di sekitarnya.

Perubahan-perubahan awal ini menjadi fase transisi penting dari karakter pedesaan menuju kondisi wilayah *peri-urban*, sehingga meletakkan fondasi bagi transformasi yang lebih intensif setelah pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi KRL pada 2008–2013. Dengan demikian, rentang 1993–2008 dapat dipahami sebagai masa pembentukan awal konektivitas dan pertumbuhan spasial yang kelak mempercepat perubahan lingkungan pada periode berikutnya.



Stasiun Tigaraksa 1990-an

Sumber: Galeri Stasiun Tigaraksa



Stasiun Tigaraksa 2010

Sumber: <https://share.google/Y2H8xpl4Jkvvz3cRj>

3.2. Transformasi Wilayah Akibat Pembangunan Jalur Ganda dan Elektrifikasi KRL 2008–2013

Pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi KRL pada periode 2008–2013 tidak hanya meningkatkan kapasitas transportasi, tetapi juga mengubah fungsi strategis wilayah Solear dalam struktur metropolitan Jabodetabek. Jika pada periode sebelumnya Solear dipahami sebagai kawasan *peri-urban* yang masih memiliki karakter agraris kuat dan keterhubungan terbatas, maka setelah elektrifikasi dan peningkatan frekuensi perjalanan KRL, wilayah ini mulai bertransformasi menjadi bagian integral dari sistem komuter regional. Perubahan tersebut menandai pergeseran posisi Solear dari kawasan pinggiran yang relatif terisolasi menjadi simpul yang terhubung secara rutin dengan pusat ekonomi Jakarta. Dalam konteks yang lebih luas, percepatan ini merealisasikan proyeksi lama mengenai peran Tangerang sebagai daerah penyangga ibukota yang akan menerima limpahan penduduk dan aktivitas ekonomi dari Jakarta (Arsip Nasional Republik Indonesia: 181, n.d.). Transformasi ini tidak terjadi secara tiba-tiba, melainkan merupakan kelanjutan dari fungsi awal Stasiun Tigaraksa yang sejak masa sebelumnya hanya berperan sebagai perhentian kecil dengan layanan terbatas di tengah lanskap pedesaan. Perubahan signifikan baru berlangsung ketika proyek jalur ganda dan elektrifikasi lintas Tanah Abang–Maja dijalankan, yang kemudian mengubah karakter stasiun dari fasilitas transportasi sederhana menjadi bagian dari sistem komuter modern (PPID KAI, n.d.).

Transformasi tersebut tidak terlepas dari peran strategis transportasi dalam mendorong perkembangan wilayah. Secara konseptual, perkembangan suatu wilayah memiliki hubungan timbal balik dengan sistem transportasi yang melayaninya. Di satu sisi, kemajuan sarana dan prasarana transportasi mendorong pertumbuhan aktivitas ekonomi dan perdagangan. Di sisi lain, meningkatnya aktivitas masyarakat juga menuntut peningkatan kualitas transportasi sebagai penunjang mobilitas. Hubungan yang saling mempengaruhi ini menjadikan transportasi memiliki nilai strategis, terutama dari aspek ekonomi, karena mampu meningkatkan akses terhadap peluang kerja, distribusi barang, serta kesejahteraan masyarakat secara keseluruhan (Junaidi et al., 2020). Sejalan dengan itu, tingginya aktivitas perekonomian juga mencerminkan pertumbuhan suatu wilayah yang kemudian mendorong berkembangnya aktivitas lain seperti permukiman, industri, serta kawasan perdagangan dan jasa. Seluruh aktivitas tersebut pada akhirnya memerlukan dukungan sistem transportasi yang memadai agar dapat berkembang secara optimal (Sitanggang & Saribanon, 2018).

