ANALISA KAWASAN KOTATUA JAKARTA DALAM ASPEK AKSESIBILITAS KAWASAN (STUDI KASUS: KAWASAN PASAR IKAN - TAMAN FATAHILLAH KOTATUA JAKARTA)

ANALYSIS OF JAKARTA'S OLD CITY AREA IN TERMS OF ACCESSIBILITY (CASE STUDY: FISH MARKET AREA - FATAHILLAH PARK,KOTA TUA JAKARTA

Pizza Agradiana
Program Studi Arsitektur Universitas Matana
pizza.agradiana@matanauniversity.ac.id

ABSTRACT
Kota Tua, an area of Jakarta, is known as a historical tourist destination in Jakarta. The irony is that this 334 ha area is only known to tourists for the existence of the Fatahillah Museum and its surroundings. The opinion that "you haven't visited Kotatua if you don't visit Fatahillah" has become a reference that Fatahillah is Kotatua. In fact, in the area that consists of 5 development zones, there are also other interesting places as tourist attractions. One of them is the Fish Market area, which is in the Sunda Kelapa zone. However, the road structure and winding circulation between these two areas mean that the Fish Market area is not integrated and less attractive to Kotatua tourists. For this reason, in this article, we will discuss that the role of accessibility factors is very influential in realizing connectivity/linkage between regional zones (the Fish Market area and Fatahillah Park).

***Keywords**: Accesibility, Linkage, Pasar Ikan Area, Kotatua Jakarta.*

ABSTRAK
Kawasan Kota tua Jakarta dikenal sebagai destinasi wisata sejarah di Jakarta. Ironinya, kawasan dengan luas ±334ha ini hanya dikenal oleh wisatawan dengan keberadaan Museum Fatahillah dan sekitarnya saja. Adanya anggapan “belum wisata ke kotatua kalau tidak mengunjungi Fatahillah”, telah menjadi acuan kalau Fatahillah adalah Kota tua. Padahal dalam kawasan yang terdiri dari 5 zona pengembangan tersebut, juga terdapat tempat menarik lainnya sebagai daya tarik wisata. Salah satunya kawasan Pasar Ikan yang berada dalam zona Sunda Kelapa. Namun struktur jalan dan sirkulasi yang berliku antar kedua kawasan ini membuat kawasan Pasar Ikan ini tidak terintegerasi dan kurang diminati oleh wisatawan Kota tua. Untuk itu dalam tulisan ini, akan membahas bahwa peran faktor aksesibilitas sangatlah berpengaruh dalam mewujudkan keterhubungan/linkage antar zona kawasan (kawasan Pasar Ikan dengan Taman Fatahillah).

Kata kunci: Aksesibilitas, Linkage, Kawasan Pasar Ikan, Kota tua Jakarta.

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kawasan Kota tua sebagai salah satu destinasi wisata di Jakarta, telah menjadi ikon tersendiri bagi wisatawan lokal maupun turis mancanegara. Saat mendengar kata kotatua, banyak yang membayangkannya adalah bangunan Museum Fatahillah dan sekitarnya, wisatawan beranggapan belum berwisata Kotatua kalau tidak mengunjungi kawasan Fatahillah ini. Padahal, dalam rencana induk kawasan kotatua, deliniasi area kotatua sangat luas sekitar ±334Ha. Dalam deliniasi zona inti kotatua, selain kawasan Fatahillah terdapat juga kawasan Sunda Kelapa, Museum Bahari/Pasar Ikan, ataupun Kali Besar. Salah satunya kawasan Pasar Ikan, yang terletak paling utara dari kawasan kotatua ini. Belum banyak wisatawan yang mengunjungi kawasan ini, mungkin karena tidak sekeren kawasan Fatahillah, namun masih tetap menarik untuk ditelusuri (Ferdi, 2017).

Kawasan Pasar Ikan sedang mendapat perhatian khusus dari pemerintah daerah DKI Jakarta dalam menggalakkan upaya pelestarian terhadap bangunan - bangunan

bersejarah Batavia yang masih tersisa, salah satu upayanya melalui revitalisasi kawasan Pasar Ikan menjadi Kawasan Sentra Wisata Bahari Jakarta yang terintegerasi dengan Kotatua. (Kompas.com, 2016). Dalam rencana induk kawasan kotatua, juga disebutkan salah satu visinya adalah meningkatkan kualitas fisik dan visual Kotatua dengan meningkatkan aksesibilitas. (Pergub No.36 Tahun 2014).

