

PENGAMATAN KESESUAIAN TATA GUNA LAHAN DI SUB KAWASAN 2 MANGGARAI JAKARTA SELATAN

Nina Carina¹, Angelita Natasya², Putri Mentari Supit³ & Angel Stevany⁴

¹Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: ninac@ft.untar.ac.id

²Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: angelita.315210062@stu.untar.ac.id

³Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: putri.315210060@stu.untar.ac.id

⁴Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta

Email: angel.315220054@stu.untar.ac.id

ABSTRACT

Since it was still called Batavia, Jakarta has been the center of government. The strategic location of Jakarta with its port has for centuries made this city grow and develop continuously. All changes and developments occur quickly, both planned and unplanned. For this reason, the Jakarta City Government created Urban Design Guidelines (UDGL) to guide all development directions towards a better Jakarta. The relocation of the National Capital to Kalimantan will result in DKI Jakarta being transformed into DK Jakarta; the center of the national economy and a global city. Transportation system support to overcome congestion has been implemented and continues to be planned in various ways, such as providing various integrated public transportation systems, to developing city areas that are oriented towards public transportation systems commonly known as TOD (Transit Oriented Development). Manggarai Station is the busiest station in Jabodetabek and is planned to become a central station. Thus, the Manggarai area is one of the locations that will be developed as a TOD. Unfortunately, the Manggarai area does not have UDGL. Using the descriptive identification method obtained through direct observation in the field and comparing it with the land use contained in the Detailed Jakarta Spatial Plan and Land Use Theory, findings, suggestions, and recommendations were obtained to be used for DCKTRP as consideration in preparing the Manggarai Area UDGL in the future. Observations on the suitability of land use in Sub Region 2 are an inseparable part of the 3 observations carried out in the Manggarai Area.

Keywords: Land Use, Manggarai area, Sub-area 2, UDGL

ABSTRAK

Sejak masih bernama Batavia, Jakarta telah menjadi pusat pemerintahan. Letak kota Jakarta yang strategis dengan pelabuhannya selama berabad-abad menjadikan kota ini tumbuh dan berkembang terus menerus. Segala perubahan dan perkembangan terjadi dengan cepat, baik terencana maupun tidak terencana. Untuk itu, Pemerintah Kota Jakarta membuat Pedoman Rancang Kota (PRK) atau Urban Design Guidelines (UDGL) untuk memandu segala arah pembangunan menuju Jakarta yang lebih baik. Pemindahan Ibu Kota Negara ke Kalimantan akan mengakibatkan DKI Jakarta menjelma menjadi DK Jakarta, yaitu kota yang menjadi pusat perekonomian nasional dan kota global. Dukungan sistem transportasi untuk mengatasi kemacetan telah dilaksanakan dan terus direncanakan dengan berbagai cara, seperti penyediaan berbagai sistem transportasi umum yang terintegrasi, hingga pengembangan kawasan kota yang berorientasi pada sistem transportasi umum atau biasa dikenal dengan TOD (Transit Oriented Development). Stasiun Manggarai merupakan stasiun tersibuk di Jabodetabek dan direncanakan menjadi stasiun sentral. Dengan demikian Kawasan Manggarai menjadi salah satu lokasi yang akan dikembangkan sebagai TOD. Sayangnya, saat ini kawasan Manggarai belum memiliki PRK. Dengan metode identifikasi deskriptif yang diperoleh melalui pengamatan langsung di lapangan dan membandingkannya dengan tata guna lahan yang tertuang pada Rencana Detail Tata Ruang Jakarta serta teori Tata Guna Lahan pada Kawasan TOD, diperoleh temuan, saran dan rekomendasi untuk dijadikan bahan pertimbangan oleh Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan (DCKTRP) dalam penyusunan PRK Kawasan Manggarai kedepannya. Pengamatan kesesuaian tata guna lahan di Sub Kawasan 2 merupakan satu bagian tak terpisahkan dari 3 pengamatan yang dilakukan di Kawasan Manggarai.

