



SOSIALISASI REKOMENDASI PENATAAN GUNA LAHAN DAN INTENSITAS PEMANFAATAN DI SUBKAWASAN 3 MANGGARAI JAKARTA SELATAN

Mekar Sari Suteja¹, Trisha Kaylie Tjung², Limarg Stefanyqueen³ & Alysia Chandra
Tangguh⁴

¹Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: mekars@ft.untar.ac.id

²Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: trisha.315220046@stu.untar.ac.id

³Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: limarg.315230018@stu.untar.ac.id

⁴Program Studi Sarjana Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: alysia.315220042@stu.untar.ac.id

ABSTRACT

Jakarta, as a metropolitan city experiencing severe traffic congestion, has increasingly adopted Transit-Oriented Development (TOD) strategies to improve urban mobility and spatial efficiency. One of the key areas undergoing rapid transformation through this approach is the Manggarai Area, which is projected to become a major regional transportation interchange. Manggarai Station, the busiest transit hub in the Greater Jakarta region (Jabodetabek), supports multiple transportation modes, including the Commuter Line (KRL), Transjakarta, and the Airport Rail Link. Despite its strategic location and historical significance, the Manggarai Area currently lacks a formal Urban Design Guideline (Panduan Rancang Kota/PRK) to direct future development. This paper presents a community service initiative conducted in collaboration with the DKI Jakarta Provincial Government Spatial Planning Agency (Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Pemprov DKI Jakarta). The initiative aimed to provide an urban design assessment and planning recommendations to support the formulation of an Urban Design Guideline in accordance with the 2023–2026 Strategic Plan (Renstra). This program is a continuation of previous research activities, including field surveys, comparative analysis with the Detailed Spatial Plan (RDTR), and the identification of planning issues in Subarea 3. Research dissemination continued through a Focus Group Discussion (FGD) with institutional partners to identify critical urban design elements requiring intervention. The process concluded with the presentation of planning recommendations for Subarea 3 and the submission of a booklet containing the results of this community service activity. This paper specifically focuses on the land use conditions and land use intensity within Subarea 3 of the Manggarai Area, South Jakarta.

Keywords: Manggarai, Land Use, Land Use Intensity, Subarea 3, TOD

ABSTRAK

Sebagai kota dengan tingkat kemacetan tinggi, pemerintah kota mulai banyak mengembangkan *Transit Oriented Development system* pada ruang-ruang kota Jakarta. Salah satu kawasan yang memiliki perkembangan pesat dan direncanakan menjadi simpul transportasi *interchange* dan terintegrasi regional dalam sistem TOD adalah Kawasan Manggarai. Stasiun Manggarai merupakan stasiun tersibuk di Jabodetabek dan merupakan simpul transportasi yang melayani moda transportasi Kereta Rel Listrik (KRL), Transjakarta dan Kereta Bandara. Perkembangan yang ada sekarang didominasi oleh permukiman padat penduduk, perdagangan dan jasa serta fasilitas umum dan sosial. Walaupun memiliki nilai kesejarahan dan lokasi yang strategis, sampai saat ini kawasan Manggarai belum memiliki Panduan Rancang Kota (PRK). Tulisan ini merupakan hasil Pengabdian Kepada Masyarakat untuk Mitra Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan DKI Jakarta, yaitu dengan memberikan kajian dan rekomendasi penataan, sebagai dasar pertimbangan dalam pembuatan Panduan Rancang Kota di Kawasan Manggarai sesuai Renstra 2023-2026. Kegiatan pengabdian ini tidak terlepas dengan hilirisasi penelitian sebelumnya terkait kawasan Manggarai mulai dari identifikasi dengan metode survey, analisis komparasi dengan Rencana Detail Tata Ruang sampai diperolehnya permasalahan apa yang terjadi di subkawasan 3. Sosialisasi hasil penelitian berlanjut dengan focus group discussion (FGD) dengan Mitra untuk mengetahui elemen-elemen rancang kota yang penting dan dibutuhkan penataannya. Kemudian sosialisasi dilanjutkan dengan presentasi rekomendasi penataan pada subkawasan 3 Manggarai dan pemberian *booklet* hasil PKM kepada Mitra. Tulisan ini berfokus pada kondisi tata guna lahan dan intensitas pemanfaatan lahan di subkawasan 3 Kawasan Manggarai, Jakarta Selatan.

