



KAJIAN PERMEABILITAS PADA KAWASAN WISATA KOTA TUA JAKARTA

Dedi Hantono^{1(*)}, Ari Widyati Purwantiasning², Yeptadian Sari³, Uly Irma Maulina Hanafiah⁴, Yuanita FD Sidabutar⁵, Zainal Musthapha⁶

^{1,2,3,6}Program Studi Arsitektur, Universitas Muhammadiyah Jakarta, Jakarta

⁴Program Studi Desain Interior, Universitas Telkom, Bandung

⁵Program Studi Perencanaan Wilayah, Universitas Batam, Batam

Abstract

Cities have their own historical values, including old building assets, and so does the city of Jakarta. Apart from being enjoyed, these old buildings provide an experience and view of the city's past. In an effort to preserve the area, Jakarta has carried out several revitalization efforts, especially in the aspect of accessibility for pedestrians. After this revitalization, the authors conduct a study regarding the success of the revitalization program. Moreover, widening pedestrian lanes by converting highways into special lanes for pedestrians. This research uses a qualitative method by taking a descriptive approach. The results of this study can be concluded that the revitalization effort by converting the road is considered successful enough so that the Old City Tourist Area of Jakarta can be easily identified, especially by pedestrians.

Abstrak

Setiap kota memiliki nilai historisnya masing-masing, termasuk aset bangunan tua, dan begitu pula dengan kota Jakarta. Selain untuk dinikmati, bangunan-bangunan tua ini memberikan pengalaman dan pemandangan masa lalu kota Jakarta. Dalam upaya melestarikan kawasan tersebut, Jakarta telah melakukan beberapa kali upaya revitalisasi, terutama dalam aspek aksesibilitas bagi pejalan kaki. Setelah dilakukannya revitalisasi tersebut, penulis melakukan studi mengenai keberhasilan program revitalisasi tersebut. Terlebih lagi, terdapat pelebaran jalur pejalan kaki dengan mengubah jalan raya menjadi jalur khusus untuk pejalan kaki. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan melakukan pendekatan deskriptif. Hasil dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa upaya revitalisasi dengan melakukan konversi jalan dinilai cukup berhasil sehingga Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta dapat dengan mudah dikenali, khususnya oleh pejalan kaki.

Kata Kunci: Konservasi, Kota Tua, Pedestrian, Permeabilitas, Revitalisasi

(*)Korespondensi: dedihantono@umj.ac.id (Dedi Hantono)

Informasi Artikel:

Dikirim : 12 November 2023
Ditelaah : 15 Desember 2023
Diterima : 27 Desember 2023
Publikasi : 31 Desember 2023

Januari – Juni 2024, Vol 4 (1): hlm 88-100
©2024 Institut Teknologi dan Bisnis Ahmad Dahlan.
All rights reserved.

PENDAHULUAN

Perjalanan sejarah yang panjang membuat Indonesia memiliki kota-kota dengan bangunan-bangunan yang sudah berusia sangat tua sebagai bagian dari wujud kota di masa lalu. Pada masa lalu, konstruksi sangat bergantung kepada kekuatan bata. Hal ini dapat terlihat bangunan-bangunan pada masa itu memiliki ketebalan dinding yang sangat tebal. Sejak industri semen sebagai bahan baku beton mulai berpengaruh pada masa pascakolonial maka konstruksi beton lebih sering dipakai karena kekuatannya (Hanum & Wasnadi, 2021). Konstruksi bata yang sudah mulai ditinggalkan namun masih berdiri kokoh sampai sekarang menjadi keunikan tersendiri pada bangunan yang tersisa. Bagi kota yang masih memiliki bangunan-bangunan tua dengan tetap mempertahankan dan melestarikan aset tersebut dapat memanfaatkan hal tersebut sebagai destinasi wisata dikunjungi (Butudoka, 2023). Kebanyakan orang masih menganggap kota sebagai tempat hiburan yang menarik untuk dikunjungi. Jika bangunan konservasi yang sarat akan nilai sejarah yang tinggi tersebut dapat dipandang sebagai aset maka konsep pariwisata perkotaan dapat berbentuk konsep kota wisata sejarah (Buhari et al., 2022). Konsep tersebut merupakan konsep pariwisata perkotaan yang memanfaatkan nilai-nilai masa lalu sebagai daya tarik wisatanya (Prakoso, 2022).

Salah satu kota yang memanfaatkan sejarah sebagai daya tarik wisatanya adalah kota Jakarta melalui Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta. Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta sendiri telah menegaskan bahwa Kawasan Kota Tua ditetapkan sebagai kawasan cagar budaya melalui Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 1766 Tahun 2015 tentang Penetapan Kawasan Kota Tua sebagai Kawasan Cagar Budaya. Keputusan guberbur ini menyebabkan berkembangnya kawasan tersebut dengan ditandai adanya revitalisasi Kawasan Kota Tua melalui sistem transportasi umum yang terintegrasi, pelebaran jalur pedestrian, penertiban pedagang kaki lima, dan lain-lain. Revitalisasi ini diharapkan menjadi potensi untuk menarik minat wisatawan agar berkunjung ke kawasan tersebut.

