

KONSEP TRANSPORT HUB DI TANJUNG BARAT, JAKARTA SELATAN

Elsya Rizkia, Amin Sumadyo, Yosafat Winarto

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta

Email elsyarizkia@student.uns.ac.id

Abstrak

DKI Jakarta akrab dikenal sebagai kota metropolitan terbesar di Indonesia. Walaupun tidak lagi menjadi ibukota negara, kota ini akan tetap menjadi kota prioritas pembangunan. Maka dari itu, mobilitas penduduk di kota ini tidak pernah mati. Demi menunjang tuntutan mobilitas yang tinggi, penduduk lebih banyak yang mengutamakan penggunaan kendaraan pribadi dibanding kendaraan umum. Hal tersebut mengakibatkan tingkat kemacetan yang tinggi di kota ini. Kerugian yang disebabkan dari kemacetan lalu lintas Jakarta jelas berdampak pada peningkatan waktu tempuh, biaya transportasi, serta penurunan tingkat produktivitas kerja. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah merencanakan perencanaan fasilitas kendaraan umum yang dikembangkan di beberapa titik di Jakarta. Salah satu titik perencanaan tersebut terdapat di Kawasan Stasiun Tanjung Barat. Dengan melihat potensi yang ada, tujuan dari penelitian ini adalah menghasilkan konsep perencanaan dan perancangan transport hub yang mampu mempermudah mobilitas. Metode penelitian menggunakan metode deskriptif-kualitatif yang berdasarkan pada data yaitu melalui tahap identifikasi masalah, menginput teori dan literasi serta pencarian preseden yang sesuai, selanjutnya analisis data, serta menghasilkan konsep perencanaan dan perancangan. Hasil dari penelitian ini berupa implementasi konsep transport hub yang mengacu pada ketentuan setempat, ramah lingkungan dan hemat energi, dan menjawab kebutuhan tempat transit di Jakarta yang bergeser ke arah gaya hidup commute dan commune.

Kata kunci: sirkulasi, konsep ruang publik, transport hub, transit-oriented development, Kawasan Stasiun Tanjung Barat

1. PENDAHULUAN

Selain dikenal sebagai kota metropolitan terbesar di Indonesia, kota Jakarta juga dikenal memiliki beragam polemik permasalahan. Selain kepadatan penduduk, masalah besar yang dimiliki kota Jakarta adalah kemacetan. Hasil kajian dari Dinas Pekerjaan Umum Provinsi DKI Jakarta (Kebijakan Mengatasi Kemacetan di Jakarta: Menuju Penguatan Peran Departemen PU) menyatakan kemacetan menyebabkan peningkatan waktu tempuh, biaya transportasi, penurunan tingkat produktivitas kerja, dan terbuangnya energi secara sia-sia, dan hal tersebut akan berdampak pula pada perekonomian negara. Penelitian dari institusi Jepang, Japan International Cooperation Agency (JICA) (Miranda, 2011), lalu lintas Kota Jakarta diperkirakan akan macet total pada tahun 2020 dengan perhitungan estimasi kerugian ekonomi sebesar Rp. 28,1 T dan kerugian nilai waktu perjalanan mencapai Rp. 36,9 T, yang akan terjadi apabila tidak ada perbaikan sistem transportasi di Jakarta. Komponen dari nominal biaya kerugian tersebut antara lain berupa biaya bahan bakar kendaraan, operasi kendaraan, kehilangan potensi ekonomi dan nilai waktu, transaksi tertunda, biaya polusi yang menyebabkan berbagai penyakit seperti penyakit pernapasan, tekanan psikologis, bahkan stress berat.

Berkenaan dengan Lampiran 1 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2012, sejumlah titik di Kota Jakarta telah direncanakan sebagai titik rencana sarana perpindahan moda, yang salah satunya adalah Kawasan Stasiun Tanjung Barat yang menurut Lampiran III-1 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1 Tahun 2014 tentang Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi, telah direncanakan sebagai sub zona prasarana terminal atau zona transit antar moda. Hal tersebut didukung dengan adanya fenomena bahwa Stasiun Tanjung Barat adalah stasiun yang memiliki fasilitas moda transportasi massal lain selain kereta commuter line yaitu bus Trans Jakarta,

angkutan kota (angkot) trayek 129, angkot T19, dan angkot 04. Selain fasilitas moda transportasi, Stasiun Tanjung Barat juga merupakan stasiun yang berada dekat dengan zona perkantoran yang berada di sepanjang koridor Jalan TB. Simatupang, Jakarta Selatan. Tidak hanya kendaraan umum, namun kendaraan pribadi juga turut melintasi Jalan Tanjung Barat Raya dan Jalan Lenteng Agung Raya, yang membuat kedua ruas jalan yang mengapit area Stasiun Tanjung Barat ini makin terdampak macet.

Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan memulai pembangunan Kawasan Berorientasi Transit (KBT) atau Transit Oriented Development (TOD) di beberapa kawasan di DKI Jakarta sebagai upaya memberikan kemudahan akses bagi warga dalam berpindah antar moda (Tirto, 2019). Menurut TOD Standard 3.0, pengertian dari TOD atau pembangunan berorientasi transit berarti mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektivitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota. TOD yang inklusif merupakan dasar yang dibutuhkan untuk keberlanjutan jangka panjang, keadilan, kesejahteraan yang merata, dan keamanan di kota.

