

PENERAPAN PRINSIP WALKABILITYDALAM KAWASAN PERMUKIMAN DAN STASIUN LRT DI CIBUBUR JAKARTA TIMUR

Micco Elfandi¹, Ashadi¹,Dedi Hantono¹

¹Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta

mico.elf@gmail.com

ashadihadiwinoto@yahoo.co.id

dedihantono@gmail.com

ABSTRAK. Konsep penataan yang ada pada kawasan permukiman di Cibubur didasarkan oleh pertumbuhan cerdas atau *Smart Growth* yang memiliki beberapa prinsip yang salah satunya adalah tersedianya sarana dan prasarana bagi pejalan kaki baik *pedestrian* maupun pesepeda atau disebut *walkability* yang memiliki tujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor menjadi penggunaan transportasi publik berupa LRT yang sedang dalam pembangunan dan penggunaan sepeda di dalam kawasan serta bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang *livable*. Lokasi kawasan permukiman berada di Jalan akses Tol Jagorawi yang terletak di wilayah Kecamatan Ciracas, Jakarta Timur. Perencanaan yang dilakukan pada kawasan ini terfokus pada akses bagi pejalan kaki dari hunian rumah deret dan rumah susun menuju ke titik pusat kegiatan dan sebaliknya dengan luas site ±56 Ha dan luas permukiman ±22 Ha. Dimensi *walkability* terdiri atas tiga komponen, yaitu komponen kenyamanan, keselamatan dan dukungan kebijakan. Dukungan kebijakan walkabilitas di Indonesia terdapat dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 03 tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan dan Pemanfaatan, Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan, yang keberadaannya bertujuan untuk memenuhi ketersediaan prasarana dan sarana jaringan pejalan kaki di kawasan perkotaan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji sarana dan prasarana walkabilitas yang ada pada site dan di sekitar site serta membuat konsep penyediaan sarana walkabilitas bagi penghuni rusun maupun masyarakat umum. Metode yang digunakan dalam pengumpulan data adalah dengan mengumpulkan data sekunder melalui pengamatan langsung dan melalui *searching* dan *browsing*. Metode analisis dilakukan dengan cara deskriptif dan interpretatif tentang konsep *walkability* yang dapat digunakan dan menghubungkan antara permukiman, stasiun LRT dan komersil berupa mall. Kesimpulannya adalah bahwa strategi walkabilitas dapat digunakan sebagai salah satu solusi masalah pergerakan perkotaan serta ekologi perkotaan. Perlu dilakukan penelitian lanjutan tentang model jalur pergerakan dengan strategi walkabilitas sebagai salah satu langkah menuju kota yang berkelanjutan.

Kata Kunci: cibubur, kawasan, permukiman, *walkability*

ABSTRACT. The concept of arrangement that exist in the residential area in Cibubur is based by the growth of intelligent or *Smart Growth*, which have some of the principles that one of them is the availability of facilities and infrastructure for pedestrians better pedestrian and cyclists or so-called *walkability* that has a goal to reduce the use of motor vehicle be the use of public transport in the form of the LRT that are currently in development and the use of bicycles in the region as well as aims to create an environment that is *livable*. The location of the settlement area is located on the access Road to Jagorawi Toll road which is located in the Subdistrict of Ciracas, East Jakarta. Planning done in this area focused on access for pedestrians from the residential row-houses and flats towards the center point of activities and preferably with extensive site ±56 ha and extensive settlements ±22 ha. The dimensions of the *walkability* consists of three components, namely the components of comfort, safety and policy support. Policy support *walkability* in Indonesia contained in the Regulation of the Minister of Public works No.03 of 2014 on Guidelines for the Planning, Provision and Utilization, Infrastructure and Pedestrian Network in the Urban Area, the existence of which aims to meet the availability of infrastructure and the pedestrian network in the urban area. The purpose of this study was to examine the facilities and infrastructure *walkability* that exist on the site and around the site as well as make the concept of the provision of the *walkability* for the occupants of flats and the general public. The methods used in data collection is by collecting secondary data through direct observation and through *searching* and *browsing*. Method the analysis is carried out by means of descriptive and interpretive about the concept of *walkability* that can be used and connecting between settlements, the LRT station and the commercial form of the mall. The conclusion is that the strategy *walkability* can be used as one solution to the problem of the movement of the urban as well as urban ecology. Need to do further research about the model of the path of movement with a strategy *walkability* as one step towards sustainable city.