Kata Kunci: rekomendasi penataan, Kawasan Manggarai, Sub kawasan 2, PRK

1. PENDAHULUAN

Analisi Situasi

Pemindahan Ibu Kota Negara dari Kota Jakarta ke luar Jawa bertujuan mengurangi beban ekologis Jakarta yang diakibatkan oleh kepadatan penduduk, kemacetan, serta meningkatnya polusi udara

dan penurunan kualitas air (Pribadi dan Utomo, 2021). DKI Jakarta merupakan kota megapolitan yang ada di Indonesia dengan pertumbuhan penduduk yang meningkat setiap tahunnya sebesar 1.19% (BPS, 2020 dalam Sanusi, et.all, 2023). Jakarta merupakan kota terbesar di Indonesia dan juga aglomerasi perkotaan terpadat di dunia. Posisi Jakarta menjadi kota global dengan salah satu ekonomi dengan pertumbuhan tercepat di dunia (World Population Review- 2020). Padatnya aktivitas serta penduduk di lahan yang terasa semakin terbatas dan kurangnya sistem transportasi public menjadi salah satu penyebab dari tumbuhnya kemacetan. menjadi Menurut Tomtom Traffic Index pada tahun 2021, Jakarta merupakan salah satu ibu kota negara yang menempati urutan ke-46 dari 406 kota paling macet di dunia, dengan tingkat kemacetan mencapai 34% pada tahun 2021 (Sitorus, 2022).

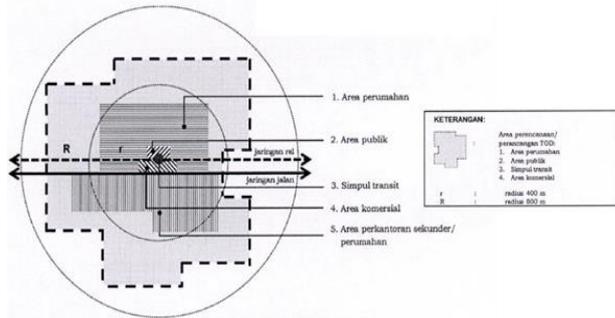
Kemacetan kota Jakarta ini dikarenakan banyak hal seperti volume kendaraan, terbatasnya lebar jalan, adanya parkir ilegal, minimnya lahan parkir serta persimpangan sebidang dengan lampu lalu lintas yang cukup banyak (Dishub Jakarta, 2011). Tingkat kemacetan ini semakin diperparah dengan kondisi penambahan panjang jalan hanya 0,01% per tahun, sementara penambahan kendaraan mencapai 11% per tahun (Muangkasa, 2020) .Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksun, Guru Besar Tetap Ilmu Administrasi Negara di UI, menyatakan bahwa masalah kapasitas daya dukung urban (ketidakmampuan Jakarta menanggung beban sebagai ibu kota negara) akan perlahan teratasi setelah perpindahan ibu kota. Jakarta kemudian akan bertransformasi menjadi provinsi berkarakter megapolitan. Berbagai perbaikan di Kota Jakarta, sebagai bagian dari adaptasi terhadap perubahan yang akan terjadi, memerlukan kajian yang mendalam untuk dirumuskan dalam undang-undang baru terkait pengelolaan Jakarta yang lebih baik (Ardiyanto, 2022).

Untuk mengurangi kemacetan di Kota Jakarta, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta telah melaksanakan berbagai program antisipasi, termasuk kebijakan ganjil-genap, penambahan armada Transjakarta, pembangunan Moda Raya Terpadu (MRT), serta pembangunan jalan layang (Kumparan.com, 2021, dalam Sitorus, 2022).. Skema *Transit Oriented Development* (TOD) merupakan salah satu bentuk Solusi dari pengalihan lalu lintas. Transit-Oriented Development (TOD) bertujuan untuk merevitalisasi kawasan dengan mempromosikan gaya hidup baru yang berfokus pada kesehatan, kenyamanan, dan keamanan (Ayuningtias dan Karmilah, 2019). Pengembangan sistem *Transit Oriented Development* (TOD) juga merupakan salah satu gagasan untuk membuat Kota Jakarta menjadi lebih baik.