Dari banyaknya potensi yang tersedia di kawasan Tanjung Barat, titik permasalahan yang menjadi fokus utama di wilayah ini adalah kemacetan yang disebabkan oleh banyaknya angkutan kota yang menunggu penumpang, crossing antar moda dalam satu ruas jalur, dan membludaknya jumlah manusia pada waktu tertentu seperti jam berangkat kerja dan jam pulang kerja, dan semua itu terjadi di dalam satu tempat. Dengan didukung oleh rencana pemerintah melalui ketetapan dalam RDTR, RTRW, maupun program-program yang sedang digerakkan, maka hal tersebut merupakan solusi atas permasalahan tentang kemacetan di kota Jakarta, khususnya Tanjung Barat, Jakarta Selatan, yang diharapkan dapat berkurang demi terwujudnya kenyamanan bersama bagi masyarakat dalam berkegiatan sehari-hari.

Perencanaan *transport hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan adalah bentuk alternatif kawasan berorientasi transit yang memadukan beberapa jalur angkutan umum dari berbagai macam transportasi massal dengan berbagai pola aktivitas penggunaannya dengan konsep kawasan transit. Dimaksud integrasi karena mengkombinasikan antara program aktivitas dengan spasial agar dapat saling terintegrasi untuk menyelesaikan beberapa permasalahan seperti mempermudah warga dalam berpindah antar moda, menghadirkan kenyamanan bagi pengguna melalui fasilitas sarana dan prasarana, mengurangi berbagai penyakit baik fisik maupun psikis akibat dari polusi dan kemacetan kota, sekaligus menjawab kebutuhan tempat transit di kota metropolitan terbesar di Indonesia yang akan terus bergeser ke arah gaya hidup *commute* dan *commune* selama 10 tahun ke depan (Cahyo, 2019). Pengaturan sistem sirkulasi yang baik dan efektif bagi manusia dan kendaraan bermotor merupakan kunci utama untuk dapat mewujudkan konsep desain *transport hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan yang nyaman dan aman bagi pengguna.

Dalam perencanaannya, ketentuan yang dijadikan acuan desain sebuah *transport hub* sebagai zona transportasi yaitu aksesibilitas sirkulasinya terhadap pelaku kegiatan, ketentuan dan kenyamanan psikis pejalan kaki terhadap bangunan (Jacobs, 1961), serta bagaimana penataan vegetasi baik di dalam maupun sekitar bangunan. Perencanaan dan perancangan *transport hub* juga mengacu pada konsep-konsep dasar dari *transit-oriented development*, yaitu sebuah teknik perencanaan yang bertujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor khususnya kendaraan pribadi, mendukung befungsinya *public transit* melalui pengembangan ramah lingkungan pada kawasan dengan densitas bangunan tinggi dan penggunaan lahan serta simpul transit yang berada dalam jangkauan pejalan kaki. Secara keseluruhan, kawasan *transit-oriented development* (TOD) merupakan kawasan dengan fungsi penggunaan lahan campuran yang didesain secara teliti, dengan akses yang aman dan nyaman menuju simpul transit (Ogra dan Ndebele, 2014).

2. METODE PENELITIAN

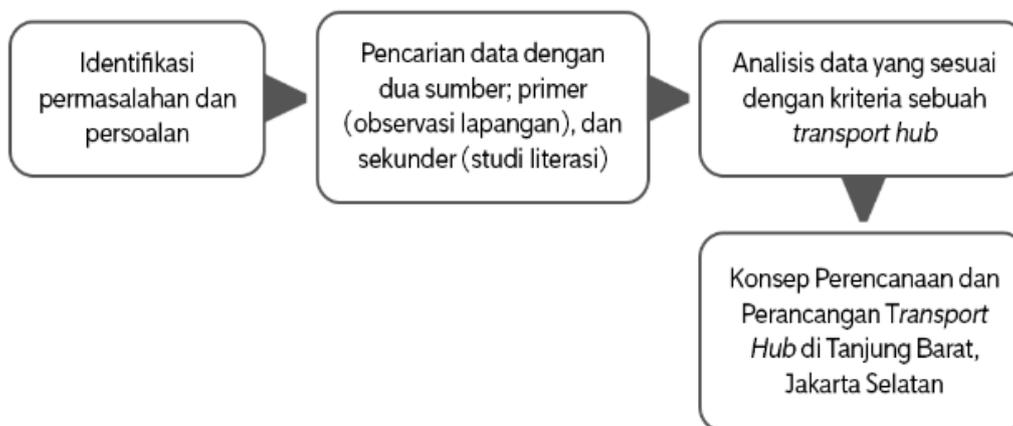
Metode penelitian menggunakan metode deksriptif-kualitatif yang berdasarkan data yaitu melalui tahap identifikasi masalah, menginput teori dan literasi serta pencarian preseden yang sesuai, selanjutnya analisis data, serta menghasilkan konsep perencanaan dan perancangan (Gambar 1).

Tahap pertama adalah identifikasi permasalahan dan persoalan pada perencanaan dan perancangan *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan dilakukan atas pentingnya desain yang solutif terhadap permasalahan di kawasan Tanjung Barat. Hal ini dilakukan atas dasar pertimbangan potensi yang dimiliki Jalan Lenteng Agung Raya dan kawasan Stasiun Tanjung Barat, serta konteks ekonomi dan sosial yang ada. Observasi langsung dilakukan untuk melihat kondisi tapak dan sekitarnya lebih dalam untuk mengetahui permasalahan yang ada dan solusi penanganannya terkait perencanaan dan perancangan dibangunnya *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan.

