



## KAJIAN KAWASAN KOTA LAMA TANGERANG BERDASARKAN KOMPONEN FISIK PARIWISATA PERKOTAAN

Prisca Bicawasti Budi Sutanty<sup>1</sup>, Lutfi Aulia Makarim<sup>2</sup>, Meirisa Trinkawati<sup>3</sup>, Gabriella Candani<sup>4</sup>,  
Paramesti Ardhana<sup>5</sup>, Muhammad Afrija Ardiansyah<sup>6</sup>

Universitas Pembangunan Jaya

E-mail: prisca.bicawasti@gmail.com

### Informasi Naskah:

Diterima:

13 Januari

Direvisi:

15 Februari 2026

Disetujui terbit:

15 Maret 2026

Diterbitkan:

Cetak:

29 Maret 2026

Online

29 Maret 2026

**Abstract:** Kota Lama Tangerang is a historic district with significant potential to be developed as a culture-based urban tourism destination; however, it faces challenges in the integration of its physical components. This study aims to identify the existing condition of the physical components of urban tourism and to analyze their level of suitability across three main corridors, namely Jalan Kisamaun, Jalan Bhakti, and Jalan Cilame. The research employed a descriptive-quantitative approach with an evaluative method based on the classification of primary, secondary, and additional elements in urban tourism theory. Assessment was conducted through ordinal scoring and weighting using the Weighted Product method to determine the suitability level of each corridor. The results indicate that Jalan Kisamaun achieved the highest suitability level (84.22%), classified as very high, due to the relatively strong integration of attractions, supporting facilities, and accessibility. Jalan Cilame falls within the high category (66.00%), while Jalan Bhakti is classified as moderate (57.78%) due to limitations in supporting accessibility. These findings highlight that the balance between attractions, facilities, and accessibility is a key factor in strengthening the area as a sustainable urban tourism destination.  
**Keyword:** Kawasan Kota Lama Tangerang, Physical Components of the Area, Urban Tourism

**Abstrak:** Kota Lama Tangerang merupakan kawasan bersejarah yang memiliki potensi sebagai destinasi pariwisata perkotaan berbasis budaya, namun menghadapi tantangan dalam integrasi komponen fisik kawasan. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting komponen fisik pariwisata perkotaan serta menganalisis tingkat kesesuaiannya pada tiga koridor utama, yaitu Jalan Kisamaun, Jalan Bhakti, dan Jalan Cilame. Pendekatan yang digunakan adalah deskriptif-kuantitatif dengan metode evaluatif berdasarkan klasifikasi elemen primer, sekunder, dan tambahan dalam teori urban tourism. Penilaian dilakukan melalui skoring ordinal dan pembobotan menggunakan metode Weighted Product untuk memperoleh nilai kesesuaian masing-masing koridor. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Jalan Kisamaun memiliki tingkat kesesuaian tertinggi (84,22%) dengan kategori sangat tinggi karena integrasi daya tarik, fasilitas pendukung, dan aksesibilitas yang relatif baik. Jalan Cilame berada pada kategori tinggi (66,00%), sedangkan Jalan Bhakti berada pada kategori sedang (57,78%) akibat keterbatasan aksesibilitas penunjang. Temuan ini menegaskan bahwa keseimbangan antara daya tarik, fasilitas, dan aksesibilitas menjadi faktor kunci dalam penguatan kawasan sebagai destinasi pariwisata perkotaan yang berkelanjutan.

**Kata Kunci:** Kawasan Kota Lama Tangerang, Komponen Fisik Kawasan, Pariwisata Perkotaan

### PENDAHULUAN

Kota Lama Tangerang memiliki sejarah panjang yang berkembang sejak masa kolonial Belanda, pendudukan Jepang, hingga pasca kemerdekaan. Kawasan ini tumbuh sebagai pusat perdagangan dan jasa di tepian Sungai Cisadane serta menjadi titik awal terbentuknya Kota Tangerang modern (Mulya & Saraswati, 2021). Karakter multikulturalnya tercermin melalui warisan arsitektur Tionghoa, Betawi, dan Sunda yang masih dapat dijumpai pada bangunan cagar budaya seperti Museum Benteng Heritage, Klenteng Boen Tek Bio, dan Masjid Jami Kali Pasir. Keberadaan elemen-elemen historis tersebut menjadikan Kota Lama Tangerang memiliki

potensi sebagai destinasi urban tourism berbasis budaya yang merepresentasikan identitas kota (Ameilia, 2025; Seto Prasetyo et al., 2017). Namun demikian, dinamika modernisasi dan ekspansi kawasan perkotaan baru memunculkan tekanan terhadap keberlanjutan kawasan bersejarah. Degradasi fisik bangunan, kurang optimalnya penataan fasilitas publik, serta tekanan alih fungsi lahan menjadi tantangan nyata dalam pengelolaan kawasan (Mulya & Saraswati, 2021; Sutanty et al., 2024). Secara normatif, arah kebijakan daerah dalam Rencana Pembangunan Daerah (RPD) Kota Tangerang 2024–2026 serta dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)

menegaskan pentingnya penataan destinasi wisata, penyediaan fasilitas yang memadai, serta peningkatan aksesibilitas yang aman dan nyaman guna mendukung pengembangan pariwisata berbasis budaya (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Tangerang, 2014; Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Tangerang, 2014). Program revitalisasi kawasan, termasuk penataan Kawasan Kuliner Pasar Lama pada akhir 2022, turut memperkuat komitmen tersebut (Tannuwijaya et al., 2025).