Tata Guna Lahan pada Kawasan TOD

Perkotaan di Indonesia berdasarkan skala layanan sistem transportasi massal, pengembangan pusat pelayanan, dan kegiatan yang dikembangkan mengenal tiga tipologi kawasan TOD, yaitu Kawasan TOD Kota, Kawasan TOD Sub Kota dan Kawasan TOD Lingkungan (Permen ATRBPN P, 2017 hal 9-10). Sesuai dengan fungsi Stasiun Manggarai, Kawasan Manggarai bilamana ditetapkan sebagai sebuah Kawasan berorientasi sistem Transit (TOD), maka Kawasan Manggarai masuk ke dalam Tipologi Kawasan TOD Kota. Sebuah Kawasan Tipologi Kota setidaknya memenuhi 5 karakter, yaitu berfungsi sebagai pusat ekonomi fungsi primer, dilayani oleh sistem transportasi massal, berada pada jalur utama angkutan umum massal berkapasitas tinggi, dilayani oleh sistem transit berkapasitas tinggi, sedang dan rendah, serta merupakan kawasan dengan fungsi campuran komersial, blok perkantoran dan hunian dengan intensitas tinggi yang terintegrasi dengan sistem transportasi massal. Secara prinsip-ilustratif, tata guna lahan sebuah kawasan TOD dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 1.
Ilustrasi Struktur Ruang Kawasan TOD



Sumber: Lampiran ATRBPN, 2017

Prinsip sebuah kawasan TOD wajib memenuhi prinsip keberagaman, yang antara lain diwujudkan dalam keberagaman fungsi lahan dan bangunan serta keberagaman tipe perumahan. Keberagaman tipe perumahan tidak hanya beragam dari tingkat kemampuan ekonomi penghuninya, namun juga dari bentuk, sosok dan ketinggiannya (The World Bank, 2021, Hal 330-331)

Gambar 2.
Tipologi perumahan dan penerapannya pada koridor TOD Kawasan TOD

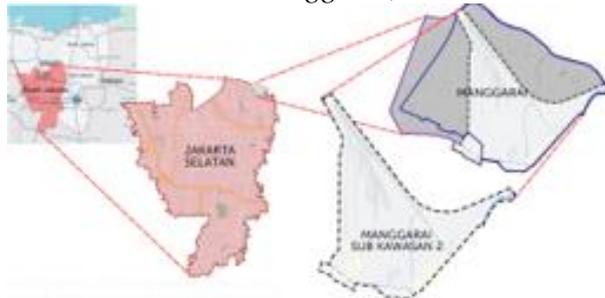


Sumber: TOD Planning Principles, The World Bank, 2021

Kawasan Manggarai

Kelurahan Manggarai terletak di kecamatan Tebet, Jakarta Selatan. Memiliki luas wilayah 95.30 Ha terbagi menjadi 12 RT dan 152 RT. Kelurahan Manggarai berbatasan dengan kelurahan Kebon Manggis di sisi utara, sebelah selatan Kelurahan Manggarai Selatan, sebelah timur Kelurahan Bukit Duri dan sebelah barat Kelurahan Pasar Manggis.

Gambar 3.
Lokasi Kelurahan Manggarai, Kecamatan Tebet di Jakarta Selatan



Sumber: Penulis, 2024

Kelurahan Manggarai terkenal dengan pintu air Kali Ciliwung dan stasiun kereta api sebagai fungsi yang mendominasi kawasan dalam menunjang layanan kereta api di ibu kota. Kawasan ini mengalami perubahan dan perkembangan yang signifikan. Sejak diresmikannya jalur Jakarta – Bogor oleh Nederlansch-Indische Spoorweg Maatschappij (NISM), dilanjutkan dengan pembangunan Stasiun Kereta Api Manggarai pada 1 Mei 1918, fungsi dan aktivitas pada kawasan ini terus berkembang dengan pesat. Sebagaimana tergambar dalam ilustrasi berikut:

Gambar 4.

Perubahan dan Perkembangan Fungsi Kawasan Manggarai



Sumber: Penulis, 2024

Stasiun Manggarai terletak di Jl. Manggarai Utara 1, Kelurahan Manggarai, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan masuk ke dalam daftar stasiun tersibuk di wilayah Jabodetabek. Stasiun Manggarai juga merupakan stasiun sentral dengan 538 perjalanan atau 54% dari total perjalanan KRL Commuter Line transit di stasiun Manggarai. Berdasarkan RTRW Jakarta 2030, Stasiun Manggarai ditetapkan sebagai stasiun yang berfungsi ganda, yaitu sebagai Stasiun Interchange dan Stasiun Regional yang menghubungkan antar kota di Pulau Jawa, dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan layanan terhadap jalur-jalur kereta api baru (Adhiprasasta dan Noerwasito, 2018).