Keywords: cibubur, region, residential, *walkability*

PENDAHULUAN

Lingkungan yang ramah terhadap pejalan kaki menjadi salah satu prinsip konsep *Smart Growth* yaitu "*Smart Growth covers a range of*

development and conservation strategies that help protect our health and natural environment and make our communities more attractive, economically stronger, and more socially diverse." (Maryland Department of

Planning, 2017). Prinsip yang ada pada konsep *Smart Growth* antara lain *mixes landuse, compact building, housing opportunities, walkability, sense of place, natural environment, community development, transportation choices, cost effective, collaborative* yang masing-masing prinsip dapat diterapkan mengikuti konteks dan aspirasi lokal pada setiap site. Pada penelitian ini poin *walkability* yang akan difokuskan pada permukiman di Cibubur.

Dikutip dari (Library Unikom, 2017) perpindahan suatu tempat ke tempat lain yang dilakukan manusia dapat dilakukan dengan berbagai cara. Manusia dapat menggunakan moda transportasi baik dari kendaraan bermotor seperti kendaraan pribadi dan kendaraan umum ataupun kendaraan tidak bermotor seperti becak atau delman. Namun, untuk jarak perjalanan dekat biasanya dengan berjalan kaki atau bersepeda. Pejalan kaki merupakan salah satu bentuk transportasi. Dalam bahasa Inggris sebagai kata benda, *pedestrian* berarti "orang yang berjalan kaki". Berjalan kaki merupakan alat untuk pergerakan internal kota, satu satunya alat untuk memenuhi kebutuhan interaksi tatap muka yang ada didalam aktivitas komersial dan kultural di lingkungan kehidupan kota.

Permasalahan yang muncul pada kawasan permukiman yang menerapkan konsep *Smart Growth* terutama pada prinsip *walkability* adalah jarak tempuh, keamanan dan kenyamanan bagi pejalan kaki yang beralih dari yang semula berkendaraan bermotor menjadi non berkendaraan. Jarak tempuh yang jauh antar pusat kegiatan menjadikan orang malas untuk berjalan, keamanan di jalan juga mempengaruhi karena terkait dengan nyawa seseorang apabila terjadi tindak kejahatan dan kenyamanan terkait dengan lebar jalan, udara sekitar, serta perlindungan dari alam baik panas maupun hujan. Terdapat tiga titik pusat kegiatan yang ada di kawasan permukiman di Cibubur yaitu taman kota di utara site, stasiun LRT di barat site dan mall Cibubur *junction* di selatan site dan permukiman disekitarnya. Ketiga titik ini perlu adanya penghubung atau akses baik langsung maupun tak langsung bagi penghuni khususnya maupun masyarakat sekitar. Penghubung ini berkaitan dengan prinsip *walkability* yang diterapkan pada kawasan ini.

TUJUAN

Dengan dilakukan penelitian ini diharapkan menghasilkan temuan berupa konsep *Smart Growth* yang berfokus pada prinsip *walkability* yang dapat dijadikan orientasi kawasan dan sebagai penghubung titik pusat kegiatan taman kota, stasiun LRT dan mall Cibubur *junction* sehingga menjadikan satu kesatuan yang kuat dan menjadi ciri khas pada kawasan ini dan dapat bermanfaat bagi penghuni dalam kawasan, pengunjung maupun masyarakat dan diharapkan mampu

merubah persepsi kebanyakan orang bahwa menjadi pedestrian sangat tidak nyaman menjadi betah atau nyaman yang mana tingkat kenyamanan dapat menjadi penguat prinsip *Smart Growth* lain yaitu *sense of place* pada suatu kawasan.

METODE

Lokasi penelitian adalah di Cibubur Jakarta Timur tepatnya pada kawasan permukiman sekitar stasiun LRT Cibubur. Metode pengumpulan data meliputi tahapan pengumpulan data primer melalui pengamatan langsung pada dua dari tiga titik pusat kegiatan karena pada titik stasiun LRT sedang dalam pembangunan sehingga pengamatan hanya pada sekitar mall Cibubur *junction* dan taman kota yang ada dalam kawasan permukiman. Kemudian tahapan berikutnya pengumpulan data sekunder didapatkan dengan mencari atau menelusuri melalui *browsing* dan *searching* di internet. Dari data yang didapat dilakukan analisa secara deskriptif untuk kondisi eksisting pada titik pusat dan interpretif pada kawasan permukiman.