Faktanya, akses kendaraan bermotor dari kawasan Fatahillah harus memutar dahulu ke Jl.Kali Besar lalu masuk ke Jl.Tongkol baru sampai ke kawasan Pasar Ikan. Padahal jika dilihat dari pola jaringan jalan yang ada dapat langsung melalui Jl. Cengkeh menerus ke Jl.Tongkol. Namun sirkulasi kendaraan bermotor di kedua jalan ini berlawanan arah, jalannya 1 arah di sepanjang Jl.Cengkeh ke arah Fatahillah, dan sepanjang Jl.Tongkol sirkulasi kendaraan jalan menjadi 2 arah ke arah Pasar Ikan/Sunda Kelapa. Sehingga timbul masalah tidak adanya integerasi/linkage kawasan yang baik antara kawasan fatahillah dengan kawasan pasar ikan. Perbaikan dalam aspek linkage ini diperlukan untuk mendukung Kota Tua agar dapat mempertahankan fungsinya sebagai destinasi wisata dan area komersial.

1.2 Permasalahan

- Bagaimana mewujudkan integerasi/linkage kawasan yang baik antara kawasan fatahillah dengan kawasan pasar ikan?
- Bagaimanakah Perbaikan dalam aspek linkage ini diperlukan untuk mendukung Kota Tua agar dapat mempertahankan fungsinya sebagai destinasi wisata dan area komersial?

1.3 Tujuan Penelitian

- integerasi/linkage kawasan yang baik antara kawasan fatahillah dengan kawasan pasar ikan
- Perbaikan dalam aspek linkage ini diperlukan untuk mendukung Kota Tua agar dapat mempertahankan fungsinya sebagai destinasi wisata dan area komersial

1.4 Ruang Lingkup

Kawasan Pasar Ikan – Taman Fatahillah Kotatua Jakarta

2. Metode Penelitian

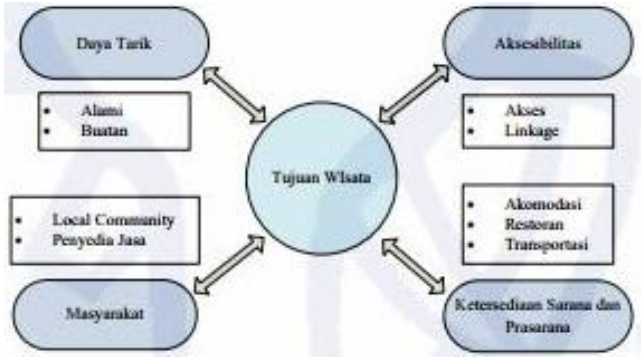
Dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif, dimana peneliti melihat, mengamati, mencermati pola sirkulasi dan aksesibilitas di dalam Kawasan Kotatua Jakarta dan menganalisa keterhubungan antar jalur sirkulasi yang ada di dalam Kawasan sehingga dapat diasumsikan membentuk linkage antar area Kawasan Sunda Kelapa dengan area Taman Fatahillah.

3. Hasil Penelitian

Dalam praktiknya, terdapat 5 komponen dasar pembentuk area pariwisata yaitu *Attraction, Accessibility, Activities, Amenities, dan Accommodation.* Dari kelima komponen tersebut, salah satu yang penting untuk dipertimbangkan adalah aksesibilitas, dimana aksesibilitas mencakup keseluruhan infrastruktur transportasi seperti sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung yang menghubungkan antar lokasi wisata maupun antar objek wisata satu sama lain yang ada dalam satu area destinasi wisata, termasuklah fasilitas yang disediakan seperti transportasi (sarana dan prasarana) akan menciptakan dan meningkatkan aksesibilitas ke tempat pariwisata tersebut.

Aksesibilitas termasuk salah satu aspek penting yang mendukung pengembangan pariwisata, karena menyangkut pengembangan lintas sectoral, sehingga tidak mungkin sesuatu obyek wisata mendapat kunjungan wisatawan tanpa adanya aksesibilitas. Dimana obyek wisata merupakan akhir perjalanan wisata dan harus memenuhi syarat aksesibilitas, artinya objek wisata harus mudah dicapai dan dengan sendirinya juga mudah ditemukan Dimana persyaratan aksesibilitas terdiri dari akses informasi berupa fasilitas yang mudah ditemukan dan mudah dicapai, memiliki kondisi jalan yang dapat dilalui dan sampai ke tempat obyek wisata serta harus ada akhir tempat suatu perjalanan. Sehingga, aksesibilitas, dapat diartikan sebagai konsep yang menghubungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Aksesibilitas tersebut terdiri dari prasarana (sistem jaringan jalan) yang ada beserta ketersediaan sarana untuk melakukan pergerakannya baik angkutan pribadi maupun angkutan umum.