Ada beberapa faktor yang menjadi bahan pertimbangan bagi calon wisatawan untuk datang ke suatu daerah atau tempat, salah satunya adalah infrastruktur yang baik terutama aksesibilitas (Wakyudi et al., 2020) (Istiqah et al., 2023). Sejak dilakukan revitalisasi, transportasi umum dari dan menuju Kawasan Kota Tua semakin banyak pilihan, diantaranya: Bus Transjakarta, *Commuter Line*, Lintas Raya Terpadu (LRT), Moda Raya Terpadu (MRT), dan lain-lain yang saling terintegrasi. Selain perbaikan sistem transportasi umum, revitalisasi yang dilakukan adalah penataan jalur pedestrian yaitu berupa penghijauan, material, dan pelebaran jalur. Pada ruas jalan tertentu, usaha pelebaran jalur pedestrian ini bahkan sampai menutup dan mengalihfungsikan ruas jalan menjadi jalur pedestrian sepenuhnya. Hal ini diharapkan memberi dampak rasa aman dan nyaman bagi pengunjung selama berjalan kaki sambil menikmati bangunan tua yang berada di dalam Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta.

Usaha revitalisasi melalui perbaikan sistem transportasi publik dan jalur pedestrian ini diharapkan memberi kemudahan pergerakan bagi pejalan kaki antar satu bangunan dengan bangunan lain dalam aktivitas wisatanya. Untuk melihat keberhasilan usaha pemerintah tersebut maka penelitian ini melakukan kajian permeabilitas Kawasan Kota Tua Jakarta setelah upaya revitalisasi yang telah dilakukan. Oleh karena itu, penelitian ini melakukan pengkajian bagaimana kemudahan aksesibilitas dan identifikasi pada Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta pasca revitalisasi dalam perspektif pejalan kaki.

METODE

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif dengan melakukan pendekatan deskriptif. Adapun ruang lingkup penelitian ini terbatas pada permeabilitas pada Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta setelah revitalisasi. Teknik pengambilan data pada penelitian ini dilakukan dengan melakukan observasi dan literatur. Observasi dilakukan dengan mengamati lokasi penelitian secara langsung untuk mendapatkan data primer sebagai bahan kajian utama mengenai permeabilitas kawasan. Bedanya observasi, literatur digunakan untuk mencari data sekunder yang diperlukan melalui artikel jurnal, prosiding, buku, peraturan, dan lain-lain. Literatur berguna untuk membantu penulis dalam melakukan kajian atau analisa (Creswell, 2017).

Observasi dilakukan dengan cara pengamatan baik fisik lingkungan maupun mobilitas pengunjung selama menuju dan berada di dalam Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta. Pengamatan fisik ini dibantu dengan aplikasi *Google Maps* untuk membuat gambar blok-blok bangunan yang berada di dalam kawasan tersebut. Kondisi fisik dan mobilitas pengunjung merupakan gambaran dari permeabilitas yang merupakan kajian dari penelitian ini. Dalam menggambarkan kondisi tersebut dan menangkap fenomena yang terjadi agar dapat menjawab penelitian maka diperlukan literatur yang mendukung (Sugiyono, 2018).

Literatur atau teori utama yang dipakai pada penelitian ini adalah Teori Kevin Lynch (1960) dengan 3 prinsip dari konsep permeabilitas yang dibuatnya. Ketiga prinsip ini menjadi bahan kajian dari masing-masing fenomena yang ditemukan pada saat observasi. Apakah ketiga prinsip tersebut ditemui dalam penelitian ini atau malah ada satu bahkan lebih prinsip yang mungkin tidak ditemukan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Permeabilitas

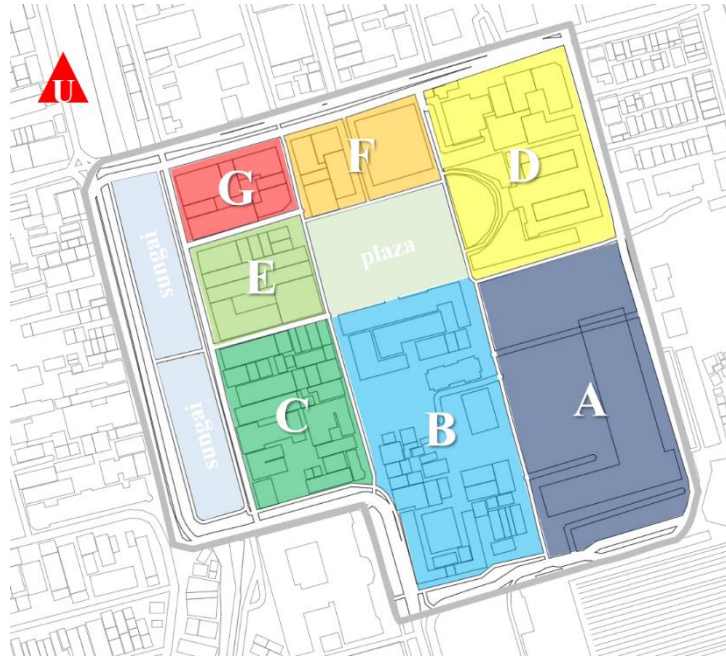
Dalam buku *The Image of The City*, Kevin Lynch menjelaskan tentang bagaimana suatu kota memberikan gambaran bagi orang-orang yang beraktivitas pada suatu kawasan atau kota melalui sebuah citra. Hal ini memberikan kemampuan