Meskipun demikian, kondisi eksisting menunjukkan adanya kesenjangan antara dokumen perencanaan dan implementasi di lapangan. Beberapa ruas jalan yang memiliki nilai historis dan signifikansi kawasan masih menghadapi permasalahan kualitas jalur pedestrian yang tidak merata, keterbatasan fasilitas pendukung wisata, serta konektivitas transportasi publik yang belum optimal baik menuju maupun di dalam kawasan. Ketidaksihinggaan ini berpotensi menurunkan kualitas pengalaman wisata dan menghambat optimalisasi kawasan sebagai destinasi budaya perkotaan.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penelitian ini memiliki urgensi untuk mengukur tingkat kesesuaian komponen fisik pariwisata perkotaan di Kawasan Kota Lama Tangerang terhadap arah kebijakan dan standar pengembangan destinasi berbasis budaya. Rasionalisasi penelitian terletak pada kebutuhan data empiris sebagai dasar evaluasi implementasi kebijakan serta perumusan rekomendasi pengembangan kawasan yang lebih terarah.

Tujuan penelitian ini adalah: (1) mengidentifikasi kondisi eksisting komponen fisik pendukung pariwisata perkotaan di Kota Lama Tangerang; (2) menganalisis tingkat kesesuaiannya terhadap kebijakan dan prinsip pengembangan kawasan cagar budaya; serta (3) merumuskan rekomendasi penataan kawasan guna mendukung pelestarian identitas budaya sekaligus meningkatkan daya tarik wisata dan manfaat ekonomi berkelanjutan bagi masyarakat lokal. Rencana pemecahan masalah dilakukan melalui pendekatan evaluatif terhadap komponen fisik kawasan, yang kemudian diterjemahkan dalam rekomendasi strategis berbasis temuan lapangan.

## TINJUAN PUSTAKA

### Pariwisata Perkotaan

Pariwisata perkotaan (urban tourism) merujuk pada aktivitas wisata yang berlangsung di kawasan kota dengan memanfaatkan konsentrasi atraksi budaya, sejarah, ekonomi, dan gaya hidup sebagai daya tarik utama. Kota menawarkan kombinasi unik antara warisan sejarah, arsitektur, fasilitas komersial, serta infrastruktur yang menjadikannya destinasi dengan intensitas kunjungan tinggi dan pola konsumsi wisata yang beragam (G. Ashworth & Page, 2011; Pender et al., 2005). Dalam konteks ini, kota tidak hanya berfungsi sebagai lokasi kunjungan, tetapi juga sebagai ruang pengalaman yang membentuk interaksi sosial, ekonomi, dan budaya.

Secara konseptual, elemen pembentuk destinasi pariwisata perkotaan dapat dikategorikan ke dalam komponen utama seperti atraksi primer, fasilitas pendukung, dan sistem aksesibilitas. Atraksi primer menjadi alasan utama kunjungan wisatawan, sedangkan fasilitas sekunder dan tambahan berperan dalam meningkatkan kenyamanan serta kualitas pengalaman wisata (Ruetsche, 2006). Struktur ini menunjukkan bahwa keberhasilan destinasi perkotaan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan objek wisata, tetapi juga oleh integrasi sistem pendukung kawasan secara menyeluruh.

Dalam perspektif heritage tourism, kawasan bersejarah di perkotaan memiliki posisi strategis karena mengandung nilai autentisitas, identitas lokal, serta kontinuitas sejarah yang membedakannya dari destinasi buatan (Timothy & Boyd, 2003). Pengelolaan kawasan heritage dalam konteks pariwisata perkotaan menuntut keseimbangan antara pelestarian nilai historis dan adaptasi terhadap kebutuhan kontemporer. Revitalisasi kawasan bersejarah perlu mempertimbangkan dimensi ekonomi, sosial, dan simbolik agar tidak terjadi komodifikasi berlebihan yang justru menghilangkan makna budaya kawasan (G. J. Ashworth, 2011).

Lebih lanjut, perkembangan pariwisata perkotaan erat kaitannya dengan konsep regenerasi kota (urban regeneration), di mana sektor pariwisata sering digunakan sebagai instrumen untuk menghidupkan kembali kawasan lama dan meningkatkan daya saing kota. Transformasi kawasan bersejarah menjadi destinasi wisata dapat mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, namun memerlukan perencanaan terpadu agar tidak menimbulkan tekanan terhadap lingkungan fisik maupun sosial (Richards, 2011). Dengan demikian, pengembangan pariwisata perkotaan memerlukan pendekatan evaluatif yang mempertimbangkan kualitas elemen fisik, aksesibilitas, serta keberlanjutan kawasan secara komprehensif.

### Kota Lama Tangerang

Kota Lama Tangerang merupakan salah satu kawasan permukiman tertua yang berkembang di tepian Sungai Cisadane dan memiliki peran historis sebagai simpul perdagangan sejak abad ke-17. Karakter kawasan dibentuk oleh keberadaan komunitas multietnis, khususnya Tionghoa Benteng, yang memengaruhi struktur spasial dan identitas budaya kawasan. Secara morfologis, pola perkembangan kawasan mengikuti koridor perdagangan dan jalur sungai, yang kemudian membentuk pusat aktivitas sosial dan ekonomi kota. Sebagai kawasan bersejarah, Kota Lama Tangerang memiliki sejumlah objek cagar budaya yang terdaftar, antara lain Museum Benteng Heritage, Klenteng Boen Tek Bio yang dibangun pada abad ke-18, serta Masjid Jami Kali Pasir sebagai masjid tertua di Tangerang dengan karakter arsitektur tradisional berciri lokal. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut tidak hanya merepresentasikan nilai arsitektural, tetapi juga mencerminkan akulturasi budaya dan harmoni sosial antar

komunitas (Asy Syahid & Maddeppungeng, 2023; Permatadewi & Gunawan, 2022). Selain itu, Pasar Lama di Jalan Cilame berfungsi sebagai pusat perdagangan dan kuliner yang aktif, sekaligus ruang penyelenggaraan festival budaya yang memperkuat citra kawasan sebagai destinasi wisata berbasis pengalaman.

## METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif-kuantitatif dengan rancangan evaluasi untuk mengukur tingkat kesesuaian komponen fisik pariwisata perkotaan di Kawasan Kota Lama Tangerang. Pendekatan pemecahan masalah didasarkan pada teori pariwisata perkotaan (Ruetsche, 2006), yang mengelompokkan elemen pembentuk destinasi wisata perkotaan ke dalam tiga kategori utama, yaitu elemen primer, elemen sekunder, dan elemen tambahan.