Tingkat aksesibilitas suatu wilayah juga bisa diukur merujuk pada beberapa variabel seperti ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang, lebar jalan dan kualitas jalan. Seperti keberagaman pola pengaturan fasilitas umum terjadi akibat berpencarnya lokasi fasilitas umum secara geografis, berbeda jenis dan intensitas kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran lahan dalam suatu wilayah menjadi tidak merata (heterogen), dan faktor jarak bukan satu-satunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas. Apabila merujuk pada konsep destinasi wisata Gunn, aksesibilitas terbagi menjadi dua, yakni Akses dan Linkage. Akses merupakan pintu masuk atau penghubung antara suatu kawasan dengan kawasan lain, dalam hal ini dapat diartikan kawasan wisata satu dengan kawasan wisata lain disekitarnya. Sedangkan linkage disini berarti penghubung antar berbagai objek/kawasan wisata dalam suatu daerah. Linkage juga berkaitan dengan ketersediaan prasarana/infrastruktur jalan sebagai prasarana penghubung antar kawasan wisata tersebut.



Gambar 1. Konsep Destinasi Wisata
(Sumber : Tourism Planning, Gunn, Clare A, 2002)

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi pengembangan Kawasan pariwisata adalah aspek aksesibilitas, sehingga dalam Kawasan pariwisata dapatlah dikaitkan bahwa aspek aksesibilitas berpengaruh terhadap linkage Kawasan wisata yang saling berhubungan. Dalam hal ini area Taman Fatahillah dengan area Pasar Ikan yang saling berhubungan sebagai area destinasi wisata dan berada dalam satu Kawasan Kota tua Jakarta.
Sehingga, dapat disimpulkan beberapa aspek yang menentukan tingkat aksesibilitas suatu kawasan/wilayah dan menjadi variabel penelitian dalam kajian ini, yang terdiri atas :

1. Sistem Jaringan Jalan
2. Transportasi
3. Dimensi Jalan
4. Kualitas Jalan

Tabel 3.1. Variabel penelitian tingkat aksesibilitas

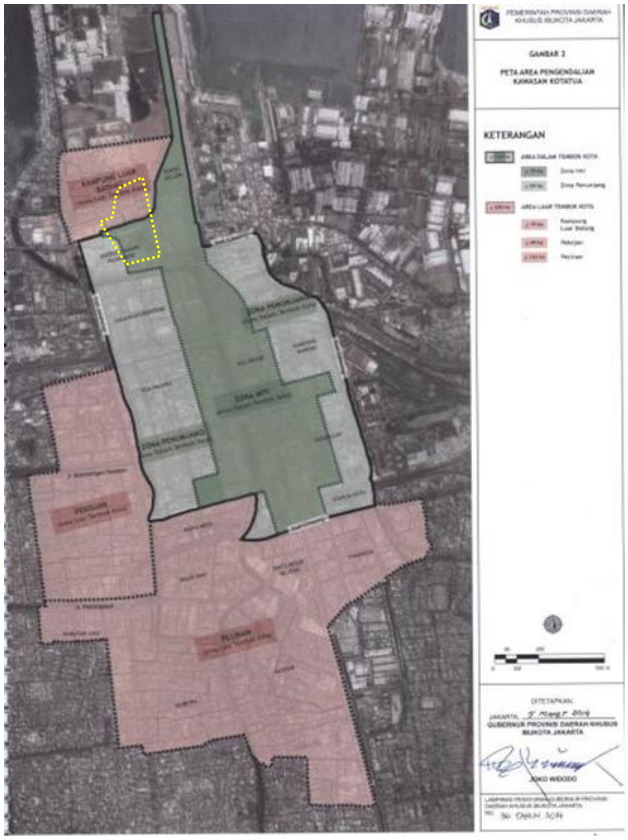
No.	Variabel	Definisi Operasional	Skala Pengukuran	Instrumen
	Tingkat Aksesibilitas			
1.	Jaringan Jalan	Pola jaringan jalan eksisting yang menghubungkan kawasan taman fatahillah dengan pasar ikan.	Ordinal (buah)	Peta dasar Observasi
2.	Transportasi	- Jenis moda transportasi yang melewati jalan sampel - Jumlah trayek angkutan /kendaraan umum yang melewati jalan sampel.	Ordinal (macam)	Observasi foto
3.	Dimensi Jalan	Dimensi / ukuran jalan sampel.	Ordinal (meter)	Peta dasar
4.	Kualitas Jalan	Kelayakan kualitas jalan sampel untuk dilalui.		Observasi

(Sumber : Analisa Penulis, 2017)

4. Pembahasan

Kawasan Pasar Ikan, merupakan titik awal perkembangan kota Jakarta. Perannya sangat penting sebagai pelabuhan dan pelelangan ikan pada abad ke-16. tahun 1997, namun berdasarkan keputusan Gubernur DKI No.268 tahun 1997pada tahun 1997 segala aktifitas pendaratan ikan di pelabuhan Sunda Kelapa ditutup, sehingga Pasar Ikan sebagai tempat pelelangan ikan tidak lagi melakukan kegiatan bongkar muat dan pelelangan ikan dari jalur laut. Sedangkan Menurut SK Gubernur No.36 tahun 2014, tentang Rencana Induk Kota Tua Jakarta, kawasan Pasar Ikan Luar Batang masuk dalam zona inti dalam area pengendalian Kawasan Kota tua.