PEMBAHASAN

Letak Tapak



Gambar 1. Site Map Lokasi
Sumber : Pribadi, 2017

Data Tapak

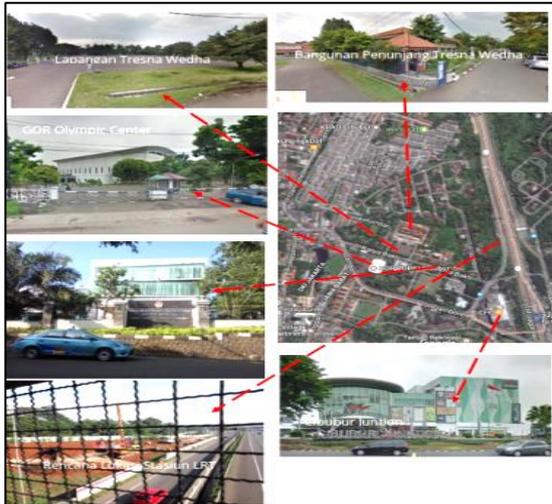
Lokasi : Jl. Akses Tol Jagorawi Kel. Cibubur, Ciracas, Jakarta Timur
Luas Site: 56.09 ha
KLB : 0.9 – 2.4

KDB : 30 – 60 %
KDH : 20 – 45 %

Batas Site

Utara : Permukiman Deret
Selatan : Olympic Center
Barat : RTH BUPERTA
Timur : Permukiman Penduduk

Lokasi Tapak Terhadap Kondisi Sekitar



Gambar 2. Kondisi Sekitar Tapak
Sumber : Pribadi, 2017

Kawasan rencana pembangunan stasiun LRT Cibubur letaknya yang dekat dengan pusat perbelanjaan seperti Mall Cibubur Junction, dan dekat dengan zona pelayanan sosial dan publik yaitu Olympic Center.

Area Olympic Center di selatan tapak menjadi pertimbangan dalam menata kawasan stasiun LRT Cibubur karena dengan adanya pusat olahraga menjadikan area sekitar olympic center menjadi padat ketika sedang berlangsung pertandingan besar, sehingga dapat mengganggu fungsi area lain. Untuk itu akses menuju lokasi permukiman dan akses pada olympic center harus terpisah namun tetap terkoneksi.

Peruntukan Lahan Kawasan

	Luas Area	Luas Bangunan	%
Hunian	22 Ha/ 220.000 m ²	79.200 m ²	60%
Penunjang Hunian	957 m ²		
Perdagangan dan Jasa	31.987 m ²	2400 m ²	
Penginapan		2400 m ²	
Penunjang		2000 m ²	
Pelayanan Umum dan Sosial	±62.500 m ²	25.000 m ²	40%
Sirkulasi 20%		±16.669 m ²	
TOTAL	±315.444 m ²	±100.016 m ² / 10 Ha	
Luas Lahan Kawasan	±560.000 m ²		

Gambar 3. Peruntukan Lahan Kawasan
Sumber : Pribadi, 2017

	Petuntukan Lahan	Akses Jalan
Zona Jalur Hijau	Kegiatan Taman Kota dan Hutan Lindung	Jl. Karya Bakti dan Jl. Jambore
Zona Perkantoran, Perdagangan dan Jasa	Semua kegiatan perdagangan, semua kegiatan jasa.	Jl. Pusdika, Jl. Jambore
Zona Layanan Umum dan sosial	Prasarana Pendidikan, kesehatan, ibadah, sosial budaya, olahraga dan rekreasi	Jl. Karya Bakti dan Jl. Jambore
Zona Permukiman KDB Rendah	Panti asuhan dan yatim, rumah dinas, tempat bermain, taman kota, hutan kota.	Jl. Karya Bakti dan Jl. Jambore
Zona Permukiman KDB sedang-tinggi	Rumah sangat kecil hingga rumah flat.	Jl. Karya Bakti dan Jl. Jambore

Gambar 4. Pembagian Zona Lahan
Sumber : Pribadi, 2017



Gambar 5. Hubungan Ruang
Sumber : Pribadi, 2017

Tabel diatas menjelaskan mengenai hubungan antar zona yang ada pada tapak rencana penataan seperti, zona perkantoran yang memiliki hubungan langsung ke stasiun LRT, zona permukiman memiliki hubungan langsung dengan jarak yang lebih jauh menuju stasiun LRT, untuk zona pelayanan umum terhubung ke stasiun dengan melalui zona permukiman dan jalur hijau menjadi zona terluar yang membatasi antara stasiun LRT dan zona lain.