seseorang untuk mengidentifikasi suatu tempat dengan tepat dan cepat. Sejalan dengan hal tersebut, Purwantiasning (2022) memaparkan bahwa karakteristik dan fungsi suatu kawasan atau kota dapat memberikan citra kota yang baik melalui pendekatan identitas, struktur, dan *sense* (Purwantiasning et al., 2022). Identitas merupakan karakteristik atau ciri khas suatu obyek yang membedakannya dengan obyek lainnya (Rafsyanjani et al., 2020). Sementara itu struktur adalah bentuk hubungan spasial ruang kota yang jelas melalui aksesibilitas yang baik (Wicaksono & Chandra, 2023), sedangkan *Sense* atau makna merupakan hasil dari sebuah citra yang sangat bergantung terhadap kualitas fisik objek atau kawasannya.

Perluasan jalur pedestrian memberi dampak pengaburan hirarki antara pejalan kaki terhadap kendaraan bermotor pada ruang publik kawasan tersebut (Hanafiah & Asharsinyo, 2021). Permeabilitas suatu kota dapat diartikan sebagai sebuah kualitas perilaku dan visual pada sebuah kota dalam segi pergerakan dan visualnya (Hantono et al., 2021). Teori permeabilitas diperkenalkan oleh Kevin Lynch, mengedepankan potensi visual dan perilaku (Lynch, 1960). Permeabilitas merupakan sebuah teori yang membahas pencapaian atau aksesibilitas suatu ruang. Suatu kawasan atau kota yang memiliki fungsi beragam dapat dikatakan memiliki nilai permeabilitas yang lebih baik. Ada beberapa prinsip dalam konsep atau teori permeabilitas, yaitu: (1) blok bangunan; (2) lebar jalur; dan (3) hubungan jalur sirkulasi. Dalam penelitian ini, kajian permeabilitas kawasan wisata Kota Tua didasarkan pada prinsip-prinsip tersebut.

Blok Bangunan

Bentuk blok bangunan pada kawasan wisata Kota Tua Jakarta dapat mempengaruhi kemudahan aksesibilitas di dalam kawasan. Seperti yang terlihat pada Gambar 1 di bawah ini menunjukkan bahwa bentuk blok di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta cenderung memiliki bentuk grid (dibaca: grid bujur sangkar) yang terbagi menjadi 7 blok, diantara 4 blok tersebut memiliki pola memusat ke plaza yang ada di tengahnya. Blok A dan Blok B memiliki dimensi paling besar diantara blok lainnya sedangkan Blok C memiliki ukuran yang paling kecil. Selain lebih besar, Blok A memiliki bangunan yang paling tinggi di kawasan tersebut sehingga berpotensi terhadap pembentukan identitas kawasan. Pola kota yang berbentuk grid seperti ini memudahkan dalam mengidentifikasi kawasan (Adimagistra & Wahjoerini, 2020). Posisi blok yang sangat berdekatan dengan Stasiun Kota sebagai stasiun tertua dan stasiun utama baik tujuan dalam kota maupun luar kota di Jakarta menjadikan Blok A juga menguatkan potensi sebagai pembentuk citra kota.