Elemen primer merupakan daya tarik utama kunjungan wisatawan, yang dalam konteks Kota Lama Tangerang meliputi bangunan bersejarah dan kawasan tepi Sungai Cisadane sebagai representasi identitas budaya lokal. Elemen sekunder mencakup fasilitas pendukung pengalaman wisata seperti akomodasi, tempat makan, dan pasar tradisional yang berkontribusi terhadap kenyamanan dan kepuasan pengunjung. Elemen tambahan meliputi aspek aksesibilitas dan keterhubungan kawasan, seperti jaringan transportasi publik, area parkir, serta fasilitas informasi wisata berupa papan petunjuk dan pusat informasi.

**Tabel 1.** Penilaian Variabel

Variabel	Sub Variabel	Parameter		
		Tinggi (3)	Sedang (2)	Rendah (1)
Keberadaan Daya Tarik	1 Keberadaan Landmark	Terdapat landmark dengan karakter visual ikonik dan ditunjang plaza taman	Terdapat landmark dengan karakter visual ikonik	Tidak terdapat landmark dengan karakter visual ikonik
	2 Keberadaan Bangunan Bersejarah	Terdapat dua atau lebih situs bangunan bersejarah	Terdapat satu situs bangunan bersejarah	Kurang dari dua situs bangunan bersejarah
	3 Keberadaan Jalan Bernilai Filosofis	Terdapat jalan dengan nilai filosofis yang mencerminkan identitas kota	Terdapat jalan dengan nilai filosofis	Tidak terdapat jalan dengan nilai filosofis
Keterjangkauan Fasilitas Pendukung	1 Ketersediaan Tempat Makan	Terdapat lebih dari satu jenis tempat makan	Terdapat satu jenis tempat makan	Tidak tersedia
	2 Keterjangkauan Tempat Makan	Terjangkau dalam radius <400 m	Terjangkau dalam radius 400-800 m	Terjangkau dalam radius >800m
	3 Ketersediaan Tempat Berbelanja	Terdapat lebih dari satu jenis tempat berbelanja	Terdapat satu jenis tempat berbelanja	Tidak tersedia
	4 Keterjangkauan Tempat Berbelanja	Terjangkau dalam radius <400 m	Terjangkau dalam radius 400-800 m	Terjangkau dalam radius >800m
	5 Ketersediaan Fasilitas Akomodasi	Terdapat lebih dari satu jenis akomodasi	Terdapat satu jenis akomodasi	Tidak tersedia
	6 Keterjangkauan Fasilitas Akomodasi	Terjangkau dalam radius <400 m	Terjangkau dalam radius 400-800 m	Terjangkau dalam radius >800m
Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang	1 Ketersediaan Moda Transportasi Umum	Terdapat lebih dari satu jenis moda transportasi umum	Terdapat satu jenis moda transportasi umum	Tidak tersedia
	2 Keterjangkauan Moda Transportasi Umum	Terjangkau dalam radius <400 m	Terjangkau dalam radius 400-800 m	Terjangkau dalam radius >800m
	3 Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	Terdapat jalur pejalan kaki yang tidak terputus dengan kondisi perkerasan yang baik pada dua sisi koridor	Terdapat jalur pejalan kaki yang tidak terputus atau kondisi perkerasan yang baik pada dua sisi koridor	Tidak ada kontinuitas
	4 Ketersediaan Atribut Jalan Penunjang Wisata	Terdapat atribut penunjuk jalan dan fasilitas parkir	Terdapat atribut penunjuk jalan atau fasilitas parkir	Tidak tersedia

Ruang lingkup penelitian meliputi tiga koridor utama di Kawasan Kota Lama Tangerang, yaitu Jalan

Kisamaun, Jalan Cilame, dan Jalan Bhakti yang terletak di Kelurahan Sukasari, Kecamatan Tangerang, Kota Tangerang, Provinsi Banten. Ketiga koridor dipilih berdasarkan fungsi strategisnya sebagai jalur utama dan pendukung yang telah berkembang sejak abad ke-17 sebagai simpul perdagangan, serta tercatat dalam dokumen perencanaan kota sejak tahun 1988 Sumber: (Ameilia, 2019; Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Tangerang, 2014; Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Tangerang, 2014).

Variabel penelitian terdiri atas tiga variabel utama sesuai klasifikasi Pariwisata Perkotaan, yang dijabarkan ke dalam sub-variabel dan indikator terukur. Definisi operasional variabel ditentukan berdasarkan keberadaan fasilitas, jumlah fasilitas, serta jarak keterjangkauan. Parameter pengukuran menggunakan skala ordinal 1–3 (rendah, sedang, tinggi). Rincian variabel, sub-variabel, indikator, dan parameter disajikan pada Tabel 1.

Teknik pengumpulan data meliputi data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui observasi lapangan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting elemen primer, sekunder, dan tambahan pada setiap koridor studi. Data sekunder diperoleh melalui studi literatur serta telaah dokumen perencanaan pemerintah dan penelitian terdahulu terkait pengembangan Kota Lama Tangerang.

Teknik analisis data dilakukan melalui beberapa tahapan. Pertama, setiap indikator diberi skor ordinal 1–3 sesuai hasil observasi. Kedua, dilakukan pembobotan antarvariabel menggunakan metode Weighted Product (WP) untuk memperoleh bobot ternormalisasi yang mencerminkan kontribusi relatif masing-masing variabel (Adiansyah et al., 2020; Delamartha, 2021; Rizki, Utomo, et al., 2024). Ketiga, nilai kesesuaian koridor dihitung sebagai jumlah tertimbang ( $\Sigma$  skor  $\times$  bobot) dan dikonversi ke dalam bentuk persentase terhadap nilai maksimum teoretis. Klasifikasi tingkat kesesuaian ditentukan menggunakan aturan Sturges (Sturges, 1926) ke dalam lima kategori, yaitu sangat rendah, rendah, sedang, tinggi, dan sangat tinggi. Hasil akhir analisis berupa nilai persentase kesesuaian, kategori klasifikasi, serta rekomendasi prioritas perbaikan pada masing-masing koridor.