Kata kunci; Intensitas Pemanfaatan Lahan, Manggarai, Subkawasan 3, Tata Guna Lahan, TOD

1. PENDAHULUAN

Sebagai kota megapolitan dengan pertumbuhan penduduk yang meningkat 1.19% setiap tahunnya (BPS, 2020 dalam Sanusi, dkk., 2023), DKI Jakarta menjadi salah satu ibu kota negara dengan urutan ke-46 dari 406 sebagai kota paling macet di dunia, dengan tingkat kemacetan mencapai 34% pada tahun 2021 (Tomtom Traffix Index, dalam Sitorus, 2022). Konsep kawasan Jabodetabek pada tahun 1980an yang mencakup Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi merupakan kebijakan dan perencanaan tata ruang yang mengintegrasikan pembangunan Jakarta dengan kota-kota satelit di sekitarnya (Adhiprasasta & Noerwasito, 2018). Volume kendaraan, terbatasnya lebar jalan, parkir illegal oleh angkutan umum dan kendaraan tertentu, minimnya lahan parkir serta persimpangan sebidang dengan lampu lalu lintas yang cukup banyak menjadi pemicu kemacetan di kota Jakarta (Dishub Jakarta, 2011). Pengembangan sistem *Transit Oriented Development* (TOD) juga dikembangkan untuk merevitalisasi kawasan dengan mempromosikan gaya hidup baru yang berfokus pada kesehatan, kenyamanan, dan keamanan (Ayuningtias & Karmilah, 2019).

Rencana strategis dinas cipta karya, tata ruang dan pertanahan DKI Jakarta

Berdasarkan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 279 Tahun 2016 dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, tugas Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta meliputi pelaksanaan perencanaan dan evaluasi tata ruang kota, pengendalian pemanfaatan ruang, pengelolaan bangunan gedung, pembinaan teknis bangunan gedung milik pemerintah daerah, serta perencanaan di bidang pertanahan (DCKTRP, 2023). Bidang Perencanaan dan Pemanfaatan Ruang Kota sebagai Mitra Pengabdian Kepada Masyarakat dalam tulisan ini, adalah bidang langsung dibawah Kepala Dinas yang salah satu tugasnya adalah penyusunan rencana strategis, kebijakan, pedoman dan standar teknis pelaksanaan perencanaan serta pengendalian pemanfaatan dan evaluasi rencana tata ruang kota.

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi DKI Jakarta 2018-2022 telah mencapai tahun terakhir pada tahun 2022, sehingga dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, Rencana Pembangunan Daerah untuk 5 tahun mendatang harus segera disusun sesuai Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 70 Tahun 2021 (DCKTRP, 2023). Untuk melaksanakan tugas dan mengarahkan kinerja pelayanan SKPD, khususnya dalam periode 5 tahun ke depan, Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta membutuhkan dokumen perencanaan jangka menengah tingkat SKPD, yang disebut Rencana Strategis (Renstra). Salah satu aspek yang ditekankan untuk mencapai 4 tujuan dan 17 sasaran pada konsep dokumen RPD Provinsi DKI Jakarta (Dokumen Renstra DCKTRP Tahun 2023-2026) adalah tercapainya perbaikan pola aktivitas dan mobilitas melalui pengembangan kota berorientasi Transit dengan strategi peningkatan kualitas penataan ruang dan terwujudnya sistem pusat pelayanan yang berorientasi transit.