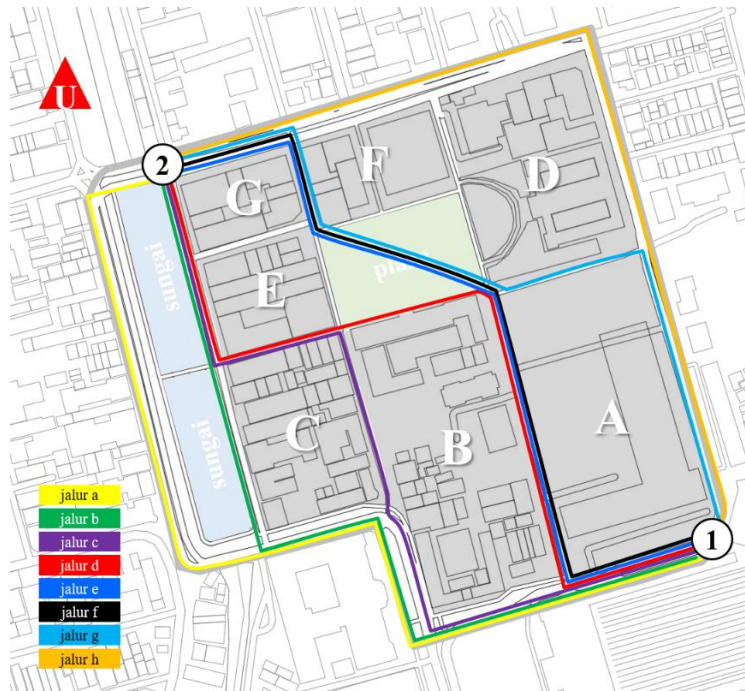


Sumber: Pribadi dan olah Google, 2022

Gambar 1. Blok Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta

Agar mengetahui kemudahan aksesibilitas atau pencapaian dari suatu titik ke titik lainnya di kawasan wisata Kota Tua, maka dilakukan beberapa pengadaian sebagai berikut.

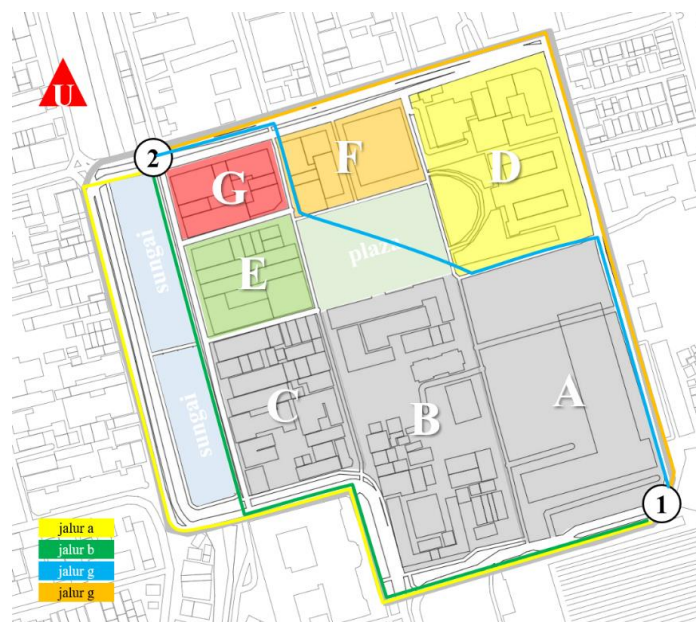
1. Jika dari titik 1 pada blok A yang terletak di sisi selatan akan menuju ke titik 2 yang terletak di sisi utara, terdapat beberapa alternatif jalur yang dapat dilalui, yaitu 1) jalur a (berwarna kuning); 2) jalur b (berwarna hijau); 3) jalur c (berwarna ungu); 4) jalur d (berwarna merah); 5) jalur e (berwarna biru); 6) jalur f (berwarna hitam); dan 7) jalur g (berwarna biru muda; dan 8) jalur h (berwarna jingga). Maka jalur yang mudah dan dekat untuk dilintasi dari titik 1 ke titik 2 digambarkan dengan jalur berwarna merah, jalur berwarna hitam, jalur berwarna biru, jalur berwarna ungu, dan jalur berwarna hijau, sedangkan jalur berwarna kuning dan jalur berwarna jingga akan lebih jauh jaraknya untuk dilintasi karena harus mengelilingi sisi terluar dari blok bangunan di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta seperti yang terlihat pada Gambar 2.



Sumber: Pribadi dan olah Google, 2022

Gambar 2. Alternatif Jalur dari Titik 1 ke Titik 2 di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta

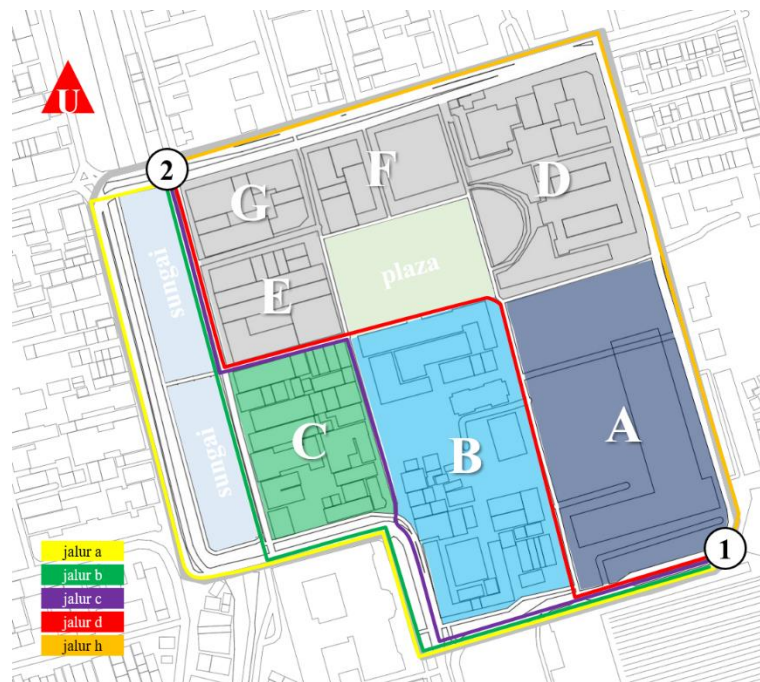
2. Jika blok A, B, dan C menyatu sehingga membentuk 1 blok yang besar, jalur yang mudah dilalui dari titik 1 ke titik 2 adalah jalur berwarna kuning, jalur berwarna hijau, jalur berwarna biru muda, dan jalur berwarna jingga. Maka jalur yang lebih mudah dan jaraknya dekat untuk dilalui adalah jalur hijau dan jalur biru muda karena jalur kuning dan jalur jingga mengelilingi sisi terluar dari blok-blok yang ada di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta seperti yang terlihat pada Gambar 3 di bawah ini.