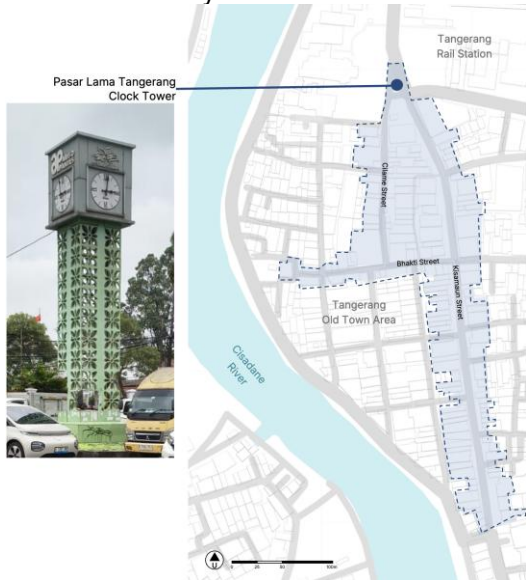
## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bagian ini menyajikan hasil penelitian yang berkaitan dengan tujuan. Hasil penelitian dapat dilengkapi dengan tabel, grafik (gambar), dan/atau bagan. Bagian pembahasan memaparkan hasil pengolahan data, menginterpretasikan penemuan secara logis, mengaitkan dengan sumber rujukan yang relevan, baik yang konsistens dengan hasil maupun yang kontra. Kemungkinan tindaklanjut kegiatan dapat juga disampaikan pada bagian ini [ARIAL, 10, normal, spasi tunggal].

### Keberadaan Daya Tarik

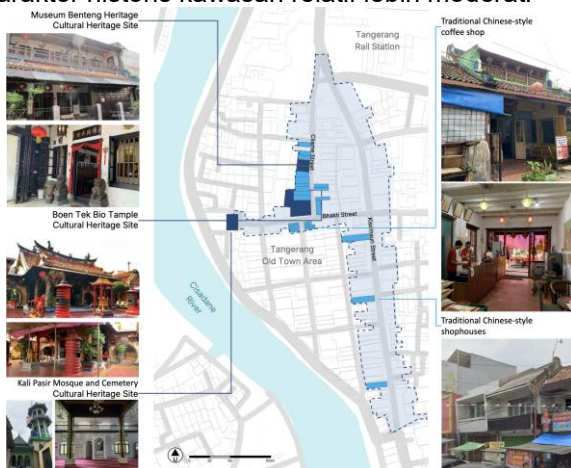
Keberadaan *landmark* di kawasan Kota Lama Tangerang menunjukkan distribusi yang tidak merata antar koridor. Jalan Kisamaun memiliki elemen penanda kawasan yang lebih kuat secara

visual dan orientasional, ditunjukkan oleh keberadaan menara jam Pasar Lama yang berfungsi sebagai titik identifikasi sekaligus simpul aktivitas (Gambar 1). *Landmark* tidak hanya mudah dikenali, namun juga memiliki daya tarik simbolik yang memperkuat citra kawasan (Lynch, 1960). Sementara itu, pada Jalan Bhakti dan Jalan Cilame, elemen penanda yang bersifat ikonik relatif lebih terbatas dan cenderung menyatu dengan aktivitas komersial di sekitarnya.



**Gambar 1.** Keberadaan *Landmark*

Keberadaan bangunan bersejarah pada Gambar 2 memperlihatkan konsentrasi yang signifikan terutama pada koridor utama yang berkembang sebagai jalur perdagangan lama (Seto Prasetyo et al., 2017). Jalan Kisamaun dan Jalan Cilame menunjukkan keberlanjutan karakter arsitektur tradisional Tionghoa melalui deretan ruko lama, keberadaan dengan Museum Benteng Heritage, serta Klenteng Boen Tek Bio yang menjadi elemen penting pembentuk identitas kawasan. Keutuhan visual dan kontinuitas fasad bangunan pada kedua koridor tersebut memperkuat citra budaya. Sebaliknya, pada Jalan Bhakti, keberadaan bangunan bersejarah masih dapat ditemukan namun tidak sebanyak dan sekuat dua koridor lainnya, sehingga kontribusinya terhadap pembentukan karakter historis kawasan relatif lebih moderat.



**Gambar 2.** Keberadaan Bangunan Bersejarah

Secara historis, Jalan Kisamaun, Jalan Bhakti, dan Jalan Cilame merupakan bagian dari jaringan ruang yang membentuk struktur awal perkembangan Kota Tangerang (Seto Prasetyo et al., 2017). Ketiganya memiliki makna filosofis sebagai koridor perdagangan dan interaksi sosial yang terhubung dengan Sungai Cisadane sebagai jalur transportasi utama pada masa lampau. Namun demikian, nilai filosofis tersebut belum sepenuhnya terartikulasikan dalam elemen fisik ruang publik. Minimnya penanda interpretatif, informasi sejarah, maupun narasi visual kawasan menyebabkan makna historis jalan lebih bersifat implisit daripada eksplisit.

**Keterjangkauan Fasilitas Pendukung**

Sebaran fasilitas tempat makan menunjukkan konsentrasi yang merata pada ketiga koridor penelitian (Gambar 3), khususnya di sepanjang Jalan Kisamaun dan Jalan Cilame yang berperan sebagai pusat aktivitas kuliner kawasan. Berdasarkan radius jangkauan 400 meter, sebagian besar titik fasilitas berada dalam cakupan yang saling tumpang tindih, sehingga menciptakan aksesibilitas pejalan kaki yang relatif optimal dari berbagai titik di dalam kawasan. Kondisi ini memperlihatkan bahwa aktivitas kuliner tidak hanya terkonsentrasi pada satu simpul, tetapi membentuk jaringan yang terintegrasi dengan koridor utama.