Dengan kepadatan aktivitasnya, pengembangan Kawasan Manggarai direncanakan sebagai kawasan sistem TOD dengan pilihan transportasi yang inklusif serta pengembangan guna lahan yang variatif. (Sanusi, et.all, 2023). Kawasan ini dilengkapi berbagai moda transportasi seperti KRL Commuter Line, KRL Bandara Soekarno-Hatta, TransJakarta koridor 4, BRT, serta layanan mikrolet dan kopaja, serta rencana pengoperasian kereta api jarak jauh, sementara pengembangan lebih lanjut akan mencakup area perkantoran, perdagangan, jasa, dan permukiman campuran intensitas tinggi sesuai konsep TOD.

Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) DKI Jakarta Kawasan Manggarai akan menjadi Pusat Kegiatan Primer DKI Jakarta pada tahun 2030. Mengacu kepada Institute for Transportation and Development Policy (2017), terdapat delapan (8) kriteria penilaian suatu kawasan TOD. Kriteria tersebut adalah berjalan kaki, bersepeda, menghubungkan, angkutan umum dan sistem transit, pembauran, memadatkan, merapatkan dan beralih. Dari 8 kriteria tersebut, pembauran, merapatkan serta memadatkan adalah kriteria yang berhubungan dengan tata guna lahan dan pemanfaatannya.

Permasalahan

Kawasan Manggarai dengan Stasiun Manggarai sebagai Stasiun sentral dan penetapan menjadi kawasan TOD seharusnya memiliki dokumen Panduan Rancang Kota untuk mengarahkan dan mengendalikan pembangunan. Namun hingga saat ini DCKTRP Provinsi DKI belum memiliki

PRK Kawasan Manggarai. Kawasan Manggarai masih berkembang tanpa panduan yang mengakibatkan kerawanan perkembangan ke arah kekumuhan, kemacetan yang semakin menjauhkan Kawasan Manggarai dari pemenuhan kriteria sebuah TOD.

2. METODE PELAKSANAAN PKM

PKM ini merupakan hasil kerjasama dengan DCKTRP sebagai Mitra. Metode yang digunakan dalam penelitian ini mencakup pendekatan deskriptif-analitis dan komparatif. Metode deskriptif berfungsi untuk mengatasi masalah terkini dengan cara mengumpulkan, menyusun, mengklasifikasikan, menganalisis, dan menginterpretasikan data (Huri, D., 2014). Metode komparatif digunakan untuk membandingkan kesamaan dan perbedaan antara dua atau lebih fakta dan karakteristik objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu (Hudson, 2007). Dengan membandingkan kondisi yang ada saat ini dengan Rencana Kota, diperoleh masukan yang dapat bermanfaat bagi penyusunan PRK Kawasan Manggarai mendatang.

Gambar 5.

Metode Pelaksanaan PKM



Sumber: Penulis, 2024

Tabel 1.