Sumber: Pribadi dan olah Google, 2022

Gambar 3. Alternatif Jalur Jika Blok A, B, dan C Menjadi Satu Blok Besar

3. Jika Blok D, Blok E, Blok F, dan Blok G menjadi satu kesatuan blok yang besar maka jalur dari titik 1 ke titik 2 yang dapat dilintasi adalah jalur berwarna kuning, jalur berwarna hijau, jalur berwarna ungu, jalur berwarna merah, dan jalur berwarna jingga sehingga jalur yang mudah dan dekat dilalui dari titik 1 ke titik 2 adalah jalur berwarna merah, jalur berwarna ungu, dan jalur berwarna hijau sedangkan jalur berwarna kuning cenderung lebih sulit dan jauh jaraknya untuk dilintasi karena melewati sisi terluar dari Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta seperti yang terlihat pada Gambar 4 di bawah ini.



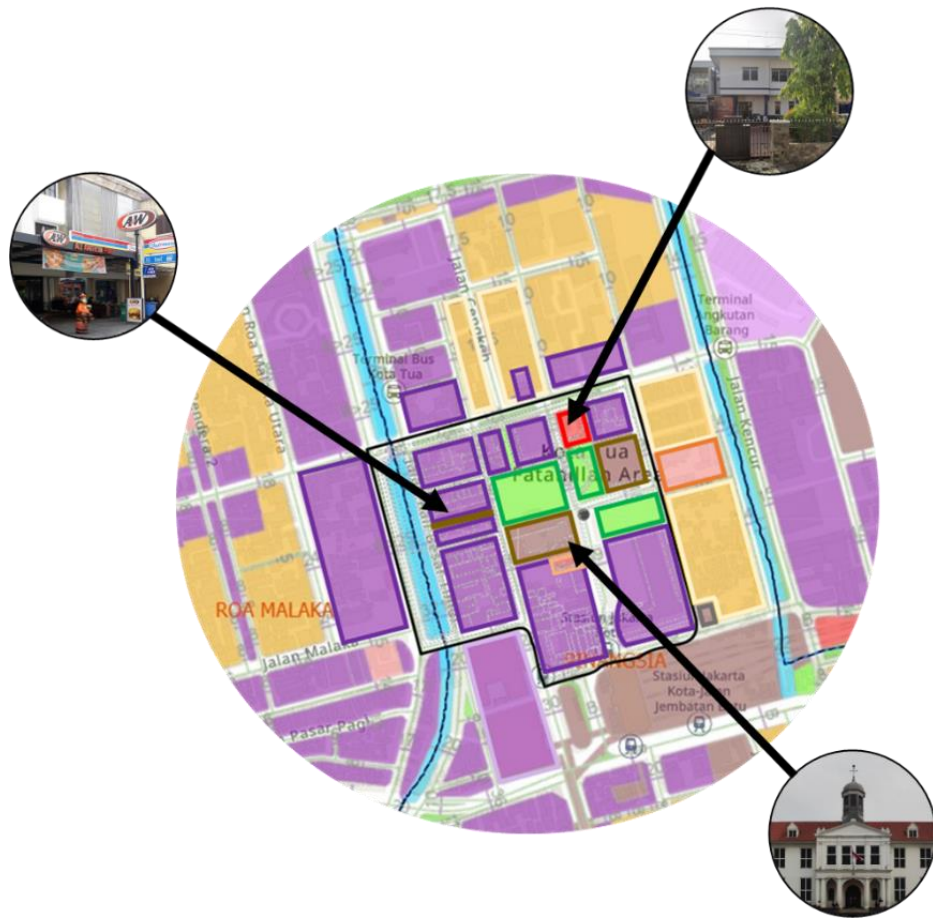
Sumber: Pribadi dan olah Google, 2022

Gambar 4. Alternatif Jalur Jika Blok D, E, F, dan G Menjadi Satu Blok Besar

Berdasarkan penggambaran yang dilakukan pada blok bangunan maka Kawasan Wisata Kota Tua memiliki aksesibilitas yang mudah dicapai karena pembentukan blok di dalamnya sehingga terdapat banyak alternatif jalur. Dengan banyaknya alternatif jalur, pengunjung menjadi dipermudah karena dapat memilih jalur untuk dilalui yang sesuai dengan kebutuhannya. Hal ini didukung oleh Bentley dkk (1985) dalam tulisan Purwantiasning (2022) yang menjelaskan bahwa dengan adanya pembagian blok menjadi blok-blok yang lebih kecil dapat memberikan nilai permeabilitas yang cukup tinggi karena terdapat banyak pilihan jalur yang mudah dan dekat jaraknya untuk dilalui (Purwantiasning et al., 2022).