**Gambar 3.** Ketersediaan dan Keterjangkauan Tempat Makan

Fasilitas tempat berbelanja, yang didominasi oleh ruko dan aktivitas Pasar Lama, menunjukkan pola distribusi linear mengikuti struktur koridor perdagangan lama (Gambar 4). Cakupan radius 400 meter memperlihatkan bahwa sebagian besar area penelitian berada dalam jangkauan fasilitas belanja, terutama pada koridor yang berfungsi sebagai jalur utama aktivitas ekonomi. Pola ini menunjukkan adanya kontinuitas spasial antara fungsi komersial dan kondisi eksisting kawasan. Meskipun demikian, konsentrasi aktivitas belanja masih lebih kuat pada segmen tertentu, sehingga intensitas pengalaman ruang tidak sepenuhnya homogen di seluruh koridor.



**Gambar 4.** Ketersediaan dan Keterjangkauan Tempat Berbelanja

Berbeda dengan fasilitas makan dan berbelanja, ketersediaan fasilitas akomodasi dalam kawasan penelitian masih terbatas dan cenderung terpusat pada satu lokasi tertentu (Gambar 5). Pada radius 400 eter menunjukkan bahwa cakupan pelayanan akomodasi belum menjangkau seluruh koridor secara merata, sehingga akses terhadap fungsi inap belum sepenuhnya terintegrasi dengan struktur kawasan budaya. Keberadaan satu jenis fasilitas akomodasi menunjukkan bahwa fungsi wisata kawasan masih lebih berorientasi pada kunjungan harian (*day trip*) dibandingkan wisata bermalam (Pender et al., 2005).



**Gambar 5.** Ketersediaan dan Keterjangkauan Fasilitas Akomodasi

### Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang

Ketersediaan moda transportasi umum dalam kawasan penelitian menunjukkan pola yang terkonsentrasi pada titik kedatangan utama, khususnya di sekitar Stasiun Tangerang yang berada di bagian utara kawasan (Gambar 6). Koridor Jalan Kisamaun memiliki keterhubungan yang relatif lebih baik terhadap simpul transportasi dibandingkan Jalan Bhakti dan Jalan Cilame, baik dari segi jarak tempuh maupun kemudahan akses. Sementara itu, dua koridor lainnya bergantung pada konektivitas tidak langsung melalui jaringan jalan sekunder, sehingga tingkat keterjangkauannya terhadap moda transportasi umum cenderung lebih rendah.



**Gambar 6.** Ketersediaan dan Keterjangkauan Moda Transportasi Umum

Kualitas dan kontinuitas jalur pejalan kaki memperlihatkan perbedaan yang cukup signifikan antar koridor (Gambar 7). Jalan Kisamaun menunjukkan ketersediaan trotoar yang lebih jelas secara fisik, meskipun pada beberapa segmen masih terjadi gangguan fungsi akibat parkir kendaraan atau aktivitas informal. Sebaliknya, pada Jalan Bhakti dan Jalan Cilame, jalur pejalan kaki cenderung menyatu dengan badan jalan atau terfragmentasi, sehingga kenyamanan dan keamanan pedestrian menjadi kurang optimal.



**Gambar 7.** Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki

Atribut jalan penunjang wisata seperti lampu jalan tematik, panggung kegiatan, elemen dekoratif, dan penanda kawasan menunjukkan intensitas yang lebih kuat pada koridor dengan aktivitas wisata paling dominan (Gambar 8). Jalan Kisamaun menampilkan elemen visual yang lebih konsisten dalam membangun suasana kawasan, terutama pada segmen yang berfungsi sebagai pusat kuliner malam. Sementara itu, pada Jalan Bhakti dan Jalan Cilame, keberadaan atribut penunjang masih bersifat parsial dan belum membentuk identitas visual yang utuh. Ketidakterpaduan atribut ini menunjukkan bahwa strategi penataan elemen penunjang wisata belum sepenuhnya diterapkan secara merata, sehingga citra kawasan sebagai destinasi wisata tematik masih terkonsentrasi pada koridor tertentu.



**Gambar 8.** Ketersediaan Atribut Jalan Penunjang Wisata Skoring Komponen Fisik Perkotaan

Setelah dilakukan identifikasi variabel pada tiga koridor jalan, dilakukan penilaian skor pada masing-masing sub-variabel berdasarkan parameter yang telah ditentukan. Tabel 2 menyajikan hasil penilaian skor tiap sub-variabel serta nilai rata-rata pada tingkat variabel untuk setiap koridor penelitian. Pada variabel keberadaan daya tarik, nilai rata-rata menunjukkan perbedaan yang relatif kecil antar koridor, yaitu 2,33 pada Jalan Kisamaun serta 2,00 pada Jalan Bhakti dan Jalan Cilame. Nilai tersebut terutama dipengaruhi oleh konsistensi keberadaan bangunan bersejarah (rata-rata 3,00) dan jalan bernilai filosofis (rata-rata 2,00) pada seluruh koridor, sementara elemen landmark memiliki rata-rata terendah (1,33) dan hanya teridentifikasi secara dominan pada Jalan Kisamaun. Dalam konteks urban tourism, atraksi primer seperti bangunan heritage berperan sebagai faktor utama pembentuk identitas destinasi (Timothy & Boyd, 2003). Hal ini menjelaskan mengapa meskipun distribusi landmark tidak merata, keberadaan bangunan bersejarah mampu menjaga stabilitas nilai rata-rata variabel daya tarik wisata pada ketiga koridor.