Kawasan manggarai

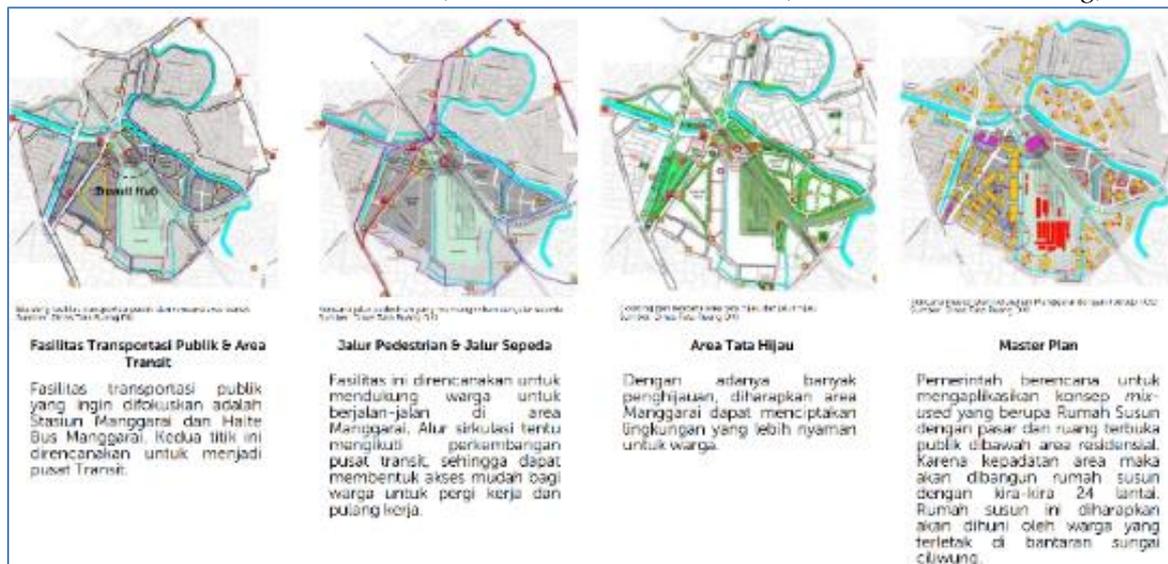
Salah satu kawasan yang direncanakan sebagai kawasan pengembangan dengan sistem TOD adalah Kawasan Manggarai. Wilayah Manggarai yang awalnya dikenal sebagai tempat tinggal dan pasar budak asal Manggarai, Flores, sudah dikenal warga Batavia sejak abad ke-17. Kawasan ini tidak hanya dilengkapi dengan berbagai moda transportasi seperti KRL *Commuter Line*, KRL Bandara Soekarno-Hatta, Trans Jakarta koridor 4, BRT, serta layanan mikrolet dan kopaja, tetapi juga memiliki rencana pengoperasian kereta api jarak jauh serta pengembangan lebih lanjut yang akan mencakup area perkantoran, perdagangan, jasa, dan permukiman campuran berintensitas tinggi yang mengikuti konsep *Transit Oriented Development* (TOD)

terintegrasi dengan angkutan massal (Sanusi, dkk., 2023). Stasiun Manggarai terletak di Jl. Manggarai Utara 1, Kelurahan Manggarai, Kecamatan Tebet, Jakarta Selatan, dan saat ini menjadi stasiun terbesar yang beroperasi di Jakarta. Dibangun oleh pemerintahan Belanda untuk memenuhi kebutuhan transportasi baik bagi penumpang maupun logistik, stasiun ini memiliki ukuran tapak dengan dimensi 190m x 130m dan luas total mencapai 24.700m² (Adhiprasasta & Noerwasito, 2018).

Gambar 1

Rencana Manggarai sebagai Kawasan TOD

Sumber: RDTR DKI Jakarta 2030, Perda No. 01 tahun 2012, dalam Purwantiastning, 2017



Penetapan Stasiun Manggarai sebagai Stasiun Sentral didasarkan pada posisinya yang cukup strategis sebagai fasilitas transportasi, mengingat letaknya yang berada di perbatasan antara Jakarta Pusat, Jakarta Selatan, dan Jakarta Timur. Akses menuju Jakarta Selatan dapat ditempuh melalui Tebet dan Jalan Sahardjo, sementara Jakarta Timur bisa dicapai lewat Bukit Duri dan Jatinegara, sedangkan untuk menuju Jakarta Pusat, pengguna transportasi dapat melewati Jalan Tambak yang mengarah ke Cikini dan Salemba, atau menggunakan Jalan Sultan Agung yang menuju kawasan Menteng (Adhiprasasta & Noerwasito, 2018).

Beroperasi sejak pukul 5 hingga 10 malam, setiap hari penumpang kereta di Stasiun Manggarai yang melakukan perjalanan ke arah Bogor mencapai lebih dari 43.000 penumpang dengan 177 perjalanan, lalu lintas Bekasi mencapai 20.000 penumpang dengan 98 perjalanan dan Tangerang 15.000 penumpang dengan 48 perjalanan; sehingga spekulasi data dari PT. KAI diperkirakan total penumpang akan mencapai 90.000-100.000 perharinya di tahun 2030 (Soepetro, 2009, dalam Adhiprasasta & Noerwasito, 2018). Pemanfaatan guna lahan di kawasan sekitar Stasiun Manggarai didominasi dengan fungsi hunian berkepadatan sedang hingga tinggi, dengan rata-rata ketinggian bangunan adalah 1-2 lantai. Fungsi perdagangan dan perkantoran mendominasi Jalan Sultan Agung dan Jalan Tambak, sedang dominasi permukiman ada di Jalan Manggarai Utara.