Gambaran Umum Kawasan Kotatua Jakarta Dalam proses pembentukan sebuah kota atau kawasan, Kota Tua Jakarta berkembang di sepanjang aliran sungai Kali Besar, memiliki embrio kawasan yang menjadi cikal bakal pertumbuhan Kota Tua itu sendiri; yaitu kawasan di sekitar Kali Besar dan Taman Fatahillah. Pada masa lalu, kawasan Kota Tua Jakarta (*Oud Batavia*) merupakan gerbang utama akses masuk ke Jakarta melalui jalur perairan, salah satu jalur distribusi yang penting dengan berpusat di Pelabuhan Sunda Kelapa. Dijuluki "Permata Asia" dan "Ratu dari Timur" pada abad ke-16 oleh pelayar Eropa, Jakarta Lama dianggap sebagai pusat perdagangan untuk benua Asia karena lokasinya yang strategis dan sumber daya melimpah.



Gambar 4.1 Kawasan Pasar Ikan Termasuk Dalam Zona Inti Kawasan Kotatua Jakarta
(Sumber : Peta Rencana Induk Kotatua Jakarta, 2014)

Dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.36 Tahun 2014, tentang rencana induk kawasan kotatua, dijelaskan mengenai pengaturan kawasan kotatua sebagai pedoman dalam pengembangan kotatua yang lebih baik. Strategi penataan kawasan kotatua Jakarta, sesuai dengan Rencana Induk Kawasan Kotatua, diantaranya:

a. mempertahankan kondisi eksisting struktur dan morfologi kota yang masih tersisa serta mengembalikan jejak Kotatua Jakarta sejauh hal tersebut memungkinkan guna meningkatkan potensi ekonomi dan historis kawasan;
b. melakukan peningkatan dan perbaikan sarana dan prasarana infrastruktur secara bertahap sehingga menunjang kegiatan kawasan;
c. perbaikan aksesibilitas dan Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) melalui manajemen lalu-lintas yang terpadu;

d. melestarikan budaya masyarakat di kawasan Pasar Ikan, untuk memperkuat karakter sosial budaya masyarakatnya dalam pembangunan;
e. mewujudkan kepedulian dan melibatkan peran masyarakat terhadap pengembangan kawasan Pasar Ikan melalui sosialisasi, aktivitas sosial dan budaya, kerjasama antar berbagai elemen masyarakat dan pemerintah melalui sistem manajemen perkotaan dan sistem kelembagaan yang profesional dan transparan.

Rencana pengembangan kawasan Kotatua diwujudkan melalui penataan pada komponen pembentuk karakter historis, estetika, sosial dan budaya ruang kota yang meliputi: struktur jalan, tata guna lahan dan fungsi bangunan, tata bangunan, ruang terbuka dan lansekap, distribusi intensitas lahan, wajah jalan dan elemen khusus kota. Prinsip penataan struktur jalan di Kotatua antara lain: mempertahankan dan mengembalikan pola struktur grid Kotatua, dan mencegah perusakan pola tersebut akibat pengembangan kawasan.

Dalam penelitian ini, untuk membentuk karakter arsitektur kota yang baik, salah satunya melalui faktor aksesibilitas berkaitan dengan aspek pariwisata sebagai destinasi wisata, kawasan Kotatua Jakarta, hanya terkenal di zona Fatahillah, sebagian besar wisatawan yang datang hanya mengunjungi zona ini dan hanya mengenal Taman Fatahillah. Namun, disekitarnya masih banyak tempat menarik untuk dikunjungi. Salah satunya kawasan Pasar Ikan, yang terletak paling utara dari kawasan kotatua ini, belum banyak wisatawan yang mengunjungi kawasan ini. Karena itu, penulis mencoba meneliti faktor aksesibilitas antar kedua zona tersebut, dalam rangka untuk meningkatkan integerasi kawasan kotatua secara luas, dan membentuk ikatan karakter kawasan kotatua di kedua zona tersebut.

1. **Analisa makro kawasan Kotatua Jakarta**
   - **Sistem transportasi dan sirkulasi**

Sistem transportasi dan sirkulasi, kawasan Kota Tua Jakarta memiliki posisi yang strategis karena terletak pada simpul dan jalur pergerakan yang menghubungkan antar moda angkutan darat, laut dan udara. Sedangkan untuk angkutan darat terdapat Stasiun Jakarta Kota yang melayani rute kereta api dalam kota Jakarta dan daerah lain di luar Jakarta. Selain itu, pada kawasan ini terdapat jalan-jalan arteri primer, seperti arah barat-timur terdapat jalan Mangga Dua, Jembatan Batu, Asemka, Petongkangan,Perniagaan/KH.M.Mansyur dan arah utara–selatan terdapat jalan Gajah Mada/Hayam Wuruk, Pintu Besar Utara/Selatan.