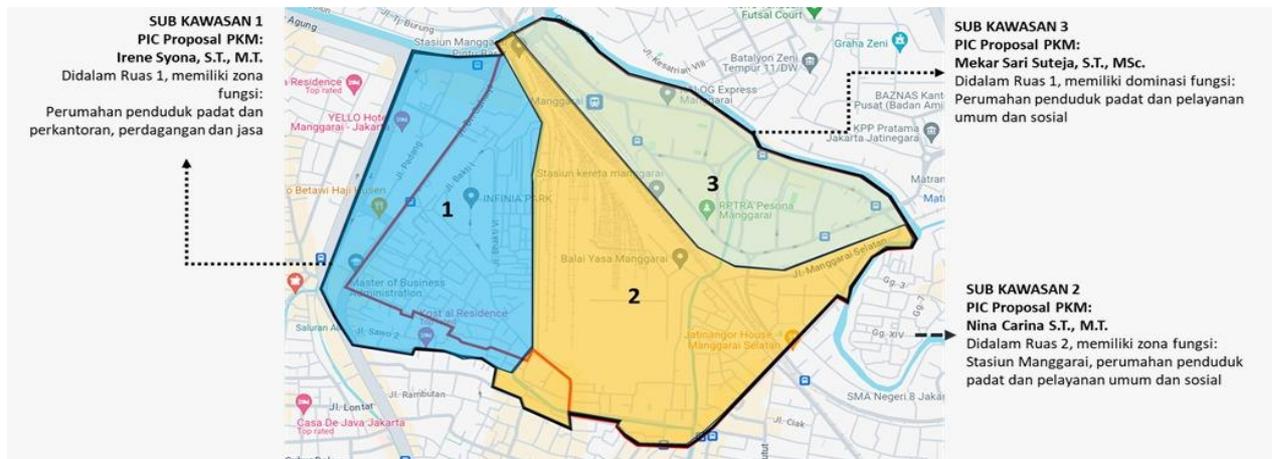
Proses Pelaksanaan Penelitian

1. Pendataan dan Pengamatan PRK dengan literature review	2. Survey Lapangan	3. Analisis Komparatif	4. Kesimpulan
Studi Tata Guna Lahan Kawasan Manggarai pada laman https://jakartasatu.jakarta.go.id/	Studi survey dibatasi dengan penentuan deliniasi kelurahan Manggarai.. Tulisan ini berfokus pada pengamatan pada sub kawasan di ruas 2	Melakukan studi komparasi antara data di Jakarta.satu.go.id dengan realisasi di Kawasan Manggarai Sub kawasan ruas 2	Hasil yang diharapkan dalam tahap ini adalah mengetahui seberapa jauh kesamaan dan perbedaan antara Rencana kota dengan kenyataan yang terealisasi di lapangan.
Studi Komponen Lingkungan Binaan pada hal 326- 333 pada TOD Planning Principles, (World Bank, 2021)	melihat kondisi dilapangan dan melakukan studi komparasi, pengumpulan data baik terukur maupun tidak terukur dengan rekaman foto dan video	Menganalisis perbedaan dan persamaan, perubahan diluar PRK, kemudian menarik kesimpulan apakah rencana PRK terealisasi atau tidak.	Memnghasilkan saran terkait kesiapan kawasan untuk menjadi kawasan TOD di Jakarta

Sumber: Penulis, 2024

Kegiatan Pengamatan Kesesuaian Tata Guna Lahan ini dibagi menjadi 3 Sub Kawasan, yang dalam pengkajiannya dilakukan oleh 3 tim yang berbeda. Tulisan ini berfokus pada evaluasi realisasi sub Kawasan 2. Berikut adalah gambaran pembagian

Gambar 6.
Segmentasi wilayah kajian Kawasan Manggarai



Sumber: Penulis, 2024

Dalam memahami RTBL terdapat 7 komponen yang perlu diperhatikan, yaitu a) struktur peruntukan lahan; b) intensitas pemanfaatan lahan; c) sistem sirkulasi dan jalur penghubung; d) tata bangunan; e) sistem ruang terbuka dan tata hijau; f) tata kualitas lingkungan; dan g) sistem prasarana dan utilitas lingkungan. Tetapi tulisan ini hanya akan berfokus pada evaluasi tata guna lahan dan intensitas pemanfaatan lahan dan tata bangunan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN Tata Guna Lahan Sub Kawasan 2, Manggarai

Kawasan 2 merupakan kawasan dengan transportasi kereta sebagai inti dari kawasan ini, sehingga sebagian besar daerahnya adalah lintasan rel kereta api serta terdapat gudang kereta sebagai tempat perawatan kereta. Fungsi lain yang terdapat di sub kawasan 2 adalah perumahan dan fasilitasnya, serta dua buah bangunan bersejarah, yaitu Pintu Air Manggrai dan Menara Air Manggarai. Pintu Air Manggarai dibangun antara tahun 1914-1918 dan pada masa itu berfungsi secara optimal untuk mengurangi resiko banjir di pusat kota. Karena terjadinya penurunan fungsi seiring dengan modernisasi sistem distribusi air, pintu air ini dimodernisasi untuk menghadapi volume air yang semakin besar. Kualitas dari pintu air ini terus ditingkatkan dan dirawat untuk mengatasi tantangan perubahan iklim.