Permasalahan dan tujuan

Berdasarkan analisis situasi, perkembangan dan perubahan Kawasan Manggarai yang cukup signifikan ditambah dengan rencana pengembangan Kawasan Berorientasi Transit atau sistem *Transit Oriented Development* (TOD) yang masuk dalam Renstra 2023-2026, mendorong pemerintah daerah untuk segera membuat Panduan Rancang Kota pada kawasan tersebut.

Tulisan ini diharapkan dapat membantu Mitra, yaitu Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan Pemprov DKI Jakarta, melihat dan mengamati langsung perubahan dan perkembangan kawasan Manggarai. Kegiatan PKM ini didasarkan pada kebutuhan Mitra terkait permasalahan yang mereka identifikasi menuju target pelaksanaan Renstra 2023-2026 yaitu:

Tabel 1
Permasalahan Mitra dan Solusi
Sumber: Renstra 2023-2026

| Permasalahan | Uraian | Solusi |
|---|--|---|
| 1. Proses inventarisasi, fasilitasi, dan penyelesaian pertanahan belum dapat dilaksanakan secara optimal. | Permasalahan agraria di kawasan kampung kota mencerminkan berbagai karakteristik persoalan guna tanah , yang meliputi: 1. Tanah milik pemerintah yang telah ditempati oleh masyarakat umum. 2. Tanah milik pihak swasta yang telah dihuni oleh masyarakat umum. 3. Permukiman yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang. | Pemaparan hasil identifikasi (temuan di lapangan) dan komparasi dengan rencana Pemerintah dalam hal tata guna lahan dan intensitas pemanfaatannya |
| 1. Kurangnya data terkini mengenai realisasi Kawasan Berorientasi Transit (KBT/ TOD) | Permasalahan ini ditambah pula dengan belum tersedianya dokumen pedoman Kawasan Berorientasi Transit (KBT/ TOD) | Sumbang sih pemikiran strategi/ ide penataan untuk pembuatan dokumen/ panduan Rancang Kota di Kawasan Manggarai yang diperlukan mencapai Renstra 2023-2026. |

2. METODE PELAKSANAAN

Kegiatan pengabdian kepada masyarakat ini merupakan kelanjutan dari proses hilirisasi hasil penelitian sebelumnya mengenai Kawasan Manggarai. Kegiatan PKM diawali dengan sosialisasi temuan hasil penelitian sebelumnya melalui paparan dari hasil proses identifikasi fokus permasalahan yaitu proses pengenalan, menempatkan obyek atau individu dalam suatu kelas sesuai dengan karakteristik tertentu (Bachtiar, 2012) ke Mitra (Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan DKI Jakarta). Kegiatan ini mengacu pada pada elemen-elemen ruang kota dari Hamid Shirvani, *The Urban Design Process*, dengan melihat potensi, kelemahan, ancaman dan tantangan yang mungkin sudah-sedang dan akan terjadi di kawasan Manggarai serta mencari fokus permasalahan yang ada pada Mitra, sesuai dengan Rencana Strategis 2023-2026 (lih. Tabel 1).

Sosialisasi temuan dilanjutkan dengan diskusi bersama mitra guna mengeksplorasi dan mengetahui elemen-elemen rancang kota yang krusial dan memerlukan penataan ruang kedepannya. Pemaparan temuan dilanjutkan dengan sosialisasi ide/ strategi penataan mengenai Kawasan Manggarai, dalam bentuk *focus grup discussion* bersama Mitra, untuk mendapatkan *feedback* tambahan. Setelah itu Tim PKM kemudian menggabungkan hasil temuan dan diskusi berikut ide/ strategi penataan secara jelas dalam bentuk *booklet* untuk diberikan kepada Mitra. Keseluruhan proses dilakukan kurun waktu sekitar 4 bulan.