Kawasan Kota Tua juga dilewati oleh Jalan Tol dalam kota yang menuju Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Pelabuhan Tanjung Priok. Di dalam kawasan sendiri, terdapat Pelabuhan Sunda Kelapa, yang berfungsi sebagai pelabuhan antar pulau (inter-insuler) bagi barang dan orang. Pelabuhan Sunda Kelapa ini memiliki nilai historis yang sangat penting sebagai cikal bakal berkembangnya kegiatan di kawasan Kota Tua.

Gambar 4.2. Peta jaringan sirkulasi kendaraan dalam Kawasan Kotatua Jakarta
Sumber : Dokumen Pribadi 2025)

Gambar 4.3 Mapping aspek aksesibilitas dalam Kawasan Kotatua Jakarta
Sumber : Analisa Penulis 2025

2. **Analisa mikro Zona Fatahillah – Zona Sunda Kelapa**

Sistem sirkulasi pada kawasan ini direncanakan cukup efisien dengan menggunakan pola jalan yang berbentuk grid. Namun pola grid tersebut belum termanfaatkan secara efektif karena dukungan pelayanan angkutan umum yang masih terbatas pada jalan-jalan utama kawasan. Hal ini menyebabkan terjadinya kelebihan volume kendaraan pada jalan-jalan tertentu, sedangkan jalan-jalan lainnya kurang dimanfaatkan. Beban jalan yang terlalu tinggi ini menyebabkan terjadinya kemacetan pada titik-titik tertentu, terutama pada waktu puncak (*peak hour*) pagi dan sore hari. Selain masih kurangnya pelayanan angkutan umum yang melalui kawasan Kota Tua, sampai saat ini belum terlihat keterkaitan antar moda, misalnya bagaimana menghubungkan antara bus, kereta api dan angkutan umum lainnya di dalam kawasan.

Gambar 4.4. Peta jaringan sirkulasi kendaraan dalam Kawasan Kotatua Jakarta
Sumber : Analisa Penulis 2025

Sedangkan untuk sistem sirkulasi manusia, pada awalnya pengembangan Kawasan Kota Tua Jakarta lebih diarahkan sebagai kawasan yang memperhatikan jalur pejalan kaki seperti halnya konsep pengembangan kota di Eropa dan lain-lain. Hal ini dapat dilihat dari disain jalan yang memberikan ruang bagi para pejalan kakinya. Namun saat ini banyak jalur pejalan kaki pada jalur ini yang tidak dapat dimanfaatkan dengan maksimal, adanya hambatan pada jalur trototar, jalur trotoar yang tidak menerus, perubahan fungsi ruang trotoar menjadi tempat parkir kendaraan bermotor dan lapak pedagang kaki lima serta kualitas trotoar yang kurang baik atau rusak.

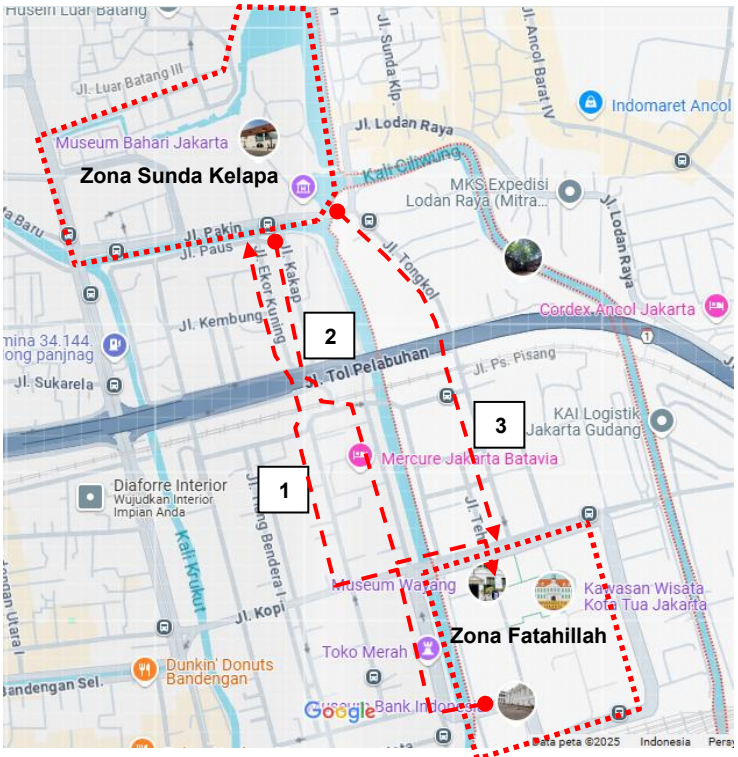
Gambar 4.4. Situasi jalur sirkulasi pejalan kaki yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah dalam Kawasan Kotatua Jakarta