Pencapaian Tapak



Gambar 6. Pencapaian Tapak
Sumber : Pribadi, 2017

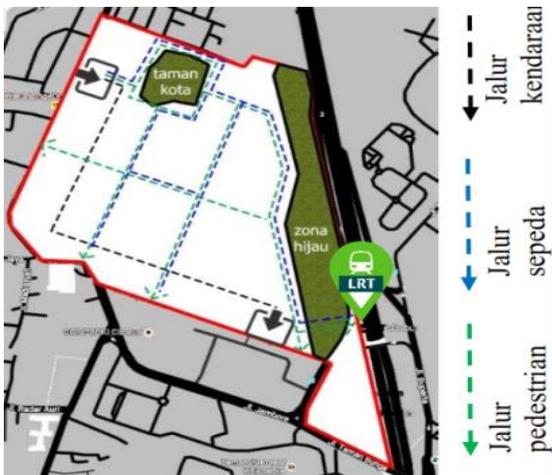
Dari penilaian diatas dapat disimpulkan bahwa titik merah dapat dijadikan akses masuk utama kedalam kawasan dan titik abu-abu menjadi akses keluar kawasan karena dekatnya dengan pintu tol bagi kendaraan mobil dan dekat dengan stasiun LRT bagi pejalan kaki serta dekat dengan akses menuju Cileungsi.

Keamanan cukup baik dan tidak menimbulkan kepadatan yang berasal dari arah utara tapak

Sirkulasi Dalam Tapak

Jalur utama kendaraan bermotor diarahkan pada sisi terluar menuju pintu keluar. Untuk mencapai area lain dalam tapak menggunakan sepeda yang telah disediakan meletakkan kendaraan pada area parkir yang direncanakan berada di sisi terluar tapak. Jalur sepeda dan pedestrian beradabersebelahan membagi tapak dan mengarah ke pintu keluar dan ke arah stasiun LRT yang berada di sisi timur tapak.

Jalur utama kendaraan langsung menuju pintu keluar, jalur jalan didominasi jalur sepeda dan pejalan kaki, diperlukan tempat parkir kendaraan di sisi terluar tapak, membuat titik halte sepeda untuk penyimpanan dan peminjaman sepeda.



Gambar 7. Sirkulasi Dalam Tapak
Sumber : Pribadi, 2017

Penzonangan Tapak

Merupakan rencana pembagian zona ruang berdasarkan fungsi dan kegiatan sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan agar tercipta keharmonisan antar zona dan saling terhubung antar zona. Zonasi didapat dari hasil analisa yang telah dilakukan pada tapak dengan berbagai pertimbangan. Berikut adalah hasil berupa zonasi pada tapak.



Gambar 8. Penzonangan Tapak
Sumber : Pribadi, 2017

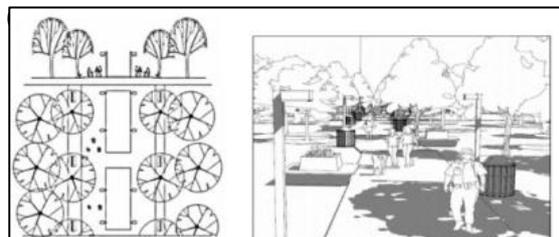
Penekanan Konsep Walkability

Pada Analisa Walkability didasari oleh pedoman Menteri Pekerjaan Umum (PU). Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia berikut ini