Gambar 2

Alur Kegiatan PKM di Subkawasan 3, Kawasan Manggarai, Jakarta Selatan

Sumber: Penulis, 2024

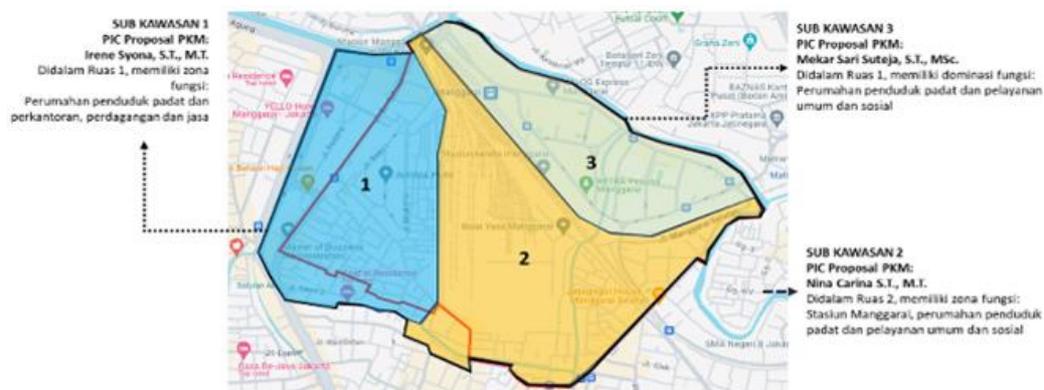


Mengacu kepada pemikiran mengenai peluang kawasan ini menjadi kawasan berbasis *Transit Oriented Development* (TOD) yang mempunyai cakupan wilayah yang besar, maka PKM ini dibagi dalam 3 subkawasan (lih gambar 4.) Tulisan ini berfokus hanya pada subkawasan 3 dan aspek penataan guna lahan dari karakteristik ruang kota sesuai Hamid Shirvani.

Gambar 3

Road Map - Segmentasi Amatan dan Pembagian PKM di Kawasan Manggarai

Sumber: Penulis, 2024



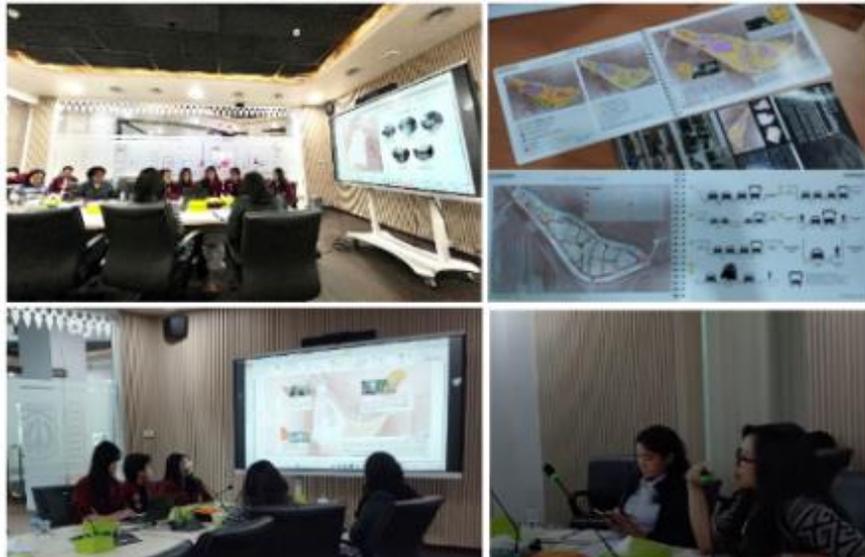
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kegiatan sosialisasi temuan hasil kegiatan berikut dengan rekomendasi penataan pada kawasan Manggarai dilakukan dalam bentuk *focus group discussion* (FGD) dengan Mitra, pada ruang pertemuan di Lantai dasar Jakarta Satu, Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan DKI Jakarta. Dalam pertemuan tersebut tim PKM bertemu dengan Ibu Ashdianna Rahmatasari, Ketua Subkelompok Pemanfaatan Ruang Wilayah I, beserta tim Dinas terkait. Hasil dari kegiatan ini, Mitra mendapat update informasi terkait kondisi dilapangan dan juga potensi-kelemahan-ancaman-tantangan yang dihasilkan dari kacamata akademisi (Tim PKM). Sosialisasi rekomendasi penataan yang disampaikan Tim PKM memberikan gambaran titik-titik/*spot area* mana saja yang perlu menjadi bahan pertimbangan perencanaan mereka kedepan. Mitra menyambut baik hasil ini, dan berharap Tim PKM dapat lebih banyak lagi memberikan rekomendasi penataan terutama terkait ide penataan hunian bagi masyarakat menengah kebawah dan aspek sirkulasi terkait juga keamanan lingkungan yang perlu

dipertimbangkan. Keberlanjutan kegiatan PKM ini kedepannya dapat lebih fokus pada kedua hal tersebut.