Salah satu perubahan paling signifikan adalah peningkatan konektivitas global-lokal yang ditandai dengan pemangkasan waktu tempuh menuju pusat kota dan meningkatnya kualitas aksesibilitas. Jalur ganda memungkinkan perjalanan dua arah tanpa hambatan persilangan, sementara elektrifikasi meningkatkan efisiensi operasional dan ketepatan

jadwal. Kombinasi keduanya menjadikan mobilitas harian lebih dapat diprediksi dan terjangkau. Kereta Rel Listrik pada dasarnya dirancang sebagai solusi atas persoalan transportasi Jakarta sekaligus memungkinkan pekerja tidak lagi harus menetap di pusat kota, melainkan dapat tinggal di kota-kota sekitarnya (Setiawan: 149, 2021). Momentum transformasi ini mencapai puncaknya pada tahun 2013 ketika layanan KRL *Commuter Line* modern mulai beroperasi penuh menggantikan kereta ekonomi sebelumnya. Perubahan ini tidak hanya meningkatkan kualitas layanan, tetapi juga mengubah pola mobilitas masyarakat secara mendasar (PPID KAI, n.d.). Dalam konteks ini, Solear tidak lagi sekadar wilayah hunian pinggiran, tetapi menjadi bagian dari konurbasi Jabodetabek yang terhubung melalui jaringan rel modern.

Konsep konurbasi (*conurbation*) pertama kali diperkenalkan oleh Patrick Geddes (1915) (dalam Yunus, 2008) untuk menjelaskan proses penyatuan beberapa kota yang berkembang secara fisik hingga membentuk satu kesatuan wilayah urban yang berkelanjutan. Istilah ini sering dipahami sebagai bentuk *continuous urbanization*, yaitu proses urbanisasi yang berlangsung terus-menerus sehingga batas administratif antarwilayah menjadi kabur akibat pertumbuhan spasial yang saling menyatu. Dalam konteks Indonesia, fenomena konurbasi banyak dijelaskan dalam studi mengenai kawasan metropolitan seperti Jabodetabek, yang menunjukkan integrasi spasial dan fungsional antara kota inti dan wilayah penyangga. Menurut Yunus (2008), konurbasi ditandai oleh meluasnya kawasan terbangun (*urban sprawl*), meningkatnya mobilitas komuter, serta keterkaitan ekonomi dan sosial antarwilayah yang semakin intensif. Hal ini menunjukkan bahwa konurbasi bukan sekadar ekspansi fisik, tetapi juga proses integrasi sistem aktivitas perkotaan yang kompleks. Keterhubungan tersebut memperluas jangkauan aktivitas penduduk, membuka akses terhadap peluang kerja, pendidikan, dan layanan perkotaan yang sebelumnya sulit dijangkau secara rutin.

Berdasarkan data BPS Kabupaten Tangerang, jumlah penduduk Kecamatan Solear pada tahun 2012–2013 mencapai sekitar 79.713 jiwa, dengan kepadatan penduduk sebesar 2.748 orang/km². Kondisi demografi ini menunjukkan bahwa sebelum integrasi KRL secara penuh pada 2013, wilayah ini telah mengalami pertumbuhan yang cukup signifikan, meskipun masih berada di bawah rata-rata kepadatan beberapa kecamatan lain yang lebih dahulu berkembang. Data ini menegaskan bahwa pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi tidak muncul dalam ruang kosong, melainkan mempercepat dinamika yang telah mulai terbentuk pada dekade sebelumnya.

Perubahan aksesibilitas yang terjadi di Solear berdampak langsung pada struktur demografi wilayah. Setelah 2013, Solear mengalami peningkatan arus migran urban, yakni penduduk yang bekerja di Jakarta atau kota sekitarnya namun memilih bermukim di kawasan dengan harga tanah relatif lebih terjangkau. Fenomena komuter harian ini sejatinya telah lama menjadi ciri metropolitan Jakarta, di mana pelajar, pegawai negeri, karyawan swasta, hingga pedagang memanfaatkan KRL sebagai sarana mobilitas rutin menuju pusat kota (Setiawan: 148, 2021). Intensifikasi layanan pasca-elektrifikasi memperluas pola tersebut hingga menjangkau wilayah seperti Solear. Kehadiran layanan KRL modern turut mendorong munculnya kelompok komuter baru, yaitu pekerja yang tinggal di wilayah Tangerang bagian barat namun beraktivitas di Jakarta, sehingga Stasiun Tigaraksa mulai dipadati oleh pengguna harian dari berbagai latar belakang pekerjaan (PPID KAI, n.d.).