Selanjutnya dengan pencarian data yaitu dengan dua sumber yaitu primer dan sekunder. Data primer adalah data penulis yang langsung didapat di lapangan melalui observasi langsung. Data sekunder adalah data yang didapat dari sumber kepustakaan, yaitu konsep data *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan, data potensi, data peraturan tapak melalui Perda DKI Jakarta No. 1 Tahun 2014 dan RTBL yang berlaku di kawasan setempat. Data fisik dan non fisik eksisting dan struktur kegiatan, data literatur terkait definisi dari sebuah *transport hub*, zona prasarana pelayanan umum, dan konsep *transit oriented development*, prinsip dan indikator keberhasilan dari konsep yang diangkat untuk *transport hub* yaitu Tata Lingkungan yang Berorientasi pada Manusia (*Jane Jacobs, 1961*), *Form Shape and Order* (Francis DK Ching, 1996), dan TOD Standard v3.0 (*Institute for Transportation and Development Policy, 2007*). Data digabungkan serta dilengkapi dengan referensi studio preseden terkait ide desain.

Pada tahap ketiga adalah analisis data untuk konsep perencanaan dan perancangan. Data yang didapat kemudian dianalisis sesuai dengan kriteria yang dibutuhkan untuk *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan. Setelahnya didapat data untuk menjadi pedoman konsep perencanaan dan perancangan.

Pada tahap terakhir yaitu konsep desain yang didapat dari hasil analisis dijadikan konsep perencanaan dan diterapkan pada perancangan objek rancang bangun *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan. Pada konsep perencanaan dan perancangan dihasilkan konsep peruangan, konsep zonasi, konsep aktivitas pengguna, permasalahan bangunan, pertimbangan dan pemilihan material dan struktur, serta utilitas bangunan.