Gambar 4

Sosialisasi Temuan-Usulan Ide/ Strategi Penataan dan Penyerahan Booklet Berisi Temuan
 Sumber: Penulis, 2024



Tata guna lahan di subkawasan 3

Mengacu pada permasalahan Mitra yang utama meliputi 2 hal yaitu permasalahan agraria di dengan berbagai karakteristik persoalan pertanahan (tata guna lahan) dan belum tersedianya dokumen pedoman pengelolaan Kawasan Berorientasi Transit (KBT atau juga disebut TOD). Subkawasan 3 merupakan area dibatasi oleh Sungai Ciliwung di sisi Utara dan jalur rel kereta Api Stasiun Manggarai di sisi Selatan. Jalan utama yang sering dilalui adalah Jalan Manggarai Utara 1 dan 2. Pada subkawasan ini terdapat Taman Pramuka yang menjadi *node* kawasan.

Gambar 5

Perubahan Penggunaan Lahan dan Rencana Pemerintah vs Kondisi Eksisting di Subkawasan 3
 Sumber: Penulis, 2024

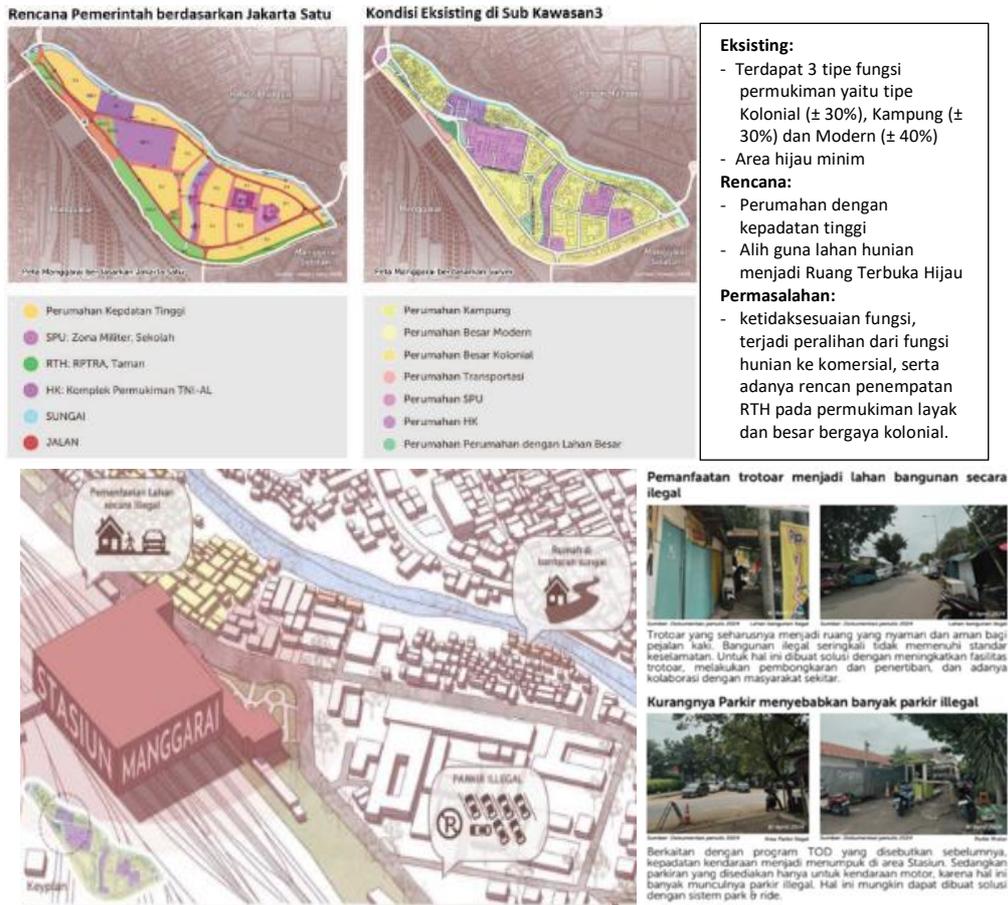


Subkawasan 3 memiliki dominasi fungsi perumahan penduduk padat, pelayanan umum dan sosial. Perubahan penggunaan lahan pada Subkawasan 3 sangat signifikan terjadi dalam periode 1920 – 2024. Mulai dari didominasi oleh 3 fungsi yaitu hunian, transportasi dan lahan hijau/ kosong; kemudian mulai munculnya fungsi sarana pelayanan umum dan perdagangan-jasa yang menyebabkan berkurangnya lahan hijau di kawasan tersebut.



Gambar 6

Ketidaksesuaian Eksisting dengan Rencana Guna Lahan dari Pemerintah dan Perubahan secara ilegal dalam pemanfaatan lahan di Subkawasan 3