Kehadiran kelompok komuter ini mengubah komposisi sosial yang sebelumnya lebih homogen menjadi semakin heterogen. Penduduk lokal yang sebagian besar memiliki latar belakang agraris mulai hidup berdampingan dengan pendatang berlatar belakang pekerja formal sektor industri, jasa, maupun perkantoran. Dinamika ini tidak hanya memperkaya struktur sosial, tetapi juga menciptakan pola interaksi baru yang lebih kompleks dibandingkan fase sebelumnya. Dalam konteks tersebut, permukiman yang berkembang di wilayah Solear tidak lagi sekadar berfungsi sebagai ruang tinggal, tetapi juga sebagai ruang sosial yang mempertemukan berbagai latar belakang masyarakat dalam satu lingkungan. Permukiman ini, yang dalam konteks perkotaan Indonesia sering disebut sebagai kampung, memainkan peran penting sebagai ruang perantara antara kehidupan rural dan urban. Konsep ini sejalan dengan gagasan *middling-urbanism*, yang melihat kampung sebagai

entitas yang tidak sepenuhnya rural maupun urban, melainkan berada dalam kondisi transisional yang dinamis (Kusno, 2020). Dalam ruang ini, pendatang mulai membentuk identitas sebagai warga kota melalui praktik sosial, ekonomi, dan budaya sehari-hari, sehingga kampung berfungsi sebagai mediator antara masyarakat dengan sistem ekonomi perkotaan dan struktur formal negara.

Masuknya penduduk baru turut mempengaruhi ritme kehidupan sosial masyarakat. Jadwal keberangkatan dan kedatangan KRL membentuk pola waktu harian yang lebih terstruktur, terutama bagi kelompok komuter. Aktivitas pagi dan sore di sekitar stasiun menjadi lebih intensif, menciptakan ruang interaksi baru yang berpusat pada mobilitas. Dalam konteks ini, stasiun tidak lagi sekadar infrastruktur transportasi, melainkan berkembang menjadi ruang sosial yang mempertemukan berbagai latar belakang sosial-ekonomi dalam satu titik transit. Perubahan ini juga diikuti oleh pergeseran kultur bertransportasi masyarakat, dari penggunaan kereta lokal dengan fasilitas sederhana menuju sistem komuter modern yang lebih teratur, terjadwal, dan berbasis teknologi (PPID KAI, n.d.).

Transformasi juga terlihat pada pergeseran orientasi ekonomi masyarakat lokal. Jika sebelumnya mata pencaharian didominasi oleh sektor agraris dan aktivitas informal berbasis desa, maka pasca-elektifikasi muncul kecenderungan peralihan menuju sektor jasa penunjang transportasi. Usaha perparkiran (penitipan motor menginap), warung makan, kios kebutuhan harian, serta layanan transportasi lokal seperti ojek berkembang sebagai respons terhadap meningkatnya arus penumpang. Pergeseran ini menunjukkan bagaimana infrastruktur transportasi dapat menciptakan ekonomi turunan (*derivative economy*) yang bergantung pada intensitas mobilitas harian, sekaligus menandai perubahan orientasi ruang dari kepentingan kedesaan menuju kepentingan perkotaan sebagaimana dijelaskan dalam teori transformasi spasial (Yunus, 2008).

Seiring meningkatnya aksesibilitas, nilai strategis lahan di sekitar stasiun juga mengalami perubahan signifikan. Dalam perspektif ekonomi ruang klasik, peningkatan konektivitas akan mendorong kenaikan *land rent*, terutama pada radius tertentu dari simpul transportasi. Ekspektasi terhadap kemudahan akses ke Jakarta membuat lahan di sekitar jalur KRL memiliki nilai jual yang lebih tinggi dibandingkan area yang lebih jauh dari stasiun. Lonjakan harga tanah ini memicu spekulasi properti sekaligus mempercepat konversi lahan non-terbangun menjadi kawasan hunian dan komersial. Kenaikan nilai lahan tersebut kemudian beriringan dengan proses formalisasi kawasan. Di sekitar stasiun mulai bermunculan institusi formal seperti mesin ATM perbankan (dapat ditemui di minimarket, akhir tahun 2013), minimarket waralaba, kantor pemasaran properti, serta layanan jasa resmi lainnya. Kehadiran institusi-institusi ini menandai pergeseran karakter ruang dari *semi-rural* menjadi *semi-urban* yang lebih terstruktur secara ekonomi. Formalisasi tersebut juga menunjukkan meningkatnya daya beli dan kepastian pasar di kawasan yang sebelumnya belum dianggap strategis oleh pelaku ekonomi formal.