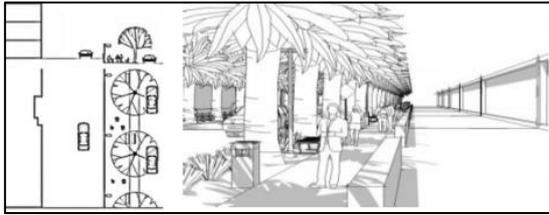
kebutuhan ruang minimum pejalan kaki	kebutuhan ruang kebutuhan khusus (difabel)
a. Tanpa membawa barang dan keadaan diam yaitu 0,27 m ² b. Tanpa membawa barang dan keadaan bergerak yaitu 1,08 m ² ; dan c. Membawa barang dan keadaan bergerak yaitu antara 1,35 m ² -1,62 m ² .	a. Jalur pejalan kaki memiliki lebar minimum 1.5 meter dan luas minimum 2,25 m ² b. Alinemen jalan dan kelandaian jalan mudah dikenali oleh pejalan kaki antara lain melalui penggunaan material khusus c. Menghindari berbagai bahaya yang berpotensi mengancam keselamatan seperti jeruji dan lubang d. Tingkat trotoar harus dapat memudahkan dalam menyeberang jalan; e. Dilengkapi jalur pemandu dan perangkat pemandu untuk menunjukkan berbagai perubahan dalam tekstur trotoar

Gambar 1. Site Map Lokasi
Sumber : Pribadi, 2017

Untuk pedestrian di area permukiman lebar yang dianjurkan 2,75m, untuk area perbelanjaan 4m, untuk area perkantoran 3m. Penerapan walkability pada kawasan stasiun LRT Cibubur dengan menyediakan jalur pejalan kaki, baik yang berada pada jalur hijau, jalan lingkungan maupun pada area lain. Seperti ilustrasi dibawah ini:



Gambar 9. Ilustrasi Walkability Pada Jalur Hijau
Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum, 2014



Gambar 10. Ilustrasi walkability pada jalan lingkungan
 Sumber : Kementerian Pekerjaan Umum, 2014

Pada prinsip *walkability* tidak hanya bagi pejalan kaki namun bagi pengguna sepeda yang digunakan untuk mencapai lokasi yang cukup jauh didalam kawasan. Penyediaan sepeda gratis menjadi solusi yang dapat diterapkan di kawasan penataan. Konsep *adaptive street* mendukung prinsip dari *walkability* yaitu konsep yang menjadikan jalan-jalan beradaptasi guna mendukung kegiatan bagi pengguna. Pada tabel berikut akan dijelaskan mengenai *adaptive street*.

Ruang Parkir (Parking space)	Ruang Jalan (Street space)	Ruang Sisa (Residual space)
Parklet yaitu mengubah ruang parkir menjadi ruang kecil untuk digunakan dan bersantai	<i>Temporary street</i> merupakan ruang yang dibentuk berdasarkan kegiatan yang akan dilakukan untuk bersosialisasi antar pengguna dan juga masyarakat. Dengan menggunakan jalan yang biasa dipakai kendaraan.	<i>Eco/social median</i> yaitu ruang pembatas antar jalan yang dibuat tempat tanaman atau dijadikan taman bermain pada jalan yang lebar dan volume kendaraan yang rendah.
<i>Curb Bulb</i> merupakan strategi memperpanjang trotoar menjadi parkir dilokasi strategis	<i>Street park</i> merupakan penambahan taman pada sudut jalan atau persimpangan jalan secara permanen.	<i>Triangle Plaza</i> yaitu sudut tikungan pada jalan yang difungsikan sebagai ruang komunal dan plaza
<i>Sidewalk extention</i> merupakan strategi untuk memperlebar jalur pejalan kaki yang dapat digunakan berbagai kegiatan seperti di area komersil untuk duduk dan makan.	<i>Shared street</i> diterapkan pada jalan dengan volume kendaraan rendah dan volume pejalan kaki tinggi.	
	<i>Cycle Track</i> yaitu penyediaan jalur khusus sepeda dengan pembatas pagar beton maupun pembatas tanaman	

Gambar 11. Adaptive Street

Sumber : Green Future Research & Design Lab, 2012

Penerapan Konsep Walkability

Penggunaan sistem parklet disepanjang jalan akses utama.