Sumber: penulis, 2024

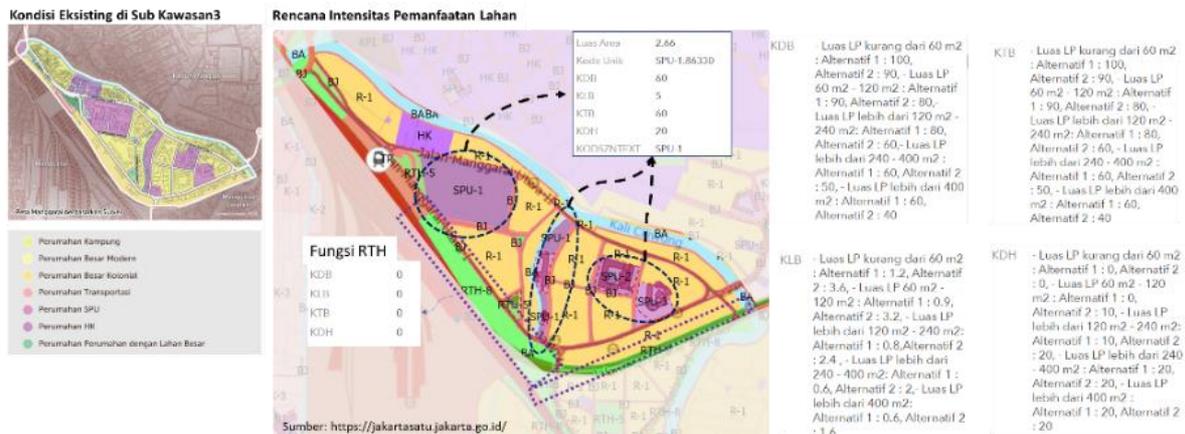


Intensitas pemanfaatan lahan di subkawasan 3

Pembahasan intensitas pemanfaatan lahan dihubungkan dengan intensitas kepadatan bangunan melalui pengamatan terhadap koefisien dasar bangunan (KDB), koefisien lantai bangunan (KLB), koefisien dasar hijau (KDH), dan koefisien tapak basement (KTB).

Gambar 7

Perbedaan Intensitas Pemanfaatan Lahan di Subkawasan 3
Sumber: Penulis, 2024



| | |
|---|---|
| <p>Rencana Ruang Terbuka Hijau (RTH): Rencana: Intensitas 0 (tanpa bangunan). Eksisting: Hunian besar yang padat dan layak pakai. Fungsi Sarana Pelayanan Umum: Rencana: Koefisien Lantai Bangunan (KLB) sebesar 5. Eksisting: Bangunan dengan ketinggian tidak lebih dari 4 lantai.</p> | <p>Perencanaan Fungsi Hunian: Rencana: Alternatif intensitas KDB, KLB, KTB, dan KDH disesuaikan dengan luas kavling. Eksisting: Tidak ada bangunan dengan basement. Koefisien Tapak Basement (KTB): Rencana: Pengadaan basement diizinkan dengan KTB. Eksisting: Tidak ada basement, dan beberapa area memiliki sejarah genangan air. Pertimbangan KTB: Penetapan KTB perlu dipikirkan kembali karena potensi genangan air di beberapa lokasi dalam subkawasan.</p> |
|---|---|

Rekomendasi Penataan

Berikut ini adalah hal yang harus dipertimbangkan dan menjadi rekomendasi penataan pada sub kawasan 3:

Gambar 8

Hal yang harus dipertimbangkan dan Rekomendasi Penataan pada Subkawasan 3

Sumber: Penulis, 2024



4. KESIMPULAN

Perkembangan dan perubahan yang cepat di Kawasan Manggarai tidak lepas dari keberadaan Stasiun Manggarai yang tidak hanya memiliki nilai historis sebagai cagar budaya tetapi juga menjadi nilai penting aksesibilitas kawasan. Rencana sistem TOD yang nantinya ada di Kawasan Manggarai ternyata turut mengubah rencana tata guna lahan dan intensitas pemanfaatan lahan di subkawasan 3. Dalam PKM ini, mitra telah mendapatkan gambaran secara detail kondisi dilapangan yang dikomparasikan dengan rencana pemerintah. Ketidaksesuaian kondisi eksisting dan rencana pemerintah terutama pada fungsi ruang terbuka hijau, hunian, fasilitas pelayanan umum dengan perbedaan pada nilai KDB, KLB, KTB dan KDH.

Permasalahan agraria-karakteristik tata guna lahan sangat perlu mempertimbangkan beberapa aspek seperti pengadaan RTH publik, konsolidasi lahan pada berbatasan dengan sungai guna optimalisasi *waterfront development*, pengadaan fungsi baru yang didasarkan pada potensi pengembangan yang sudah ada di lapangan, peningkatan karakter kawasan memperhatikan nilai historis-cagar budaya, peningkatan aksesibilitas dan kualitas fisik kawasan. Dalam sosialisasi temuan dan strategi penataan dijelaskan titik-titik potensi dan masalah yang harus dipikirkan. Hasil PKM ini dirangkum dalam booklet yang diharapkan dapat menjadi dokumen



awal untuk pembuatan Panduan Rancang Kota di Kawasan Manggarai sesuai Renstra 2023-2026. Terdapat pemikiran terkait masalah hunian bagi Masyarakat menengah kebawah dan aspek sirkulasi-keamanan lingkungan yang nantinya bisa dijadikan bahan kegiatan PKM selanjutnya.

Ucapan Terima Kasih (*Acknowledgement*)

Terima kasih kami kepada Lembaga Pengabdian Mitra kami Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan DKI Jakarta atas kerjasamanya dalam pengumpulan data dan informasi, serta diberinya waktu kesempatan mempresentasikan hasil studi. Juga kepada semua pihak yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu.

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.
https://ejournal.its.ac.id/index.php/sains_seni/article/viewFile/29233/4947
- Ayuningtias, S. H., & Karmilah, M. (2019). Penerapan transit oriented development (TOD) sebagai upaya mewujudkan transportasi yang berkelanjutan. *Pondasi*, 24(1), 45-66.
<http://dx.doi.org/10.30659/pondasi.v24i1.4996>
- Bachtiar, J. S., & Kudus, W. A. (2022). Pengaruh Motivasi Karir Mengajar Terhadap Prestasi Akademik Mahasiswa Pendidikan Sosiologi Untirta. *Jurnal Pendidikan Indonesia*, 3(05), 430-440. <https://doi.org/10.59141/japendi.v3i05.705>
- DCKTRP. (2022). *Rencana Strategis 2023-2026*. DKI Jakarta.
- DCKTRP. (2023). *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta*. Jakarta
- Purwantiasning, A. W. (2017, December). Understanding the Concept of Transit Oriented Development Through Proposed Project of Manggarai, Jakarta Selatan, Indonesia. In *International Seminar and Workshop on Urban Planning and Community Development* (Vol. 2, No. 1).
<https://jurnal.umj.ac.id/index.php/iswupcd/article/view/2160>
- 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.
<https://purejournal.ub.ac.id/index.php/pure/article/view/533>
- Sitorus, A. M. H. (2022). Sistem Transportasi Terintegrasi di DKI Jakarta: Analisis Transformasi Berkeadilan Sosial. *Jurnal Sosiologi Andalas*, 8(1), 31-41.
https://www.researchgate.net/profile/Alhamudin-Maju-Hamonangan-Sitorus/publication/362104304_Sistem_Transportasi_Terintegrasi_di_DKI_Jakarta_Analisis_Transformasi_Berkeadilan_Sosial/links/62e8b9a03c0ea8788775beb4/Sistem-Transportasi-Terintegrasi-di-DKI-Jakarta-Analisis-Transformasi-Berkeadilan-Sosial.pdf