Meskipun demikian, transformasi ini tidak sepenuhnya homogen. Area yang berada dalam radius dekat dengan stasiun mengalami perubahan paling cepat, sementara wilayah yang lebih jauh masih mempertahankan sebagian karakter agrarisnya. Pola ini menunjukkan bahwa pengaruh infrastruktur rel bersifat spasial dan berjenjang, dengan intensitas perubahan yang menurun seiring bertambahnya jarak dari simpul transportasi. Dengan demikian, pembangunan jalur ganda dan elektifikasi tidak hanya mempercepat mobilitas, tetapi juga menciptakan struktur ruang baru yang terpusat pada koridor rel.

Pada akhirnya, periode 2008–2013 dapat dipahami sebagai titik balik dalam evolusi wilayah Solear. Peningkatan konektivitas tidak hanya mengintegrasikan kawasan ini ke dalam sistem metropolitan, tetapi juga memicu perubahan demografi, menggeser orientasi ekonomi masyarakat, meningkatkan nilai lahan, serta mendorong formalisasi aktivitas ekonomi. Transformasi tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur transportasi modern berfungsi sebagai katalis pembentukan ruang dan identitas wilayah, sekaligus mempertegas posisi Solear sebagai bagian dari lanskap peri-urban yang terus bergerak menuju karakter yang semakin urban.

3.3. Evolusi Penggunaan Lahan dan Dampak Lingkungan sebagai Konsekuensi Kehadiran KRL

Perubahan struktur sosial dan peningkatan mobilitas pasca-2013 tidak hanya berdampak pada dinamika demografi, tetapi juga memicu transformasi fisik ruang secara signifikan. Integrasi Solear ke dalam sistem komuter metropolitan memperkuat daya tarik wilayah ini sebagai kawasan hunian penyangga. Konsekuensinya, lahan yang sebelumnya digunakan untuk pertanian mulai banyak dialihfungsikan menjadi kawasan terbangun. Hal ini menunjukkan bahwa peningkatan akses transportasi dapat mendorong perubahan ruang secara langsung, terutama di wilayah *peri-urban*. Peningkatan aksesibilitas tersebut tidak hanya mempermudah mobilitas penduduk, tetapi juga meningkatkan daya tarik wilayah bagi aktivitas ekonomi. Infrastruktur transportasi yang baik cenderung mendorong masuknya investasi karena mampu menjamin kelancaran distribusi dan pergerakan tenaga kerja. Semakin tinggi tingkat aksesibilitas suatu wilayah, semakin besar pula peluang berkembangnya kegiatan ekonomi di dalamnya (Rita Kurniati, 2021). Kondisi ini kemudian menjadi salah satu faktor yang mempercepat perubahan penggunaan lahan di wilayah peri-urban seperti Solear.

Perubahan yang paling terlihat adalah konversi lahan pertanian menjadi perumahan. Lahan sawah dan perkebunan yang dulu mendominasi lanskap Solear secara bertahap berubah menjadi perumahan skala besar, jalan lingkungan, serta fasilitas penunjang lainnya. Kondisi ini sejalan dengan teori *land-rent* Ricardo (1817), (Yunus, 2008) yang menjelaskan bahwa nilai lahan akan meningkat seiring dengan aksesibilitas dan potensi ekonominya. Dalam konteks Solear, kedekatan dengan jalur KRL dan stasiun meningkatkan nilai strategis lahan, sehingga hal ini mendorong pemilik lahan maupun pengembang untuk mengubah lahan produktif menjadi kawasan hunian.