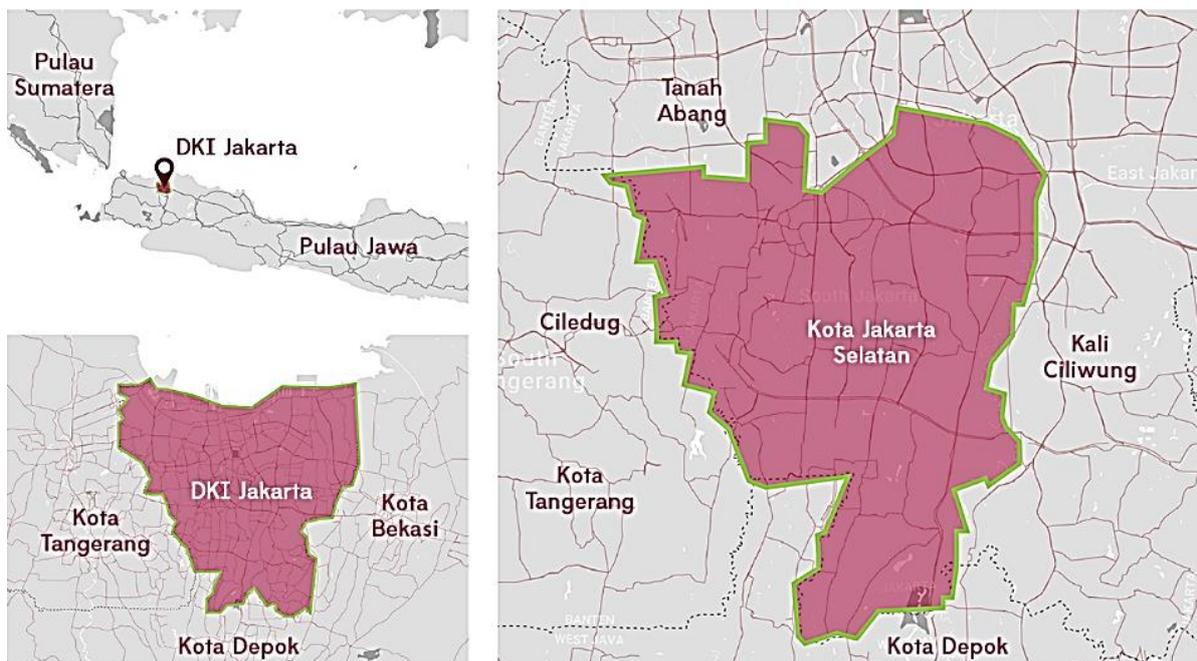
Gambar 1
Bagan Metode Penelitian

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

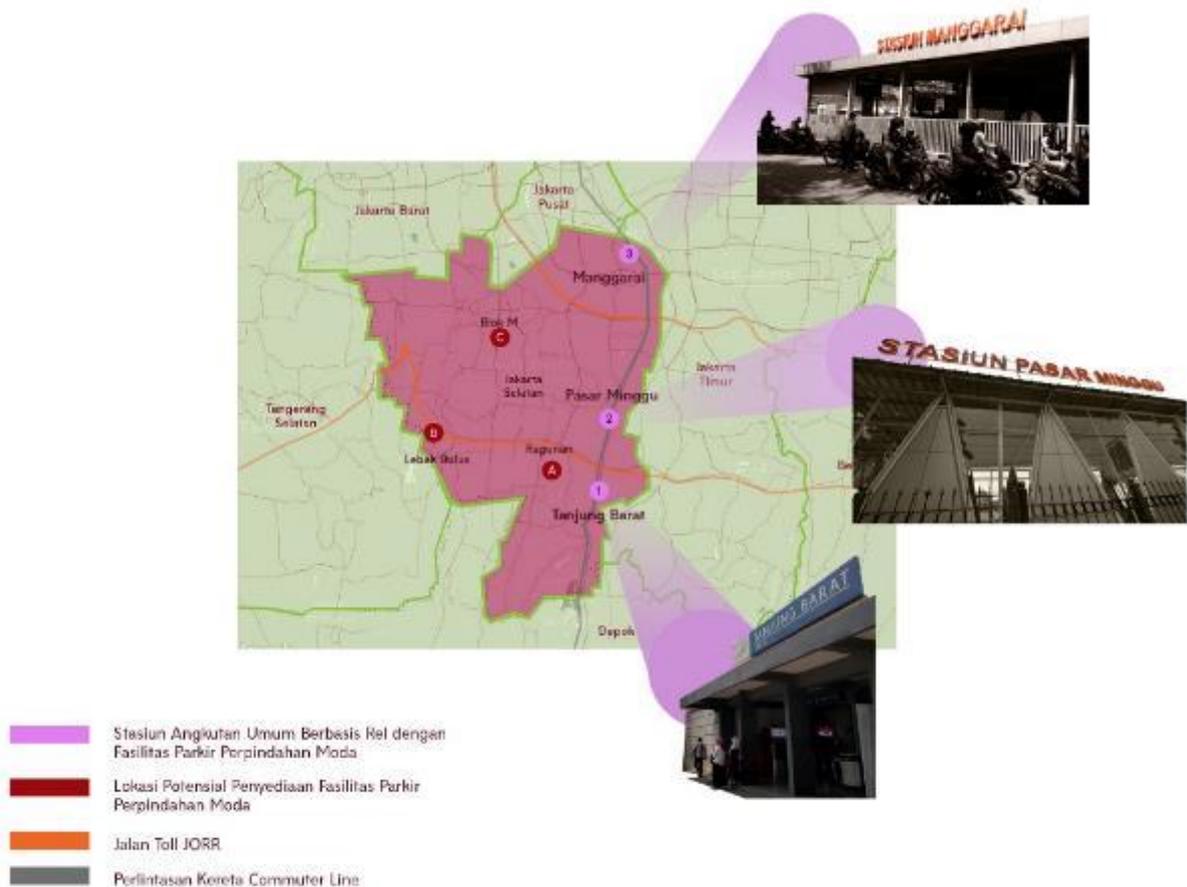
Objek rancang bangun yang direncanakan bertujuan untuk memwadahi kegiatan perpindahan manusia dan moda transportasi umum di sekitar Jalan Lenteng Agung Raya atau kawasan Stasiun Tanjung Barat dengan memberikan kemudahan akses perpindahan antar moda dan mengupayakan penguraian macet yang disebabkan oleh faktor pembudakan manusia pada jam sibuk (*rush hour*) dan banyaknya angkutan kota yang menunggu penumpang. Secara garis besar, fokus utama penyelesaian desain terhadap permasalahan dibahas dalam lingkup sirkulasi manusia, sirkulasi kendaraan, dan ruang publik.

Sebagaimana tuntutan mobilitas yang tinggi, maka kegiatan transit merupakan kegiatan prioritas utama yang perlu diwadahi. Konsep *transit-oriented development* memiliki beberapa prinsip, yaitu: berjalan kaki, menghubungkan, angkutan umum, pembauran, memadatkan, merapatkan, beralih, dan bersepeda (ITDP, 2017). Aspek pendukung dari kegiatan utama yang merupakan transit adalah tata lingkungan dan ruang publik yang desainnya harus mampu berorientasi pada manusia (Jacobs, 1961).

Lokasi tapak berada di Kota Administrasi Jakarta Selatan, Provinsi DKI Jakarta, tepatnya Kelurahan Tanjung Barat (Gambar 2). Berbatasan langsung dengan Provinsi Jawa Barat dan Kecamatan Jagakarsa langsung berbatasan dengan Kota Tangerang Selatan. Terdapat jalan arteri sekunder yang mengapit lokasi tapak yang menjadi akses utama dari pusat kota DKI Jakarta menuju kawasan perbatasan, yaitu Jl. Lenteng Agung Raya. Kawasan Stasiun Tanjung Barat sudah diarahkan untuk dijadikan lokasi stasiun untuk sistem *park and ride* yang tercantum dalam Lampiran II Rencana Tata Ruang Wilayah DKI Jakarta yang juga merupakan salah satu upaya Pemprov DKI Jakarta dalam mengurangi kemacetan di sejumlah titik kota (Gambar 3).



Gambar 2
Letak Site di Tanjung Barat, Jakarta Selatan



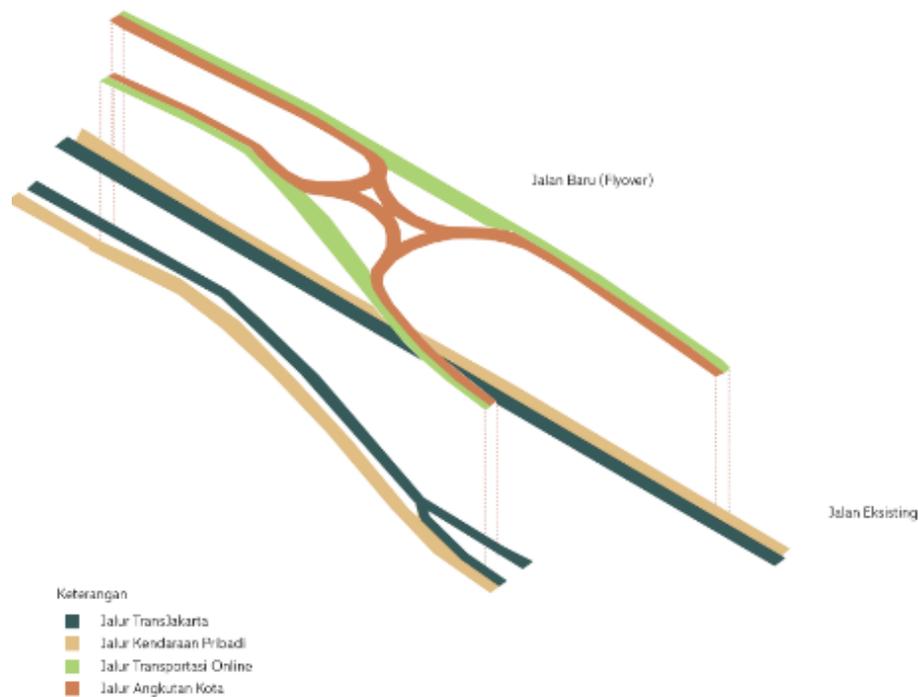
Gambar 3
Site dan Potensi Surrounding

Berdasarkan letak lokasi perencanaan dan perancangan transport hub tersebut, maka diperoleh data mengenai peraturan bangunan yang terdapat di Kelurahan Tanjung Barat dalam tabel berikut.