**Tabel 2.** Penilaian Perkalian Skor dengan Bobot Variabel

Variabel	No	Sub-Variabel	Skor			Rata-Rata Skor
			Jalan Kisamaun	Jalan Bhakti	Jalan Cilame	
Keberadaan Daya Tarik	1	Keberadaan Landmark	2	1	1	1,33
	2	Keberadaan Bangunan Bersejarah	3	2	3	3,00
	3	Keberadaan Jalan Bernilai Filosofis	2	2	2	2,00
	<b>Rata-Rata Variabel Daya Tarik Wisata</b>			2,33	2,00	2,00
Keterjangkauan Fasilitas Pendukung	1	Ketersediaan Tempat Makan	3	3	3	3,00
	2	Keterjangkauan Tempat Makan	3	3	3	3,00
	3	Ketersediaan Tempat Berbelanja	3	3	3	3,00
	4	Keterjangkauan Tempat Berbelanja	3	3	3	3,00
	5	Ketersediaan Fasilitas Akomodasi	1	1	1	1,00
	6	Keterjangkauan Fasilitas Akomodasi	1	1	1	1,00
<b>Rata-Rata Variabel Keterjangkauan Fasilitas Pendukung</b>			2,33	2,33	2,33	
Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang	1	Ketersediaan Moda Transportasi Umum	2	1	1	1,33
	2	Keterjangkauan Moda Transportasi Umum	2	1	2	1,33
	3	Ketersediaan Jalur Pejalan Kaki	3	1	1	1,67
	4	Ketersediaan Atribut Jalan Penunjang Wisata	3	1	2	2,00
<b>Rata-Rata Variabel Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang</b>			2,50	1,00	1,5	

Pada variabel keterjangkauan fasilitas pendukung, seluruh koridor menunjukkan nilai rata-rata yang identik sebesar 2,33. Sub-variabel tempat makan dan tempat berbelanja memiliki rata-rata tertinggi (3,00), baik pada aspek ketersediaan maupun keterjangkauan, sedangkan fasilitas akomodasi menunjukkan rata-rata terendah (1,00). Kondisi ini mengindikasikan bahwa kawasan memiliki dukungan aktivitas ekonomi yang kuat berbasis kuliner dan perdagangan, namun belum sepenuhnya berkembang sebagai destinasi bermalam. Literatur pariwisata perkotaan menyebutkan bahwa dominasi fasilitas konsumsi harian dengan keterbatasan akomodasi cenderung menunjukkan pola kunjungan bersifat *day-trip tourism* dibandingkan *overnight tourism* (G. Ashworth & Page, 2011; Pearce, 1989). Dengan demikian, nilai rata-rata yang seragam pada variabel ini merefleksikan karakter kawasan yang aktif secara ekonomi, tetapi masih terbatas dari sisi fungsi inap.

Sebaliknya, pada variabel ketersediaan aksesibilitas penunjang, terlihat perbedaan rata-rata yang lebih signifikan antar koridor, yaitu 2,50 pada Jalan Kisamaun, 1,00 pada Jalan Bhakti, dan 1,50 pada Jalan Cilame. Perbedaan ini terutama dipengaruhi oleh variasi pada sub-variabel ketersediaan jalur pejalan kaki (rata-rata 1,67) dan ketersediaan atribut jalan penunjang wisata (rata-rata 2,00), serta keterjangkauan moda transportasi umum (rata-rata 1,33). Dalam kajian perencanaan transportasi dan destinasi wisata, aksesibilitas merupakan komponen krusial yang menentukan kualitas pengalaman ruang dan daya saing kawasan (Geurs & van Wee, 2004). Dengan demikian, variasi nilai rata-rata pada variabel ini menunjukkan bahwa integrasi sistem transportasi, pedestrian, dan elemen *streetscape* belum terdistribusi secara merata pada seluruh koridor, sehingga memengaruhi performa spasial masing-masing koridor.

**Tabel 3.** Hasil Penilaian Kesesuaian Komponen Fisik Pariwisata Perkotaan pada Setiap Koridor

Variabel	Skor Variabel			Bobot Variabel	Penilaian Skor			Skor Maksimal	
	Jalan Kisamaun	Jalan Bhakti	Jalan Cilame		Total (Skor x Bobot)			Skor Maksimal	Total Skor Maksimal
					Jalan Kisamaun	Jalan Bhakti	Jalan Cilame		
Keberadaan Daya Tarik	2,33	1,67	2,00	0,26	0,61	0,43	0,52	3	0,61
Keterjangkauan Fasilitas Pendukung	2,67	2,33	2,33	0,42	0,98	0,98	0,98	3	1,12
Ketersediaan Aksesibilitas Penunjang	2,50	1,00	1,50	0,32	0,80	0,32	0,48	3	0,80
Jumlah Kesesuaian Variabel					2,53	1,73	1,98		
Presentase Kesesuaian (Total Penilaian Skor / Skor Maksimal x 100%)					84,22%	57,78%	66,00%		
Klasifikasi Kesesuaian					Sangat Tinggi	Sedang	Tinggi		

Skoring komponen fisik perkotaan tersampaikan pada Tabel 3 yang didasari atas perkalian skor variabel dengan bobot masing-masing variabel pada setiap koridor penelitian menggunakan metode Weighted Product. Pendekatan ini memungkinkan evaluasi komponen fisik kawasan dilakukan secara komprehensif melalui integrasi beberapa variabel yang memiliki tingkat kepentingan berbeda (Triantaphyllou, 2000). Penggunaan metode pembobotan dalam kajian spasial perkotaan dinilai efektif untuk mengidentifikasi prioritas pengembangan berdasarkan kontribusi relatif tiap komponen terhadap kinerja kawasan (Rizki, Pamardhi-Utomo, et al., 2024). Dengan demikian, hasil skoring tidak hanya merepresentasikan nilai numerik, tetapi juga mencerminkan tingkat kesesuaian struktural kawasan terhadap prinsip pengembangan pariwisata perkotaan.