Fenomena ini dapat dipahami melalui konsep *urban sprawl* atau perluasan kawasan kota ke wilayah pinggiran. Penelitian oleh Ramlan & Rudiarto, (2015) dalam *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota* menunjukkan bahwa perluasan kawasan terbangun di wilayah pinggiran merupakan konsekuensi logis dari meningkatnya konektivitas dan tekanan permintaan hunian di luar pusat kota. *Urban sprawl* tidak hanya berarti meluasnya permukiman, tetapi juga perubahan struktur penggunaan lahan yang menggeser dominasi lahan pertanian menjadi lahan terbangun secara bertahap namun masif. Dengan demikian, dalam kasus Solear, perkembangan permukiman setelah integrasi KRL dapat dipahami sebagai bagian dari proses perluasan metropolitan ke arah pinggiran.

Perkembangan kawasan terbangun di Solear tidak berlangsung secara acak, melainkan cenderung terkonsentrasi di sekitar koridor rel dan akses jalan menuju stasiun. Pola ini menunjukkan adanya orientasi pembangunan berbasis konektivitas, di mana jarak terhadap simpul transportasi menjadi pertimbangan utama dalam pengembangan hunian atau perumahan. Studi Nugroho dkk., (2024) dalam *Uniplan: Journal of Urban and Regional Planning* juga menegaskan bahwa wilayah suburban yang memiliki akses transportasi baik cenderung mengalami perubahan penggunaan lahan lebih cepat dibandingkan wilayah yang kurang terhubung. Dalam konteks Solear, kedekatan dengan stasiun menjadi faktor utama yang mendorong terbentuknya permukiman padat dan berkurangnya ruang terbuka.

Selain perubahan fungsi lahan, pembangunan jalur ganda dan elektrifikasi juga menjadi konsekuensi penting yang menyebabkan fragmentasi ruang. Adanya pagar permanen di sepanjang rel membuat wilayah terbelah secara fisik. Jika sebelumnya masyarakat masih dapat melintas dengan relatif mudah pada era jalur tunggal, maka setelah jalur ganda ruang menjadi lebih tersegmentasi. Koridor hijau yang dulu menyambungkan area satu dengan lainnya kini terputus, sehingga mengurangi keberlanjutan ruang terbuka dan mengganggu keseimbangan ekosistem lokal. Koridor hijau yang dimaksud dalam konteks ini merujuk pada bentang sawah, kebun, dan lahan terbuka yang sebelumnya saling terhubung dan berfungsi sebagai ruang transisi ekologis di sekitar jalur rel.

Perubahan penggunaan lahan juga berdampak pada sistem hidrologi di wilayah tersebut. Tanah pertanian yang sebelumnya mampu menyerap air hujan kini banyak tertutup

oleh beton dan aspal. Akibatnya, air hujan lebih banyak mengalir di permukaan daripada meresap ke dalam tanah. Fenomena ini umum terjadi pada wilayah *peri-urban* yang mengalami urbanisasi cepat tanpa diimbangi perencanaan drainase yang adaptif terhadap peningkatan kepadatan bangunan.

Tekanan terhadap sumber daya air tanah juga menjadi isu yang tidak terpisahkan dari pertumbuhan permukiman baru. Bertambahnya jumlah rumah tangga, khususnya dari kelompok pendatang komuter, meningkatkan kebutuhan air bersih secara kolektif. Dalam kondisi di mana jaringan air perpipaan belum sepenuhnya menjangkau seluruh kawasan, ekstraksi air tanah melalui sumur bor menjadi pilihan utama. Praktik ini, jika berlangsung dalam jangka panjang dan tanpa pengelolaan, berpotensi menurunkan muka air tanah serta memengaruhi keseimbangan ekologis setempat.