Tabel 1. Peraturan Bangunan di Kelurahan Tanjung Barat

Detail Regulasi	Angka Regulasi
Koef. Dasar Bangunan (KDB)	30
Koef. Lantai Bangunan (KLB)	0.6
Koef. Daerah Hijau (KDH)	40
Koef. Tinggi Bangunan (KTB)	45
Luasan Tapak	19.560 m ²
Kondisi Fisik	Eksisting stasiun dan lahan kosong milik pemerintah
Batasan Tapak	<ul style="list-style-type: none"> - Utara: Jl. Tanjung Barat Raya dan Jl. Lenteng Agung Raya - Timur: Southgate Complex dan Ruko Tanjung Mas Raya - Barat: Deretan PKL dan permukiman warga - Selatan: Jl. Tanjung Barat Raya dan Jl. Lenteng Agung Raya

Berdasarkan tipologi objek tugas akhir *transport hub* yang di dalamnya mewadahi kegiatan manusia dan kendaraan, maka sistem sirkulasi terhadap tapak dibagi menjadi sirkulasi manusia dan sirkulasi kendaraan. Pada sirkulasi manusia, *main entrance* berada di Jalan Baung dan Jalan Tanjung Mas Raya untuk mempermudah aksesibilitas pejalan kaki yang hendak mengakses *transport hub*. Pada sirkulasi kendaraan, akses untuk kendaraan umum dan kendaraan pribadi dibedakan untuk mengurai kemacetan di wilayah setempat dan mempermudah kendaraan umum dalam mengakses titik kedatangan masing-masing untuk menjemput penumpang (Gambar 4).

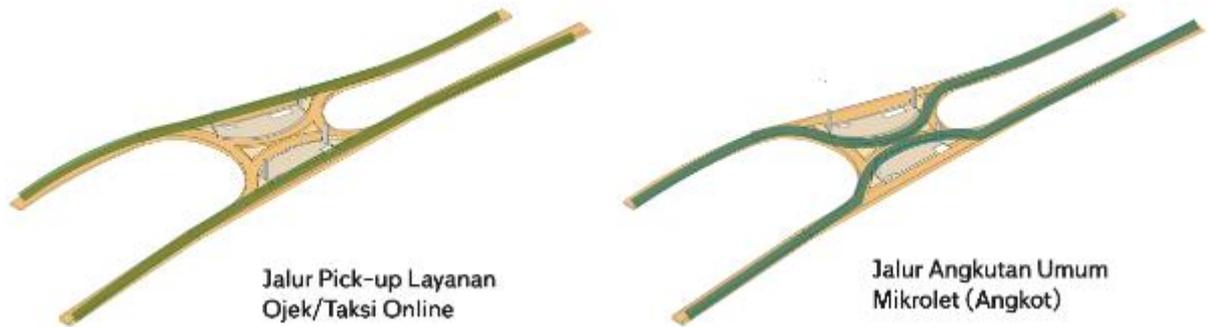


Gambar 4
Konsep Sirkulasi Berdasarkan Analisis *Site*

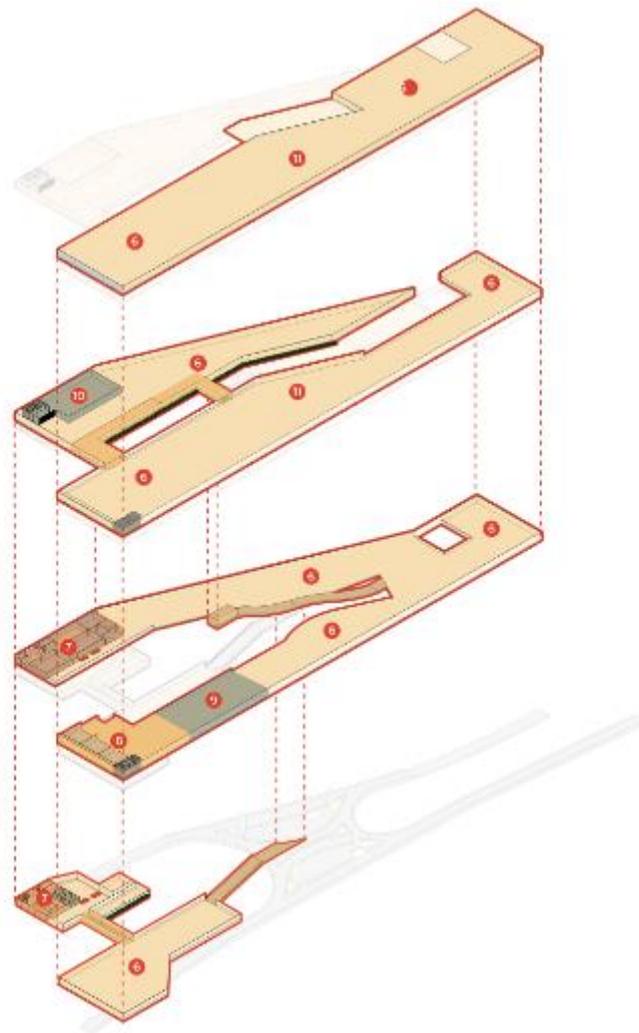
Berdasarkan analisis terhadap pelaku kegiatan dan kebutuhan ruang *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan, maka pembagian zonasi bangunan didesain dalam sistem 3 lapis lantai yang masing-masing lantainya memiliki peranan yang berbeda sesuai peruntukannya. Lapisan pertama dikhususkan untuk sirkulasi dan kegiatan kendaraan umum TransJakarta dan CommuterLine, dan kendaraan pribadi baik yang hendak melintas kedua ruas jalan arteri sekunder maupun yang hendak mengakses *transport hub* (Gambar 5). Lapisan kedua dikhususkan untuk sirkulasi dan kegiatan kendaraan umum angkutan kota dan transportasi *online* untuk mengangkut penumpang (Gambar 6). Pada lapisan ketiga dikhususkan untuk sirkulasi manusia dan kegiatan fasilitas ruang publik dari *transport hub* (Gambar 7).