Selain dari bentuk blok atau pembagian blok bangunan, indikator permeabilitas suatu kawasan dapat dilihat dari fungsi dari blok-blok bangunan pada kawasan tersebut. Fungsi bangunan yang ada di dalamnya terdiri dari bangunan museum, bangunan komersial, bangunan stasiun, dan bangunan pemerintahan. Dengan demikian, Kawasan Wisata Kota Tua memiliki fungsi bangunan yang beragam sehingga memiliki kualitas permeabilitas yang baik. Hal tersebut didukung oleh Yavuz dan Kuloglu (2014) dalam tulisan Purwantiasning dkk (2022) bahwa suatu kawasan dengan fungsi yang beragam memiliki nilai permeabilitas yang baik. Fungsi yang

beragam tersebut dapat meningkatkan penggunaan ruang dan tingkat permeabilitas seperti pada Gambar 5 di bawah ini.

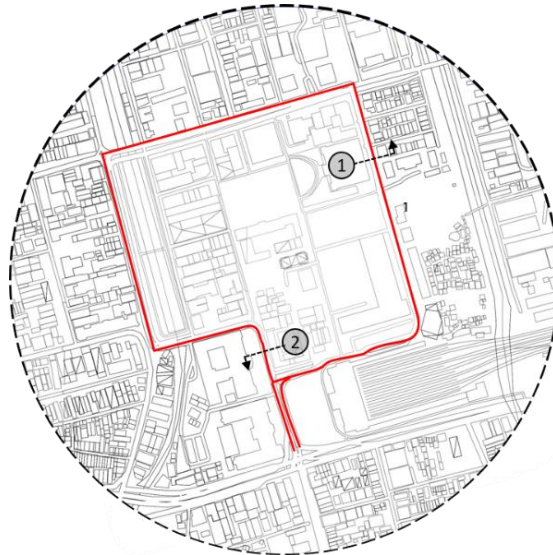


Sumber: Data Jakarta Satu, 2022

Gambar 5. Permeabilitas Berdasarkan Fungsi Bangunan

Lebar Jalur

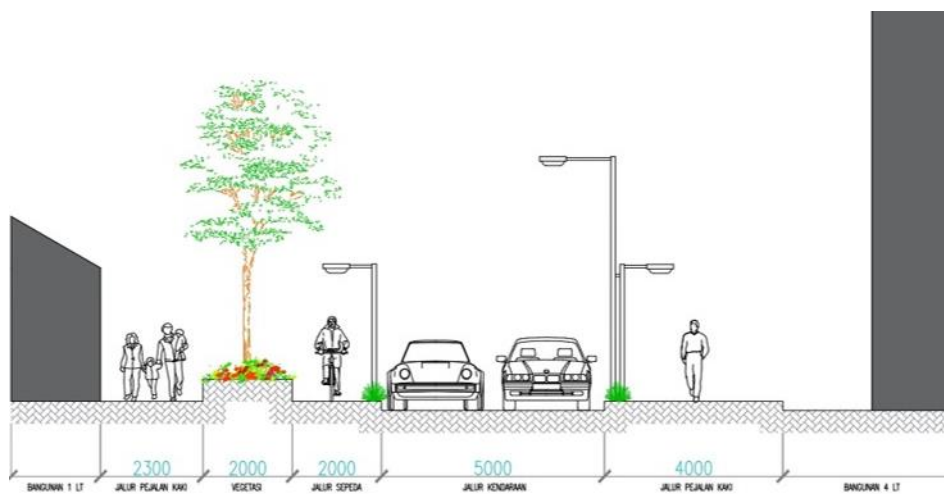
Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta memiliki lebar jalur yang beragam. Jalur sirkulasi yang ada berupa jalur pedestrian dan jalur kendaraan. Menurut Silavi et al (2017) dalam tulisan Purwantiasning dkk (2022) bahwa semakin lebar jalur pedestrian yang terdapat pada suatu kawasan maka nilai permeabilitas juga semakin lebih baik. Jalur sirkulasi yang memiliki ukuran yang besar akan memberikan keleluasan bagi orang yang bermobilitas di dalamnya karena masih banyak terdapat ruang yang tersisa atau tidak sempit (Purwantiasning et al., 2022).