Pertumbuhan permukiman juga tidak terpisahkan dari meningkatnya kebutuhan air bersih. Bertambahnya jumlah penduduk, terutama komuter pendatang, menyebabkan penggunaan air tanah meningkat. Di beberapa wilayah yang belum sepenuhnya terlayani jaringan air perpipaan, sumur bor menjadi sumber utama air bersih. Kondisi ini juga berpotensi terjadi di kawasan sekitar Stasiun Tigaraksa yang mengalami pertumbuhan hunian cukup pesat pasca-2013. Dalam konteks Kabupaten Tangerang, beberapa laporan pada awal dekade 2010-an menunjukkan bahwa wilayah ini pernah menghadapi tekanan pasokan air bersih saat musim kemarau akibat menurunnya debit air permukaan. Meskipun tidak terdapat laporan spesifik mengenai kekeringan di sekitar stasiun, peningkatan eksploitasi air tanah di kawasan permukiman baru tetap berpotensi menurunkan muka air tanah dan mempengaruhi keseimbangan lingkungan dalam jangka panjang.

Di sisi lain, peningkatan frekuensi perjalanan KRL juga menimbulkan dampak berupa kebisingan. Permukiman yang berada dekat rel menghadapi intensitas suara kereta yang lebih sering dibandingkan periode sebelumnya. Meskipun transportasi rel lebih efisien dan relatif lebih ramah lingkungan dibandingkan kendaraan pribadi dalam skala regional, pada tingkat lokal kebisingan tetap dapat mempengaruhi kenyamanan dan kualitas hidup masyarakat yang tinggal di sekitarnya.

Selain kebisingan, perubahan kondisi visual turut menjadi bagian dari transformasi ruang. Infrastruktur rel yang lebih modern, tiang listrik aliran atas, pagar pembatas permanen, serta deretan hunian padat di sepanjang koridor menciptakan citra ruang yang berbeda dari kondisi agraris sebelumnya. Perubahan ini menandai pergeseran identitas visual Solear dari wilayah semi-perdesaan menuju karakter *peri-urban* yang semakin terintegrasi dalam sistem metropolitan.

Perkembangan penggunaan lahan di Solear menunjukkan bahwa kehadiran KRL tidak hanya meningkatkan mobilitas, tetapi juga mengubah struktur ruang dan kondisi lingkungan. Perubahan tersebut membawa dampak positif berupa pertumbuhan ekonomi dan integrasi wilayah, namun sekaligus menimbulkan konsekuensi ekologis seperti berkurangnya lahan pertanian, meningkatnya limpasan air, fragmentasi ruang terbuka, serta tekanan terhadap sumber daya air tanah yang dalam kondisi tertentu dapat meningkatkan kerentanan wilayah terhadap kekurangan air. Oleh karena itu, perkembangan transportasi perlu diimbangi dengan perencanaan ruang dan pengelolaan lingkungan yang berkelanjutan agar pertumbuhan wilayah tetap terkendali dan tidak merusak keseimbangan lingkungan.

4. Simpulan

Perkembangan wilayah Solear menunjukkan bahwa perubahan aksesibilitas transportasi, khususnya melalui integrasi sistem Kereta Rel Listrik (KRL), menjadi faktor kunci dalam transformasi wilayah *peri-urban*. Kebijakan penataan wilayah Jabotabek sejak dekade 1970-an hingga perubahan status administratif Tangerang membentuk fondasi struktural yang memungkinkan Solear berkembang sebagai kawasan penyangga metropolitan. Peningkatan konektivitas pasca-2013 mempercepat arus migrasi komuter dan

mendorong perubahan komposisi sosial masyarakat dari dominasi agraris menuju struktur yang lebih heterogen dan terintegrasi dengan sistem ekonomi perkotaan.

Transformasi sosial tersebut diikuti oleh perubahan fisik ruang yang signifikan. Konversi lahan pertanian menjadi permukiman, meningkatnya kepadatan bangunan di sekitar stasiun, serta bertambahnya infrastruktur pendukung menunjukkan bahwa aksesibilitas transportasi memiliki implikasi langsung terhadap pola pemanfaatan ruang. Solear tidak lagi dapat dipahami sebagai wilayah semi-perdesaan, melainkan sebagai bagian dari sistem konurbasi metropolitan yang terus berkembang.