Gambar 5
Sirkulasi *Site* pada Layer 1

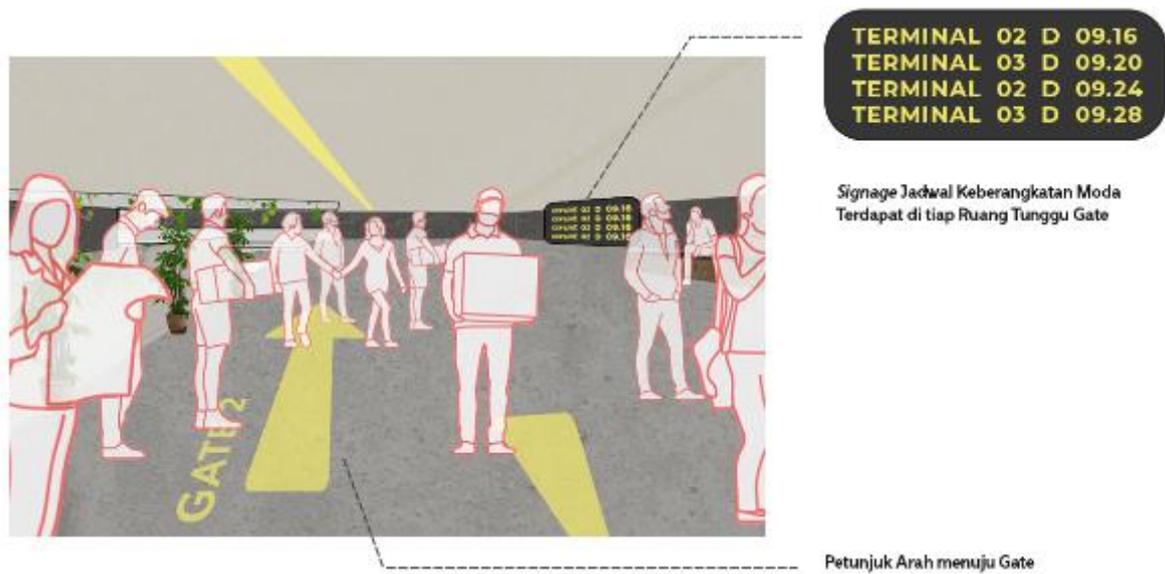


Gambar 6
Sirkulasi *Site* pada Layer 2



Gambar 7
Sirkulasi Bangunan pada Layer 3 (Sirkulasi Manusia)

Pertimbangan perancangan massa bangunan mengutamakan pengolahan dan penataan sirkulasi zonasi yang efektif untuk menghindari banyaknya *dead space* dan mempermudah sirkulasi manusia maupun kendaraan, maka bentuk massa bangunan diolah mengikuti bentuk eksisting tapak. Selain itu juga tipologi yang tepat bagi bangunan *transport hub* ini adalah bangunan masif yang memberikan keleluasaan ruang gerak bagi penggunaannya untuk berkegiatan *commute* dan *commune* sesuai kebutuhan ruang dan zonasi masing-masing (Gambar 8).



Gambar 8

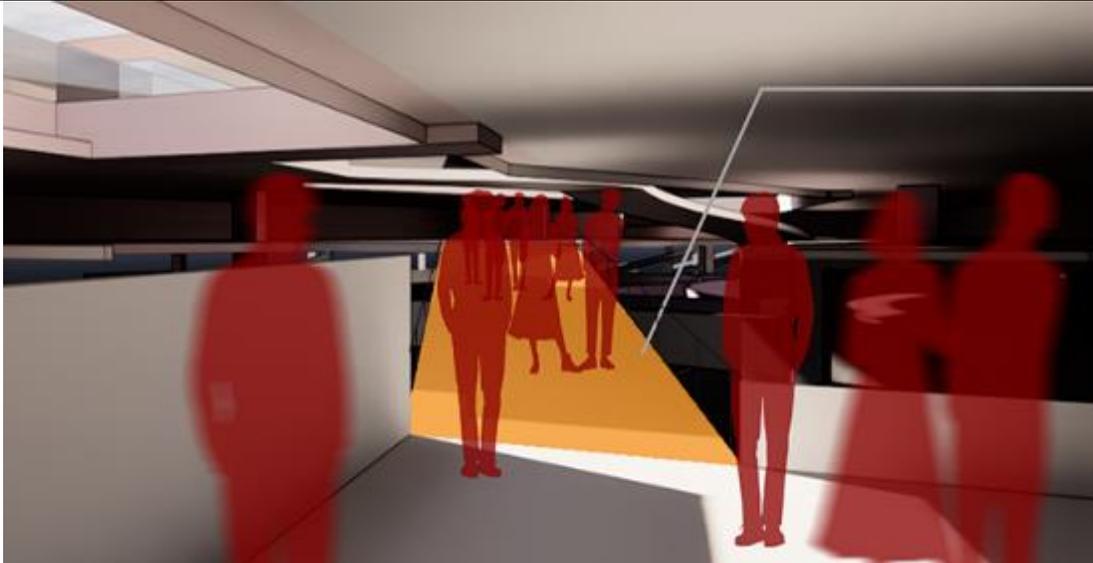
Hall yang Mempermudah Pengguna Melakukan Kegiatan *Commute & Commune*