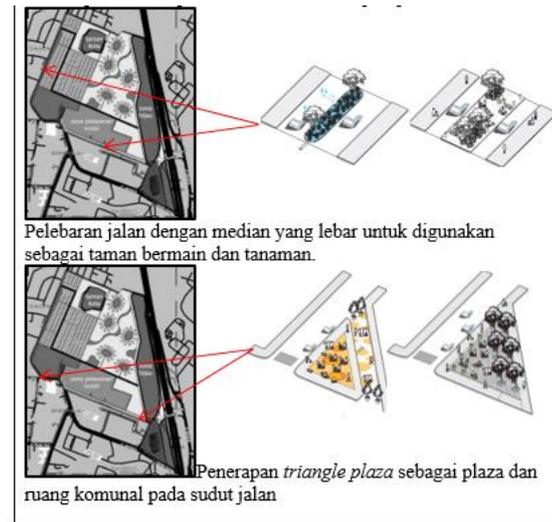
Sistem *curb bulb* pada lokasi strategis yaitu di depan jalan Cibubur Junction dan didekat *olympic center*.

Penerapan *sidewalk extension* pada area komersil, pertokoan dan retail.

Temporary street diterapkan pada jalan di lingkungan permukiman dengan kegiatan khusus seperti dihari libur untuk digunakan sebagai sarana bersosialisasi.

Street park dapat diterapkan pada ujung jalan yang tidak terpakai atau ruang sisa yang ada pada zona permukiman.

Jalur sepeda diberi pembatas tanaman maupun pembatas beton.



Gambar 12. Penerapan Adaptive Street Pada Kawasan
 Sumber: Green Future Research & Design Lab, 2012

KESIMPULAN

Perencanaan konsep dasar penelitian penataan kawasan stasiun LRT Cibubur dan sekitarnya bertujuan guna merubah tata ruang yang ada sebagai bentuk respon dari suatu penambahan kegiatan beserta ruang tertentu dalam hal ini pembangunan stasiun LRT Cibubur. Dengan adanya pembangunan tersebut dapat menimbulkan dampak positif atau pro maupun negatif atau kontra.

Dampak positif berkaitan dengan perekonomian setempat dan pengalihan moda transportasi yang semula pribadi menjadi transportasi massal berbasis rel yaitu LRT sehingga mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan tidak membebani. Dampak negatif dari suatu pembangunan yang benar-benar baru dapat mempengaruhi kepadatan kegiatan dan tata bangunan terutama permukiman yang menjamur akibat kecenderungan manusia menangkap momen strategis dan berharap keuntungan yang besar dari momen tersebut. Untuk itu perlu adanya penataan kawasan stasiun LRT Cibubur dan sekitarnya sehingga dapat bertumbuh mengikuti perkembangan kawasan kearah yang lebih baik.

Pendekatan yang sesuai dengan kasus penataan kawasan ini adalah *Smart Growth* yang memiliki beberapa prinsip yang sesuai dan mampu mengakomodir kegiatan yang ada maupun kegiatan yang akan ada seperti multifungsi lahan, pilihan hunian yang beragam, bangunan *compact*, *walkability*, *sense of place*, dan pelestarian alam. Pada

prinsip *walkability* tidak hanya bagi pejalan kaki namun bagi pengguna sepeda yang digunakan untuk mencapai lokasi yang cukup jauh didalam kawasan. Penyediaan sepeda gratis menjadi solusi yang dapat diterapkan di kawasan penataan. Konsep *adaptive street* mendukung prinsip dari *walkability* yaitu konsep yang menjadikan jalan-jalan beradaptasi guna mendukung kegiatan bagi pengguna.

Selain itu ada prasarana lain yang dapat diterapkan secara maksimal bagi pengguna maupun pengunjung yang dapat menyatukan 3 titik utama dalam kawasan ini mulai dari area permukiman, area stasiun LRT dan area pusat perbelanjaan seperti jalur yang diperuntukan hanya untuk pejalan kaki yaitu *skywalk* atau *skybridge* yang mana letaknya berada diatas jalan sehingga terhindar dan terpisah dari kendaraan bermotor yang lalu lalang. Konsep *skywalk* ini banyak diterapkan pada daerah yang padat seperti kasus di Korea dengan mengubah jalan raya *flyover* menjadi jalur pejalan kaki dan terbukti efektif mampu menjadikan kawasan tersebut nyaman bagi pejalan kaki dan menjadi *point plus* atau *icon* suatu tempat.