Namun demikian, proses urbanisasi ini juga membawa konsekuensi ekologis yang tidak dapat diabaikan. Berkurangnya ruang terbuka, meningkatnya limpasan air permukaan, tekanan terhadap air tanah, serta perubahan struktur lanskap menjadi tantangan jangka panjang yang memerlukan pengelolaan berkelanjutan. Dengan demikian, perkembangan transportasi dan pertumbuhan wilayah perlu diimbangi dengan perencanaan tata ruang yang adaptif agar integrasi metropolitan tidak mengorbankan keseimbangan lingkungan lokal.

Pada akhirnya, dinamika yang terjadi di Solear mencerminkan karakteristik wilayah *peri-urban* Indonesia, di mana infrastruktur transportasi berperan sebagai penggerak utama transformasi sosial, spasial, dan ekologis yang saling berkaitan.

References

- Adisasmita, S. A. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu.
- Arsip Nasional Republik Indonesia. (n.d.). *Sejarah Kabupaten Tangerang*.
- Asy-Syahid, M. A., & Fauzi, M. A. N. (2023). *Tiga Dekade Sejarah dan Pembangunan Kota Tangerang*. Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Tangerang.
- Firman, T. (2002). Urban development in Indonesia 1990-2001: From the boom to the early reform era through the crisis. *Habitat International*, 229–249.
- Junaidi, J., Gani, I., & Noor, A. (2020). Analisis transportasi darat terhadap pertumbuhan ekonomi di provinsi kalimantan timur. *KINERJA*, 17(2), 264–269.
<http://journal.feb.unmul.ac.id/index.php/KINERJA>
- Kinanti, A. S., & Handayani, W. (2013). PERKEMBANGAN WILAYAH PERI URBAN: KAJIAN PERSPEKTIF DEMOGRAFI DAN KONDISI SOSIAL EKONOMI MASYARAKAT (Studi Kasus: Kecamatan Depok, Kabupaten Sleman). *Jurnal Teknik PWK*, 2, 727–737.
- Kuntowijoyo. (1999). *Pengantar Ilmu Sejarah*. Yayasan Bentang Budaya.
- Kusno, A. (2020). Middling urbanism: the megacity and the kampung. *Urban Geography*, 41(7), 954–970. <https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1688535>
- Maghfiroh, H. (2019). *Teknologi Kereta Api: Sistem dan Rolling Stock*. Graha Ilmu.
- Nugroho, S., Yuliani, E., & Kautsary, J. (2024). Fenomena Urban Sprawl terhadap Faktor-faktor Perubahan Penggunaan Lahan di Pinggiran Kota. *Uniplan: Journal of Urban and Regional Planning*, 1–8.
- PPID KAI. (n.d.). *Sejarah Stasiun Tigaraksa*.
- Ramlan, N., & Rudiarto, I. (2015). Pengendalian Urban Sprawl Di Wilayah Pinggiran (Studi Kasus: Perkembangan Kota Di Indonesia Dan Perancis). *Biro Penerbit Planologi Undip*, 11(4), 444–454.

Rita Kurniati, N. L. W. (2021). Dampak Ekonomi Pengoperasian Transjakarta Ditinjau dari Persepsi Pengguna. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 22(2), 194–205.

<https://doi.org/10.25104/jptd.v22i2.1669>

Setiawan, K. (2021). *Kereta Api di Jakarta dari Zaman Belanda hingga Reformasi*. Penerbit Buku Kompas.

Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2018). FAKTOR-FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN DI DKI JAKARTA. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik*, 4(3), 289–296.

Taqim, N. (1997). *Analisis dinamika penduduk terhadap perubahan fungsi lahan di Kotamadya Tangerang* (Thesis magister, Program Pascasarjana, Universitas Indonesia). Universitas Indonesia.

Yunus, H. S. (2008). *Dinamika wilayah peri-urban: Determinan masa depan kota*. Pustaka Pelajar.

Arsip:

Republik Indonesia. (1976). *Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 1976 tentang Pengembangan Wilayah Jabotabek*.

Republik Indonesia. (1981). *Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 50 Tahun 1981 tentang Pembentukan Kota Administratif Tangerang*.

Republik Indonesia. (1993). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 1993 tentang Pembentukan Kotamadya Daerah Tingkat II Tangerang*.