Berdasarkan teori Jane Jacobs, untuk mempermudah pergerakan maka jalur untuk sirkulasi manusia mengutamakan bentuk *ramp* yang dapat diakses dari lantai dasar menuju tiap lantai (Gambar 9) dengan navigasi *signage* dan hiasan tanaman hijau dan diorama (Gambar 10). Ruang publik pada *transport hub* dibentuk menjadi amphiteater yang dilengkapi dengan fasilitas penunjang lain yang mendukung kegiatan restorasi sesuai dengan teori *The Human Scale*.



Gambar 9

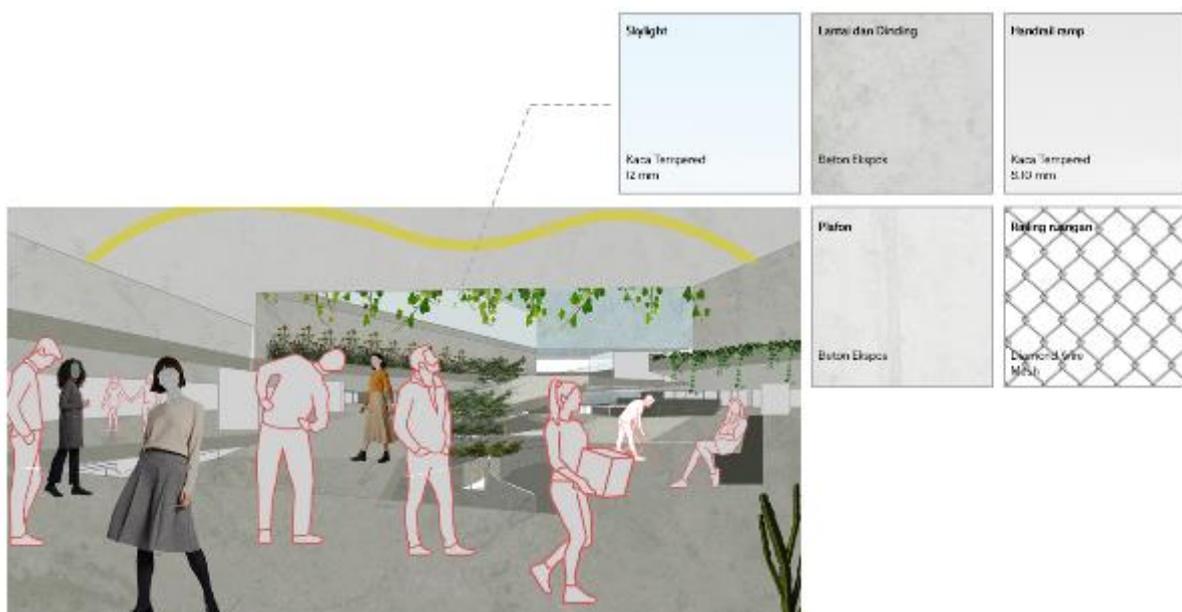
Hiasan Tanaman Hijau dan Diorama sebagai Penyegaran bagi Pengguna



Gambar 10

Salah Satu Sisi *Ramp* yang Terdapat pada *Site* dengan Material Lapisan Cat Epoksi

Pemilihan elemen material yang digunakan dalam perancangan massa bangunan mengupayakan penghematan energi dengan mengoptimalkan sumber daya alam yang dapat diolah untuk menyokong suplai energi di dalam bangunan. Adapun dalam massa bangunan *transport hub* ini menggunakan *skylight* pada bagian atap, beton ekspos pada bagian plafon, lantai dan dinding, dan *tempered glass* di bagian *handrail* (Gambar 11, 12). Untuk penggunaan energi dalam bangunan, elemen yang dapat direduksi dengan bantuan energi alami adalah listrik, cahaya, dan penghawaan. Maka dari itu peran *skylight* dan bukaan-bukaan besar pada *transport hub* berfungsi mengoptimalkan energi alami tersebut. Sedangkan pasokan utama listrik disuplai oleh PLN yang kemudian dikonversi dari AC menjadi DC untuk menjadi pasokan dalam *solar panel system* (Gambar 13). Rangkaian pemasangan *solar panel system* diletakkan di lantai paling atas atau *rooftop* bangunan *transport hub* (Gambar 14).