Gambar 7.
Pintu Air Manggarai, dulu dan sekarang

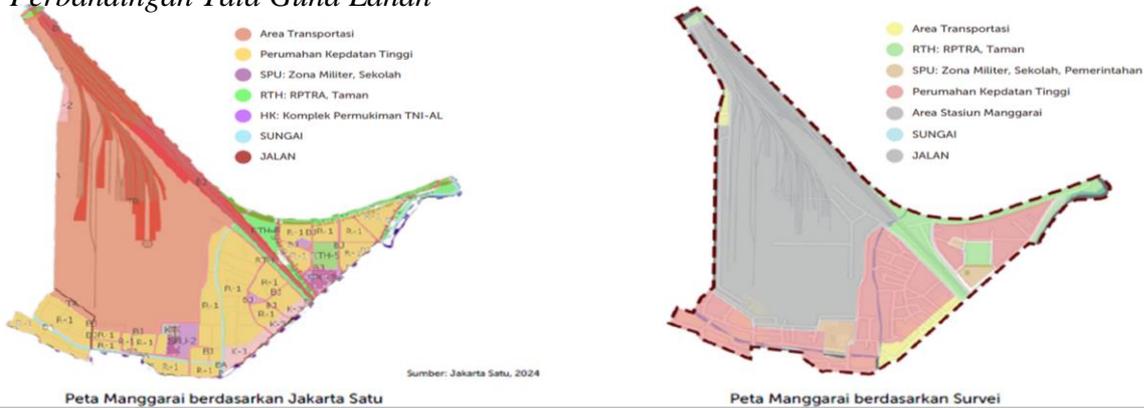


Sumber: Penulis, 2024

Menara air Manggarai dibangun oleh pemerintah kolonial Belanda untuk memenuhi kebutuhan air bersih bagi penduduk Batavia (sekarang Jakarta) dan untuk sistem irigasi. Menara air Manggarai tetap berfungsi sebagai salah satu sumber utama pasokan air selama masa pendudukan Jepang di

Indonesia dan masa awal kemerdekaan Indonesia. Setelah Indonesia merdeka, menara air Manggarai tetap digunakan sebagai bagian dari sistem penyediaan air bersih kota Jakarta. Menara ini mulai kehilangan peran utamanya dalam distribusi air, namun tetap dipertahankan sebagai bangunan bersejarah.

Gambar 8.
Perbandingan Tata Guna Lahan

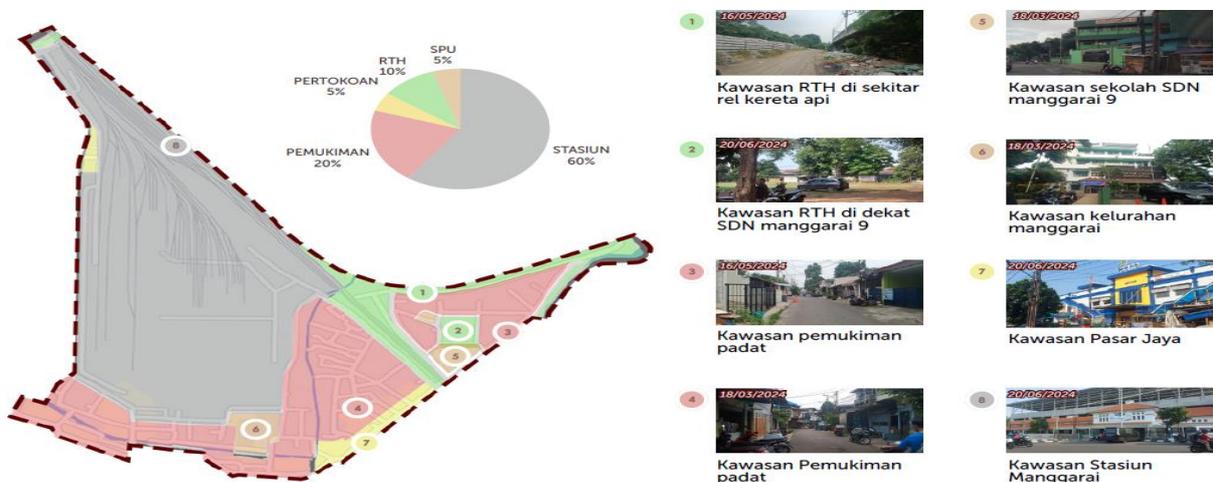


Sumber: Penulis, 2024

Gambar 8 di atas memperlihatkan secara umum dan dua dimensional, tidak terdapat banyak perubahan atau penyimpangan antara Tata guna lahan yang tertuang dalam RDTR dengan yang terjadi saat ini. Segenap fungsi yang ada masih berfungsi sama sesuai dengan karakter umum fungsi yang ditetapkan.