Sumber: Pribadi dan olah Google, 2022

Gambar 6. Lebar Jalur di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta

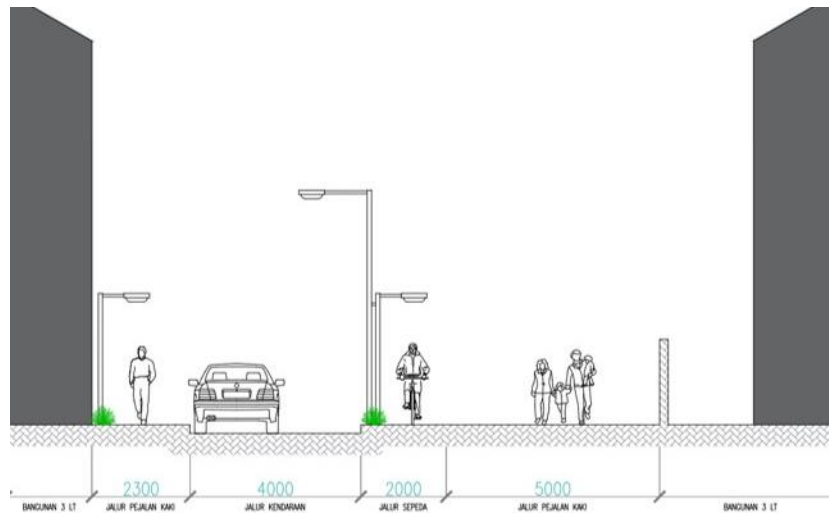
Jalur di titik 1 terdapat area pedestrian yang memiliki ukuran 2,3 m hingga 4 m. Letak pedestrian berada di sisi samping kanan dan samping kiri jalan. Selain jalur pejalan kaki, terdapat juga jalur sepeda yang berada di samping kiri jalan dengan lebar 2 m. Selain jalur pedestrian, jalur sirkulasi lainnya adalah jalur kendaraan selebar 5 m. Seperti pada Gambar 7 di bawah ini.



Sumber: Observasi, 2022

Gambar 7. Lebar Jalur di Titik 1

Jalur di titik 2 terdapat area pedestrian yang memiliki ukuran 2,3 m hingga 5 m. Letak pedestrian berada di sisi samping kanan dan samping kiri jalan. Selain jalur pejalan kaki, terdapat juga jalur sepeda yang berada di samping kanan jalan dengan lebar 2 m. Selain jalur pedestrian, jalur sirkulasi lainnya adalah jalur kendaraan selebar 4 m. Seperti pada Gambar 8 di bawah ini.



Sumber: Observasi, 2022

Gambar 8. Lebar Jalur di Titik 1

Hubungan Jalur Sirkulasi

Jalur sirkulasi yang terdapat di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta saling terhubung antara pedestrian dengan sirkulasi kendaraan. Bagian dalam kawasan wisata diperuntukkan bagi pejalan kaki dan pesepeda sedangkan jalur yang berada di sisi terluar kawasan diperuntukkan bagi kendaraan dan pejalan kaki serta pesepeda. Adanya hierarki yang lebih tinggi pada bagian dalam kawasan menunjukkan bahwa bagian dalam kawasan hanya bisa diakses oleh pejalan kaki saja. Hal ini dapat dilihat pada Gambar 9 di bawah ini.



Sumber: Observasi, 2022

Gambar 9. Hubungan Jalur Sirkulasi di Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta

KESIMPULAN

Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta sebagai kawasan yang memiliki beberapa bangunan konservasi menjadikan kawasan tersebut sebagai kawasan konservasi sesuai dengan ketentuan peraturan pemerintah daerah. Potensi tersebut menjadikan kawasan ini menjadi salah satu tujuan obyek wisata khususnya wisata sejarah di Jakarta. Kawasan ini terbagi atas 7 blok, dua blok diantaranya memiliki dimensi yang paling besar, dan 1 blok tersebut terdapat satu bangunan yang paling tinggi. Posisi yang berseberangan dengan stasiun menjadikan blok dan bangunan tersebut sebagai faktor identitas pada kawasan tersebut. Di antara blok tersebut juga terdapat jalur pedestrian yang sangat lebar yang berasal dari alihfungsi jalan raya yaitu Jalan Lada. Aksesibilitas yang langsung dari pusat transportasi publik ini pun menguatkan permeabilitas kawasan tersebut. Alur pejalan kaki diawali dari pedestrian tersebut. Bangunan tinggi yang berada di blok depan membantu usaha revitalisasi dalam pembentukan citra kota. Posisi yang berada di blok depan dekat dengan Stasiun Kota menambah kesan yang dimaksud tersebut.