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa Koridor Jalan Kisamaun memiliki nilai kesesuaian tertinggi dengan total skor 2,53 atau persentase kesesuaian sebesar 84,22%, yang diklasifikasikan dalam kategori sangat tinggi. Dominasi nilai ini menunjukkan adanya integrasi yang relatif baik antara elemen daya tarik, fasilitas pendukung, dan aksesibilitas penunjang dalam satu koridor yang berfungsi sebagai pusat aktivitas wisata. Dalam perspektif urban tourism, keberhasilan destinasi perkotaan sangat ditentukan oleh keterpaduan antara atraksi primer, fasilitas sekunder, dan sistem aksesibilitas (G. Ashworth & Page, 2011; Ruetsche, 2006). Tingginya nilai pada koridor ini mengindikasikan bahwa Jalan Kisamaun telah memenuhi sebagian besar komponen pembentuk destinasi yang kompetitif secara spasial. Koridor Jalan Bhakti memperoleh total skor 1,73 dengan persentase kesesuaian sebesar 57,78% dan berada pada kategori sedang. Nilai ini terutama dipengaruhi oleh rendahnya performa pada variabel ketersediaan aksesibilitas penunjang, khususnya dalam aspek transportasi umum dan kualitas jalur pejalan kaki. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun kawasan memiliki potensi daya tarik dan fasilitas ekonomi yang memadai, keterbatasan integrasi sistem aksesibilitas dapat menurunkan kualitas pengalaman wisata secara keseluruhan. Literatur menyebutkan bahwa aksesibilitas merupakan faktor krusial dalam menentukan daya saing destinasi, karena memengaruhi kemudahan mobilitas dan kenyamanan pengunjung (Litman, 2007). Dengan demikian, performa sedang pada koridor ini menunjukkan adanya ketidakseimbangan antar komponen fisik kawasan.

Sementara itu, Koridor Jalan Cilame menunjukkan total skor 1,98 atau persentase kesesuaian sebesar 66,00% dan diklasifikasikan dalam kategori tinggi. Nilai ini mencerminkan kondisi kawasan yang memiliki daya tarik historis dan fasilitas pendukung yang relatif baik, namun belum sepenuhnya terintegrasi secara optimal pada aspek aksesibilitas dan atribut streetscape. Hasil ini menguatkan pandangan bahwa keberadaan elemen heritage saja tidak cukup untuk menjamin performa destinasi apabila tidak didukung oleh kualitas infrastruktur dan sistem penunjang yang memadai (Timothy & Boyd, 2003). Dengan demikian, perbandingan antar koridor menunjukkan bahwa tingkat kesesuaian kawasan sangat dipengaruhi oleh keseimbangan antar komponen fisik perkotaan, bukan semata-mata oleh kekuatan daya tarik utamanya.

Secara keseluruhan, hasil skoring komponen fisik perkotaan memperlihatkan bahwa struktur kawasan Kota Lama Tangerang masih bersifat terpusat pada satu koridor dominan. Temuan ini mengindikasikan perlunya strategi pengembangan yang lebih terdistribusi agar seluruh koridor dapat berfungsi sebagai satu kesatuan destinasi yang terintegrasi. Dalam konteks perencanaan kawasan budaya, pendekatan integratif yang menghubungkan atraksi, fasilitas, dan aksesibilitas secara spasial merupakan prasyarat untuk mencapai keberlanjutan dan peningkatan daya saing kawasan (Richards, 2011).

## KESIMPULAN

Tingkat kesesuaian komponen fisik pariwisata perkotaan di Kawasan Kota Lama Tangerang memiliki variasi antar koridor, dengan Koridor Jalan Kisamaun menunjukkan performa paling optimal dibandingkan Jalan Bhakti dan Jalan Cilame. Secara umum, variabel keberadaan daya tarik dan keterjangkauan fasilitas pendukung memperlihatkan kondisi yang relatif stabil dan merata, terutama didukung oleh konsistensi bangunan bersejarah serta dominasi aktivitas kuliner dan perdagangan. Namun demikian, variabel ketersediaan aksesibilitas penunjang menjadi pembeda utama antar koridor, khususnya pada aspek moda transportasi umum, kualitas jalur pejalan kaki, dan atribut jalan wisata. Hasil skoring berbobot menunjukkan bahwa Jalan Kisamaun berada pada kategori sangat tinggi dengan tingkat kesesuaian terbesar, yang mencerminkan integrasi relatif baik antara atraksi primer, fasilitas pendukung, dan sistem aksesibilitas. Jalan Cilame berada pada kategori tinggi dengan dukungan daya tarik dan fasilitas yang cukup kuat, namun masih memerlukan penguatan pada aspek aksesibilitas. Sementara itu, Jalan Bhakti berada pada kategori sedang akibat rendahnya kualitas dan distribusi elemen aksesibilitas penunjang, meskipun memiliki potensi historis dan fungsi ekonomi yang memadai.

Secara keseluruhan, struktur spasial kawasan masih bersifat terpusat pada satu koridor dominan, sehingga belum membentuk sistem destinasi yang terintegrasi secara merata. Temuan ini menegaskan bahwa keberhasilan pengembangan pariwisata

perkotaan tidak hanya ditentukan oleh keberadaan elemen heritage, tetapi juga oleh keseimbangan antara daya tarik, fasilitas, dan aksesibilitas dalam satu sistem kawasan yang utuh.

Berdasarkan hasil penelitian, disarankan agar strategi pengembangan kawasan difokuskan pada: (1) peningkatan kualitas dan kontinuitas jalur pejalan kaki pada koridor dengan nilai rendah; (2) pemerataan atribut jalan penunjang wisata untuk memperkuat identitas visual kawasan; (3) peningkatan konektivitas transportasi publik menuju dan di dalam kawasan; serta (4) pengembangan fasilitas akomodasi yang terintegrasi dengan karakter heritage kawasan untuk mendorong pergeseran dari pola kunjungan harian menuju wisata bermalam yang lebih berkelanjutan. Pendekatan ini diharapkan mampu memperkuat integrasi spasial kawasan dan meningkatkan daya saing Kota Lama Tangerang sebagai destinasi pariwisata perkotaan berbasis budaya.

## UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis menyampaikan apresiasi dan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LP2M) Universitas Pembangunan Jaya (UPJ) atas dukungan pendanaan yang diberikan melalui skema Hibah Internal Penelitian Dosen Pemula. Dukungan tersebut memungkinkan terlaksananya penelitian ini dengan baik, mulai dari proses pengumpulan data hingga penyusunan laporan akhir.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adiansyah, M. H., Ahsan, M., & Endy, B. A. (2020). Implementasi Metode Weighted Product Sebagai Sistem Rekomendasi Wisata Dan Kuliner Favorit Di Malang. *RAINSTEK: Jurnal Terapan Sains & Teknologi* 2, 2, 147–153.
- Ameilia, L. (2019). *Pengembangan Daya Tarik Wisata di Kawasan Kota Lama Tangerang sebagai Pariwisata Pusaka Perkotaan* [Institut Teknologi Bandung]. <https://digilib.itb.ac.id/gdl/view/44186/>
- Ameilia, L. (2025). *Pengembangan Daya Tarik Wisata di Kawasan Kota Lama Tangerang sebagai Pariwisata Pusaka Perkotaan*. Institut Teknologi Bandung.
- Ashworth, G. J. (2011). Preservation, conservation and heritage: Approaches to the past in the present through the built environment. *Asian Anthropology*, 10(1), 1–18.
- Ashworth, G., & Page, S. J. (2011). Urban tourism research: Recent progress and current paradoxes. *Tourism Management*, 32(1), 1–15. <https://doi.org/10.1016/J.TOURMAN.2010.02.002>
- Asy Syahid, A., & Maddeppungeng, A. (2023). Pemanfaatan cagar budaya Masjid Jami Kalipasir melalui fasilitasi pemajuan kebudayaan dan praktik spasial. *Civil Engineering for Community Development (CECD)*, 2(2), 124–138. <https://doi.org/10.62870/cecd.v2i2.22585>
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Tangerang. (2014). *Rencana Aksi Kota Pusaka (RKAP)*.
- Delamartha, A. H. (2021). *Tingkat Kesiapan Aksesibilitas Wisata Dalam Mengintegrasikan Obyek Wisata di Kabupaten Karanganyar Bagian Timur*. Universitas Sebelas Maret.

- Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Tangerang. (2014). *Rencana Strategis Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Tahun 2014-2019*.
- Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Litman, T. A. (2007). *Evaluating Accessibility for Transport Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Services and Activities*. Victoria Transport Policy Institute. [www.vtpi.org](http://www.vtpi.org)
- Lynch, K. (1960). *The Image of the City*. Mass: MIT Press.
- Mulya, A. P., & Saraswati. (2021, December 7). Kajian Pelestarian Kota Lama Tangerang dalam Aspek Elemen Kota berdasarkan Persepsi dan Preferensi Pengguna Ruang. *Bandung Conference Series: Urban & Regional Planning*.
- Pearce, D. G. . (1989). *Tourist Development*. Longman Scientific & Technical. [https://books.google.com/books/about/Tourist\\_Development.html?id=PB3ZYMEoe9UC](https://books.google.com/books/about/Tourist_Development.html?id=PB3ZYMEoe9UC)
- Pender, L., Sharpley, R., Sharpley, R., & Roberts, L. (2005). Managing Urban Tourism. *The Management of Tourism*, 162–174. <https://doi.org/10.4135/9781446214961>
- Permatadewi, R., & Gunawan, T. (2022). JEJAK HISTORIS KLENTENG BOEN TEK BIO SEBAGAI CAGAR BUDAYA WARISAN ETNIS TIONGHOA DI TANGERANG. *Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Sosial*, 1(1), 137–163. <https://doi.org/10.58540/JIPSI.V111.23>
- Richards, G. (2011). Creativity and tourism: The State of the Art. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1225–1253. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.07.008>
- Rizki, F., Pamardhi-Utomo, R., & Rahayu, M. J. (2024). Kesesuaian koridor sumbu filosofis Kota Yogyakarta bagian utara terhadap komponen fisik urban tourism. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Perencanaan Partisipatif*, 19(1), 269. <https://doi.org/10.20961/region.v19i1.66805>
- Rizki, F., Utomo, R. P., & Rahayu, M. J. (2024). Kesesuaian Koridor Sumbu Filosofis Kota Yogyakarta Bagian Utara Terhadap Komponen Fisik Urban Tourism. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Perencanaan Partisipatif*, 19(1), 269. <https://doi.org/10.20961/region.v19i1.66805>
- Ruetsche, J. (2006). Urban Tourism: What Attracts Visitors to Cities. *Lets Talk Business*, 117.
- Seto Prasetyo, A., Fatimah, T., & Padawangi, R. (2017). Perkembangan Kota Lama Tangerang dan Potensinya sebagai Destinasi Wisata Pusaka. *Vitruvian*, 7(1), 17.
- Sturges, H. A. (1926). The Choice of a Class Interval. *Journal of the American Statistical Association*, 21(153).
- Sutanty, P. B. B., Sumardiyanto, B., Diyaneswara, S. C., Parulian, J. P., & Kevin. (2024, September 12). Enchance Alun-Alun Utara Yogyakarta as a Cultural Urban Space. *Arte-Polis*.
- Tannuwijaya, W., Suryadjaja, R., & Herlambang, S. (2025). IDENTIFIKASI KONDISI PASCA PENATAAN KAWASAN KULINER PASAR LAMA TANGERANG. *Jurnal Sains, Teknologi, Urban, Perancangan, Arsitektur (Stupa)*, 7(1), 285–294. <https://doi.org/10.24912/stupa.v7i1.33943>
- Timothy, D., & Boyd, S. (2003). *Heritage Tourism*. Prentice Hall.

Triantaphyllou, E. (2000). A Comparative Study. In *Multi-criteria Decision Making Methods* (Vol. 44). Springer US. <https://doi.org/10.1007/978-1-4757-3157-6>