Pemanfaatan fungsi lahan pada Sub Kawasan 2, terlihat didominasi oleh area Stasiun Manggarai dengan luas sekitar 60% dari sub kawasan 2 Area hijau berada pada sekitar rel dan sungai, serta sebuah area hijau yang pada RDTR direncanakan sebagai area Taman Pemakaman Umum, namun setelah survey area ini masih merupakan lapangan kosong yang digunakan sebagian sebagai lahan parkir oleh masyarakat sekitar. Luas area hijau adalah 10% dari luas total Sub Kawasan 2. Zona perumahan memiliki luasan 20%. Adapun fungsi komersial yang diisi oleh pasar dan pertokoan menempati 5% luas lahan Sub Kawasan 2. Hal ini memperlihatkan keberagaman fungsi kawasan.

Gambar 9.
Persentase pemanfaatan lahan Sub Kawasan 2, Manggarai



Sumber: Penulis, 2024

Intensitas dan Tata Bangunan Sub Kawasan 2, Manggarai

Tipe perumahan berdasarkan kepadatannya merupakan perumahan padat. Namun berdasarkan kualitas bangunannya, dapat terbagi atas perumahan kumuh dan perumahan bagi kelas ekonomi menengah.. Tata Bangunan pada Sub Kawasan 2 sebagaimana terlihat pada gambar 10 memperlihatkan dominasi ketinggian bangunan adalah bangunan bertingkat rendah antara 1 sampai 2 lantai. Keteraturan dan keseragaman bangunan baik dari ketinggian, pemenuhan Garis Sempadan atau muka bangunan belum terlihat. Sebagian besar bangunan tampak maju hingga garis sempadan jalan sehingga tidak menyisakan ruang terbuka pada lahan pribadi.

Ketidakteraturan yang tersebar pada kawasan memberikan kesan kawasan menjadi cenderung ke arah kumuh. Bilamana Rencana Detail Tata Ruang atau RDTR tidak ditindaklanjuti dengan pengaturan yang lebih detil dalam bentuk Panduan Rancang Kota, maka pembangunan pada Sub Kawasan 2 Manggarai dikhawatirkan akan terus berkembang ke arah yang tidak diinginkan.

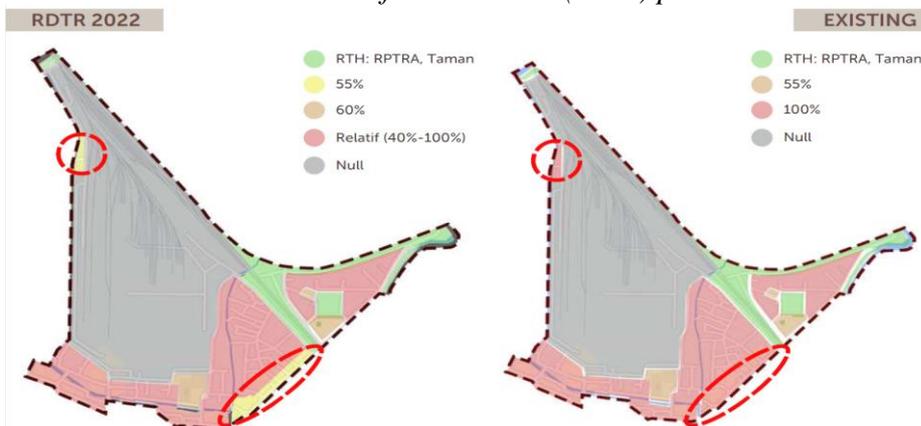
Gambar 9.
Tata Bangunan pada Sub Kawasan2, Manggarai



Sumber: Penulis, 2024

Intensitas Pemanfaatan lahan dalam bentuk pengaturan KDB (Koefisien Dasar Bangunan) merupakan pengaturan yang ditujukan bagi pemenuhan Ruang Terbuka Hijau, sekaligus untuk memenuhi unsur keselamatan, kenyamanan dan keamanan bangunan. Hal ini memungkinkan aliran udara dan sinar matahari masuk ke beberapa sisi bangunan. Namun dalam pencatatan hasil survey sebagaimana tertuang dalam gambar 110, tim menemukan bahwa terdapat beberapa pelanggaran dilakukan sehingga bangunan yang seharusnya maksimal hanya memenuhi 55% luas lahan ternyata di maksimalisasi hingga 100% luas lahan.

Gambar 11.
Kesesuaian Intensitas Pemanfaatan Lahan (KDB) pada Sub Kawasan2, Manggarai



Sumber: Penulis, 2024

Gambar 12.