Teori permeabilitas Kevin Lynch yang terdiri atas 3 prinsip memberi dampak pada konsep permeabilitas yang kuat pada kawasan. Dari ketiga prinsip tersebut maka prinsip “Lebar Jalur” cukup berhasil dalam membentuk permeabilitas Kawasan Wisata Kota Tua Jakarta.

Ucapan Terima Kasih

Akhir kata, kami ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Muhammadiyah Jakarta (LPPM-UMJ) yang telah membantu penelitian ini melalui pemberian dana sesuai dengan *SK Rektor UMJ No.361 Tahun 2023 tentang Penetapan Dosen Penerima Pendanaan Hibah Penelitian Internal Tahun Pelaksanaan 2023*. Tidak lupa kami sampaikan ungkapan terima kasih pula kepada Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta yang memberikan kesempatan berharga ini kepada kami untuk melakukan penelitian hingga terbitnya artikel ini sebagai luaran penelitian yang telah direncanakan sebelumnya. Kami berharap semoga artikel ini dapat bermanfaat bagi pembaca. Terima kasih.

DAFTAR PUSTAKA

- Adimagistra, T., & Wahjoerini, W. (2020). Identifikasi Morfologi Kawasan Pesisir Pantai di Kota Semarang dan Perkembangannya (Studi Kasus : Pantai Marina). *Indonesian Journal of Spatial Planning*, 1(1), 1–6. <https://doi.org/10.26623/ijsp.v1i1.1897>
- Buhari, G. N., Pramitasari, D., & Saifullah, A. (2022). Persepsi Wisatawan terhadap Kualitas Produk Wisata : Fort Rotterdam, Di Makassar. *Sinektika: Jurnal Arsitektur*, 19(1), 96–106. <https://doi.org/10.23917/sinektika.v19i1.15501>
- Butudoka, Z. (2023). Aspek Kebudayaan dan Kontinuitas dalam Arsitektur

- Vernakular. **Ruang: Jurnal Arsitektur**, 17(1), 46–53.
- Creswell, J. W. (2017). **Research Design - Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran** (4th ed.). Pustaka Pelajar.
- Hanafiah, U. I. M., & Asharsinyo, D. F. (2021). Fenomena Dinamika Kepublikan dalam Hirarki Ruang Kawasan Publik Kota. **Jurnal Potensi**, 1(1), 16–22. <https://doi.org/10.37776/jpot.v1i1.654>
- Hantono, D., Setioko, B., & Indarto, E. (2021). **Kualitas Visual Pada Ruang Terbuka Publik Kawasan Konservasi Arsitektur**. CV. Pena Persada. <https://doi.org/10.31237/osf.io/etgpw>
- Hanum, N. N., & Wasnadi, H. F. (2021). Jejak Beton dan Modernisasi Arsitektur dalam Pembangunan Periode Pascakolonial di Indonesia. **Rustic: Jurnal Arsitektur**, 1(2), 44–55. <https://doi.org/10.32546/rustic.v1i2.1743>
- Istiq, S., Putra, R., Sidabutar, Y. F., & Raymond. (2023). Pengembangan Kearifan Lokal dan Infrastruktur Untuk Meningkatkan Kualitas Wisata Kampung Tua Batu Besar Kota Batam. **Jurnal Potensi**, 3(2).
- Lynch, K. (1960). **The Image of The City**. The M.I.T. Press.
- Prakoso, A. A. (2022). **Konsep dan Teori Desa Wisata**. CV. Pena Persada.
- Purwantiasning, A. W., Prayogi, L., Sari, Y., & Hantono, D. (2022). Kajian Permeabilitas Pada Kawasan Bersejarah Boat Quay, Singapura. **Jurnal Arsitektur Dan Perencanaan (JUARA)**, 5(1), 1–13. <https://doi.org/10.31101/juara.v5i1.2202>
- Rafsyjanjani, M. A., Rahmah, A. A., Wati, G. L., & Hantono, D. (2020). Persepsi Masyarakat Terhadap Pemanfaatan Ruang di Pasar Kencar Jakarta Barat. **Jurnal Arsitektur Dan Perencanaan (JUARA)**, 3(2), 153–159. <https://doi.org/10.31101/juara.v3i2.1328>
- Sugiyono. (2018). **Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R dan D**. CV. Alfabeta.
- Wakyudi, W., Ardiansyah, A., & Marwati, A. (2020). Rencana Pengembangan Lanskap Ekowisata Kawasan Penyangga Taman Nasuinal Ujung Kulon (Tnuk) Provinsi Banten. **Rustic: Jurnal Arsitektur**, 1(1), 39–47. <https://doi.org/10.32546/rustic.v1i1.888>
- Wicaksono, T., & Chandra, N. (2023). Kajian Prinsip Transit Oriented Development pada Kawasan Intermoda Cisauk. **Rustic: Jurnal Arsitektur**, 3(1), 15–27. <https://doi.org/10.32546/rustic.v3i1.1906>