Untuk memanjakan pejalan kaki di beberapa titik terdapat *shocking point* yang berisi pedagang makanan maupun barang yang turut membantu merelokasi banyaknya PKL disepanjang jalan mengarah ke kawasan ini. Tentunya dengan pengawasan yang tepat PKL ini dapat beradaptasi pada tempat yang baru. Di lain sisi dapat dikatakan simbiosis mutualisme yang saling menguntungkan antara pedagang dan pengunjung. Pejalan kaki cenderung akan cepat bosan dan lelah ketika berjalan ditempat sepi dan kosong begitupun sebaliknya pedagang akan merugi bila berjualan didaerah yang sepi dan kosong. Dengan penerapan *skywalk* didalam kawasan ini banyak manfaat yang didapat berbagai pihak. Serta pemusatan kepadatan orang dapat diarahkan dan diatasi.

Diharapkan dengan prinsip *walkability* dengan menerapkan *adaptive street* dan *skywalk* ini mampu menjadikan jalur pejalan tak lagi melelahkan dan membosankan serta dapat menjadikan pengguna kendaraan bermotor dalam kawasan khususnya agar dapat beralih ke moda transportasi massal yang ada yaitu stasiun LRT dengan sarana dan prasarana yang baik serta layak. Prinsip tersebut merupakan bagian dari konsep utama kawasan yaitu *Smart Growth* yang salah satu tujuannya menghindari pertumbuhan kota secara acak dan tidak terarah.

DAFTAR PUSTAKA

Arlington County Dept. of Community

- Planning. (2017, April 3). Project and Planning. Diambil kembali dari Arlintonva.us:
<https://projects.arlingtonva.us/planning/smart-growth/>
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. (2017). Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah DKI Jakarta Tahun 2005-2025. DKI Jakarta: BPPD.
- Brisbane City Council. (2014). Centres Detail Design Manual. Brisbane.
- Fithri, A. C. (2014). Perancangan Kota. Aceh.
- Green Future Research & Design Lab. (2012). Adaptive street. Washington.
- KBBI. (1988). Kamus Besar Bahasa Indonesia. Dalam KBBI, Kamus Besar Bahasa Indonesia. Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa.
- Kementrian Pekerjaan Umum. (2014). Pedoman Perencanaan Jalur Pejalan Kaki. Jakarta.
- Knapp, G. J. (2006). A Requiem for *Smart Growth*. Maryland.
- Mandala, Z. (2013). Mixed Use Development Sebagai Representasi Pembangunan Kota Berkelanjutan.
- Neufert, E., & Tjahjadi, S. (1996). Data Arsitekr. Jakarta: Erlangga.
- Pontoh, N. K., & Kustiawan, I. (2008). Pengantar Perencanaan Perkotaan. Bandung: ITB Press.
- Provinsi DKI Jakarta. (2010). Laporan Penyusunan RTRW DKI Jakarta 2030. Jakarta.
- PT. Adhi Karya. (2014). The Inner City Transportation. Jakarta.
- RDTR DKI Jakarta. (2014). Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi. Jakarta: Dinas Tata Kota.
- Sari, D. P., & Roychansyah, S. M. (2014). Konsep *Smart Growth*, Compact City dan "Retrofitting" sebagai Solusi Urban Sprawl di Indonesia. Arsitektur dan Desain Vol.1 No.1.
- Sirojuzilam. (2007). Perencanaan Tata Ruang Dan Perencanaan Wilayah. Wahana Hijau Vol.2, No.3.
- State of New Jersey . (2015). Pinelands Facts. New Jersey: New Jersey Pinelands Commission.
- Theart, A. (2007). *Smart Growth: A Sustainable Solution for our Cities?* Cape Town: Stellenbosch University.
- Zulestari, A. (2014, Maret 31). Pengaruh Sebaran Pengunjung Terhadap *Sense of place* di Jalan Malioboro. Yogyakarta: Repository UGM. Diambil kembali dari Repository UGM: etd.repository.ugm.ac.id/downloadfile/74438/.../S22014-340579-chapter1.pdf
- Wunas, S. (2011). Pengembangan Konsep Multi Fungsi Lahan di Kawasan SubUrban Makassar. Prosiding.
- Yunus, H. S. (1999). Struktur Tata Ruang Kota. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.