Paparan Hasil PKM dihadapan perwakilan Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan Pemprov DKI Jakarta



Sumber: Penulis, 2024

4. KESIMPULAN

Penetapan Stasiun Manggarai sebagai Stasiun Sentral yang berorientasi sistem transit (TOD) berdampak pada meningkatnya perkembangan dan pertumbuhan Sub Kawasan 2 yang berada tepat di sekeliling Stasiun Manggarai. Tim telah melakukan studi komparasi terhadap dua hal, yaitu terhadap Tata Guna Lahan dalam RDTR 2022 yang tersaji pada laman jakarta satu serta pada teori tata guna lahan pada kawasan TOD. Hasil komparasi memperlihatkan bahwa secara fungsi tata guna lahan, Sub Kawasan 2 masih memenuhi ketentuan RDTR 2022, kecuali pada salah satu lokasi lahan Ruang Terbuka Hijau yang seharusnya difungsikan sebagai TPU namun belum terlaksana. Pada zona perumahan, dominasi zona R-1 atau perumahan kampung sudah memiliki beberapa perubahan, dimana hasil survei menunjukkan adanya rumah-rumah bagi kepadatan sedang. Adanya perubahan ini dari sisi teori Tata Guna Lahan bagi TOD merupakan arah yang baik, karena lokasi TOD harus memiliki keberagaman tipologi perumahan. Namun kenyataan bahwa beberapa zona R-1 tumbuh semakin tak beraturan dan cenderung kumuh dapat membahayakan keselamatan dan keamanan penghuni serta menurunkan kualitas kawasan.

Untuk dapat mendukung tujuan menjadikan Kawasan Manggarai, Jakarta sebagai kawasan berorientasi transit (TOD) diperlukan sebuah Pedoman Rancang Kota yang diterbitkan melalui Peraturan Gubernur. Sebuah TOD dari sisi Tata Guna Lahan harus memenuhi kriteria pengembangan yang kompak, percampuran dan keberagaman fungsi, keberagaman tipe perumahan. Zona R-1 yang mengelilingi Stasiun dapat diarahkan untuk diubah menjadi fungsi campuran yang mengakomodir fungsi perkantoran, perdagangan dan jasa, serta fungsi perumahan. Adapun fungsi perumahan yang diusulkan adalah perumahan yang mengakomodir penghuni lama, serta perumahan yang terjangkau bagi masyarakat menengah dan menengah ke bawah.

Ucapan Terima Kasih (Acknowledgement)

Kami mengucapkan terima kasih kepada Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta sebagai mitra serta PT. Kereta Api Indonesia yang telah memberikan masukan dan sumber informasi yang bermanfaat dalam penelitian. Terima kasih juga kami persembahkan kepada LPPM Universitas Tarumanagara atas dukungan pendanaan dan kesempatannya sehingga kami dapat menyelenggarakan kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat ini hingga tuntas.

REFERENSI

- Adhiprasasta, M. A., & Noerwasito, V. T. (2018). Pengembangan Stasiun Pusat Regional di Manggarai–Jakarta Selatan. *Jurnal Sains dan Seni ITS*, 7(1), 14-18.
- Ardiyanto, W. (2022). *Tidak Lagi Jadi Ibukota, Tata Ruang Jakarta di Kaji*. Retrieved October 6, 2023, from <https://www.rumah.com/berita-properti/2022/11/207129/tidak-lagi-jadi-ibukota-tata-ruang-jakarta-dikaji>
- Ayuningtias, S. H., & Karmilah, M. (2019). Penerapan transit oriented development (tod) sebagai upaya mewujudkan transportasi yang berkelanjutan. *Pondasi*, 24 (1), 45.
- Group, World Bank. (2021). *Transit-Oriented Implementation Resources & Tools*, New York: The World Bank.
- Huri, D. (2014). Penguasaan Kosakata Kedwibahasaan Antara Bahasa Sunda Dan Bahasa Indonesia Pada Anak-Anak (Sebuah Analisis Deskriptif-Komparatif). *JUDIKA (Jurnal Pendidikan UNSIKA)*, 2(1).
- Institute for Transportation and Development Policy,. New York: ITDP, 2017. www.itdp.org, diakses 2024 September 28, TOD Standard, 3rd ed
- Sanusi, A. F. R., Waloejo, B. S., & Yudono, A. (2023). Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) di Kawasan Manggarai. *Planning for Urban Region and Environment Journal (PURE)*, 12(2), 215-226.
- Sitorus, A. M. H. (2022). Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial. *Jurnal Sosiologi Andalas*, 8(1), 31-41.