Sumber : Google street view, 2025

3. **Analisa aksesibilitas kawasan Kotatua Jakarta**

A. Jaringan Jalan

Jalur jalan untuk kendaraan bermotor dan jalur pejalan kaki yang menghubungkan zona Fatahillah dengan zona Sunda Kelapa, terdapat 3 alternatif rute yang dapat ditempuh yaitu :



Gambar 4.5. Rute jaringan jalan yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah dalam Kawasan Kotatua Jakarta

Sumber : Analisa penulis 2025

- Pada jalur no.1, melalui Jl.Kali Besar Barat berbelok sedikit ke arah Jl.Kopi lalu berbelok lagi ke arah Jl. Roa Malaka Utara menuju Jl. Ekor Kuning. Dengan Panjang rute 2,2 km dan waktu tempuh 8 menit berkendara, jalur ini didominasi oleh kendaraan bermotor pribadi di sepanjang jalan nya, sudah tersedia jalur pejalan kaki berupa trotoar dan terdapat jalur transportasi umum (Transjakarta, JakLingko, Mikrolet) yang melewati Jl.Kali Besar Barat, Jl.Kopi dan Jl. Roa Malaka Utara, yang sayangnya tidak menerus sampai ke Jl.Ekor Kuning, sehingga jalur ini tidak aksesibel dilalui dengan transportasi umum, hanya dapat diakses dengan kendaraan pribadi dan berjalan kaki.

Gambar 4.6. Situasi jalan Jl.Kali Besar Barat, Jl.Kopi, Jl.Roa Malaka Utara (jalur no.1)
Sumber : Google street view, 2025

- Pada jalur no.2, melalui Jl. Kakap, berbelok sedikit melalui Jl.Ekor Kuning dan Jl.Tiang Bendera lalu menerus ke arah Jl.Kali Besar Barat dan berbelok ke arah Jl.Kunir. Dengan panjang rute 1,6 km dan waktu tempuh 6 menit berkendara, jalur ini didominasi oleh kendaraan bermotor pribadi di sepanjang jalannya, sudah tersedia jalur pejalan kaki berupa trotoar namun jarang sekali yang menggunakannya, terdapat sarana transportasi umum yang melewati jalur ini pada Jl.Kali Besar Barat dan Jl.Kunir namun tidak terhubung dengan Jl.Kakap, sehingga jalur ini juga tidak aksesibel dilalui untuk menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah dengan transportasi umum, hanya dapat diakses dengan kendaraan pribadi dan berjalan kaki.

Gambar 4.7 Situasi jalan Jl.Kakap, Jl.Kali Besar Barat, Jl.Kunir (jalur no.2)
Sumber : Google street view, 2025

- Pada jalur no.3, melalui Jl. Tongkol menerus ke arah Jl.Cengkeh dan langsung tiba di zona Fatahillah. Dengan panjang rute 750 m dan waktu tempuh 2 menit berkendara, jalur ini sedikit dilalui oleh kendaraan bermotor pribadi maupun pejalan kaki, terdapat sarana transportasi umum yang menghubungkan area parkir Taman Kota Intan ke arah zona Fatahillah, sebaliknya dari area parkir Taman Kota Intan ke zona Sunda Kelapa dengan arah yang berlawanan. Sehingga pada jalur ini dapat dilalui oleh transportasi umum dari zona Sunda Kelapa ke arah zona Fatahillah saja, tidak sebaliknya.

Gambar 4.8. Situasi jalan Jl.Cengkeh dan Jl.Tongkol (jalur no.3)
Sumber : Google street view, 2025

B. Sarana Transportasi

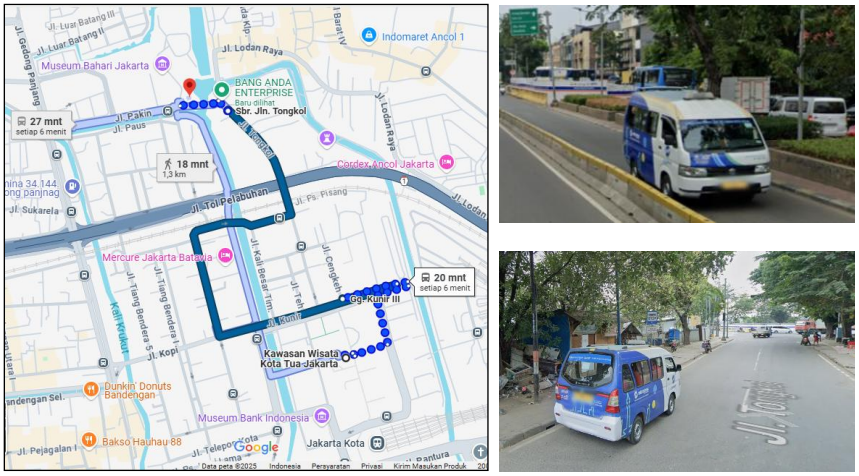
Terdapat berbagai macam sarana transportasi yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah, diantaranya :

- Transportasi pribadi, seperti mobil, motor, sepeda, delman, truk dan berjalan kaki.
- Transportasi umum, seperti mikrolet, JakLingko, Transjakarta, bajaj, kereta, bis, ojek.

Gambar 4.9 Berbagai moda transportasi yang dapat menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah
Sumber : Google street view, 2025

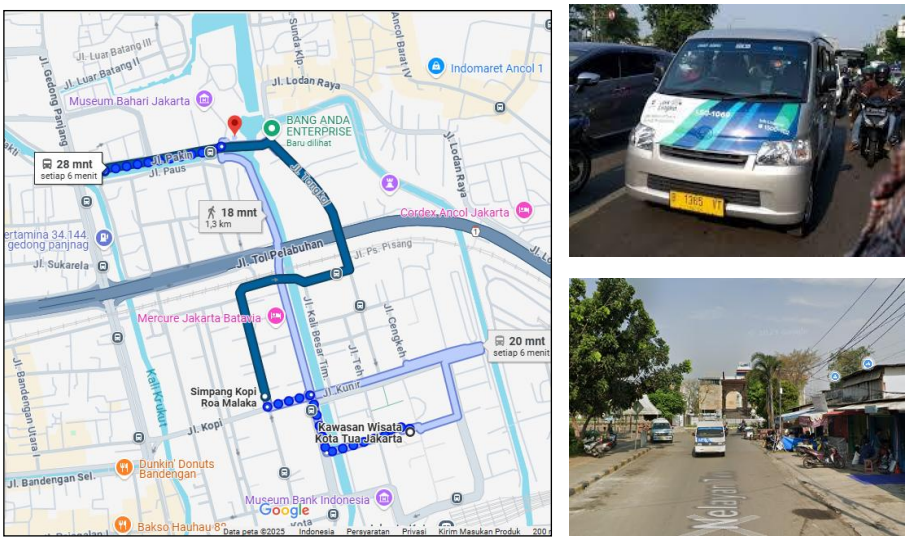
Berbeda dengan jaringan jalan, rute transportasi umum yang dapat menghubungkan kedua zona (zona Sunda Kelapa – zona Fatahillah), terdapat 2 rute perjalanan, yaitu :

- Rute 1 (dari zona Fatahillah menuju zona Sunda Kelapa), pengunjung dapat berjalan kaki dari Taman Fatahillah menuju Jl.Kunir, dan dapat melanjutkan dengan transportasi umum Jak-89 (jurusan Taman Kota Intan – Tanjung Priuk) dari halte terdekat, angkutan ini akan melalui Jl.Kunir, Jl. Roa Malaka Utara, Jl.Tiang Bendera, Jl.Nelayan Timur lalu berbelok ke arah Jl.Tongkol, berhenti turun di TPB Jl.Tongkol kemudian sedikit berjalan kaki dan tiba di zona Sunda Kelapa. Rute ini memiliki total waktu tempuh kurang lebih selama 20 menit.



Gambar 4.10 Rute 1 transportasi umum yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah.
(Sumber : Google street view, 2025)

- Rute 2 (dari zona Fatahillah menuju zona Sunda Kelapa), pengunjung dapat berjalan kaki dari Taman Fatahillah menuju Jl.Roa Malaka Utara sejauh 600m, dan dapat melanjutkan dengan transportasi umum Jak-10 (jurusan Tanah Abang – Kota) dari TPB Simpang Kopi Roa Malaka, angkutan ini akan melalui Jl. Roa Malaka Utara, Jl.Tiang Bendera, Jl.Nelayan Timur lalu berbelok ke arah Jl.Tongkol dan Jl.Pakin, dan berhenti turun di TPB Museum Bahari kemudian sedikit berjalan kaki dan tiba di zona Sunda Kelapa. Rute ini memiliki total waktu tempuh kurang lebih selama 28 menit.



Gambar 4.11 Rute 2 transportasi umum yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah.

Sumber : Google street view, 2025

C. Kualitas Jalan

Kualitas sebuah jalan sangatlah menentukan dalam kenyamanan berkendara bagi penggunanya, sebagaimana diketahui bahwasanya kualitas jalan dapat diketahui dari kondisi permukaan jalannya, baik kondisi struktural maupun fungsional sebagai indikatornya, namun Sebagai bahan kajian dalam tulisan ini, dibedakan menjadi 2 macam kondisi jalan yakni jalur trotoar untuk pejalan kaki dan jalur kendaraan.

Pada jaringan jalan yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah ini, kondisi eksisting terakhir pada bulan Mei 2025, menunjukkan kondisi jalur kendaraan sudah menggunakan struktur tanah padat dan bermaterial aspal sebagai penutupnya, jalan menerus, ada perbedaan level permukaan jalan dengan jalur trotoar, terdapat marka jalan yang jelas, tidak ada jalan yang rusak,dapat dilalui berbagai macam moda transportasi sehingga dapat dikatakan kualitas jalan untuk jalur kendaraan sudah baik. Sedangkan untuk jalur trotoarnya, sudah ada perbedaan level permukaan lebih tinggi dari jalur kendaran, menggunakan material conblok, sudah terdapat *guiding block* untuk pengguna difabel, namun sayangnya pada titik tertentu jalur trotoar ini banyak hambatan seperti adanya tiang listrik di tengah jalur, rambu lalu lintas, cermin cembung, adanya jalur trotoar yang tidak menerus dan perubahan fungsi trotoar menjadi area parkir kendaraan bermotor dan lapak PKL, yang dapat mengganggu aktivitas pejalan kaki menjadi tidak nyaman, sehingga dapat dikatakan kualitas jalan untuk jalur trotoar ini belum baik.

Gambar 4.12 Kondisi jalur kendaraan yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah.
Sumber : Google street view 2025

Gambar 4.13 Kondisi jalur trotoar yang menghubungkan zona Sunda Kelapa dengan zona Fatahillah.
Sumber : Google street view 2025

5. Kesimpulan dan Saran

Dari hasil penjabaran identifikasi dan analisa di atas, dapat disimpulkan bahwa terdapat beberapa rute jaringan jalan yang dapat menghubungkan area/zona Fatahillah dengan area/zona Sunda Kelapa (dalam hal ini area sekitar Pasar Ikan dan sekitarnya) yang sudah terhubung dengan baik, menerus, langsung namun belum aksesibel karena hanya dapat dilalui oleh moda transportasi pribadi, sedangkan untuk transportasi umum memiliki rute jaringan jalan yang berbeda dan harus memutar agak jauh rutenya, padahal terdapat satu koridor jalan yang langsung dapat menghubungkan kedua area tersebut, yaitu koridor Jl.Cengkeh – Jl.Tongkol namun belum termanfaatkan dengan maksimal sebagai rute transportasi umum maupun pribadi (khususnya berjalan kaki).

Sehingga dari hasil analisis ini, penulis memberikan rekomendasi terhadap koridor Jl.Cengkeh – Jl.Tongkol sebagai jalan yang keterhubungan, yang mempunyai aspek aksesbilitas yang baik dapat meningkatkan integerasi kawasan kotatua secara luas, dan membentuk ikatan karakter kawasan kotatua di kedua zona tersebut, dengan catatan diperlukannya aturan tegas untuk mengembalikan fungsi jalur trotoar sebagai jalur sirkulasi pejalan kaki dan perlu dilakukan peningkatan kualitas jalur trotoar, sehingga zona Sunda Kelapa dapat terintegerasi dengan zona Taman Fatahillah sebagai koridor destinasi wisata Kotatua.

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi pertimbangan dalam penataan aspek aksesibilitas /linkage antar kawasan Taman Fatahillah dengan kawasan Sunda Kelapa,dan dapat menghidupkan kembali kawasan Sunda Kelapa dengan memperhatikan potensi bangunan cagar budaya yang ada dengan lingkungannya, serta mempertimbangkan aspek ekonomi dan sosial masyarakat setempat.

DAFTAR PUSTAKA

Clare,A,Gunn. (2002). Tourism Planning : Basics, Concepts, Cases. Psychology Press.

Ferdi. (2017). “Ayo ke Museum Syahbandar dan Museum Bahari”. 17 Agustus 2017. http://ferdicullen.com/2017/08/17/ayo-ke-museum-menara-syahbandar-dan-museum-bahari

Kompas.com (2016). “Pasar Ikan Jadi Sentra Wisata”. 13 April 2016. http: https://megapolitan.kompas.com/read/2016/04/13/17040081/Pasar.Ikan.Jadi.Sentra.Wisata

Laterissa, Dian Islamiyati. (2022). Analisis Kerusakan Jalan dan Pengaruhnya Terhadap Umur Rencana serta Penanggulannya pada Jalan Halulu Kecamatan Tehoru Maluku Tengah. Jurnal Simetrik, Vol.12, No.2.

Miro, F. (2004). Transportasi Planning. Penerbit Erlangga.

Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 36 Tahun 2014 Tentang Rencana Induk Kawasan Kotatua Jakarta

Roday, S., Biwal, A., & Vandana, J. (2009). Tourism Operations and Management. Oxford University Press.

Sukarto, Ir.Haryono. (2003). Sistem Transportasi, Hal.2. Jakarta: Penerbit PT.Medisa.

Suwantoro, G. (2000). Dasar-Dasar Pariwisata. Penerbit Andi.

Wardiyanto. (2011). Perencanaan Pengembangan Pariwisata. Lubuk Agung.

Wikipedia. (2025). “Kotatua Jakarta”. https://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Tua_Jakarta)