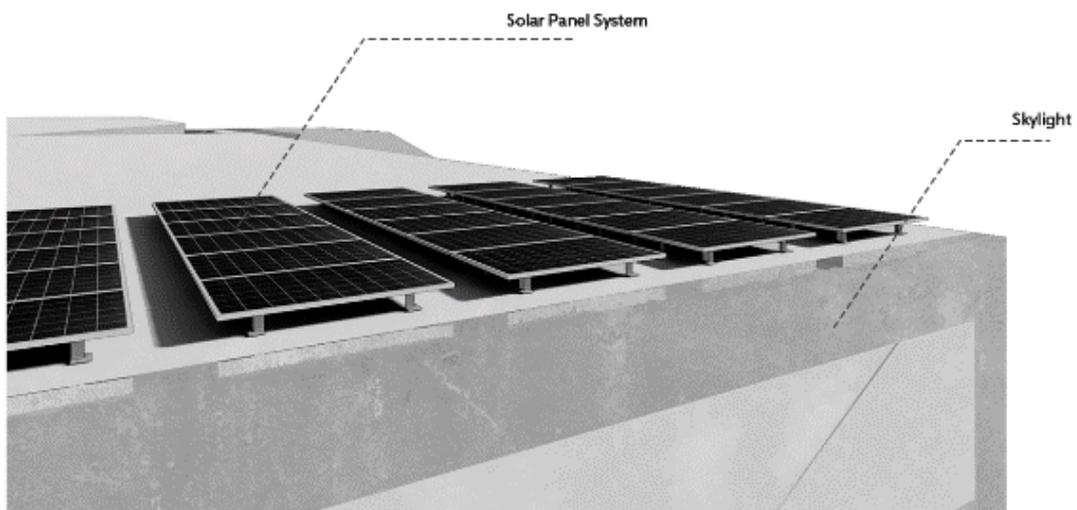


Gambar 11

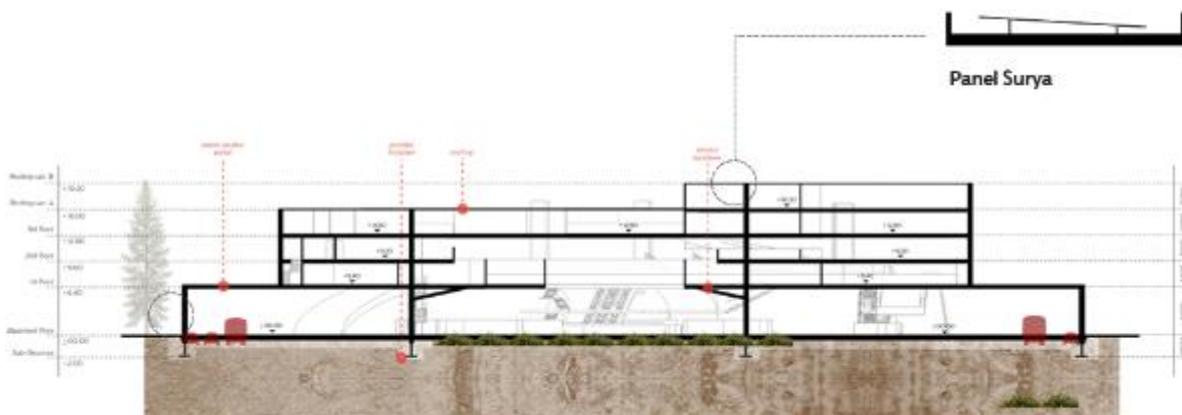
Detail Material yang Digunakan pada Bangunan *Transport Hub* Tanjung Barat



Gambar 12
Detail Material yang Digunakan pada Bangunan *Transport Hub* Tanjung Barat

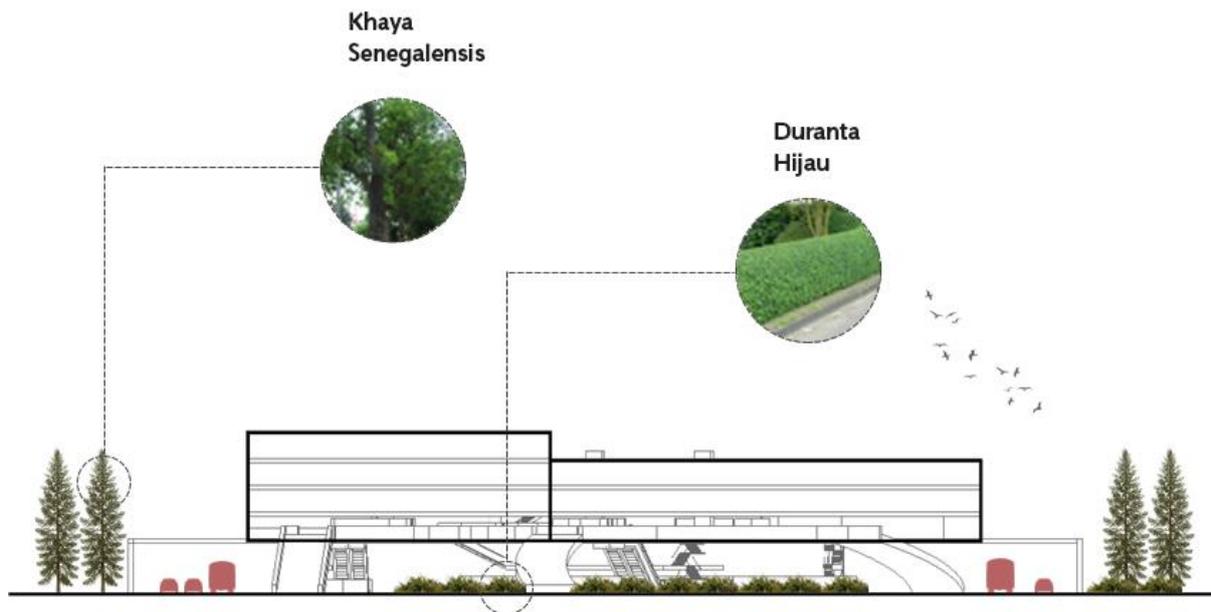


Gambar 13
Detail Material *Solar Panel System*



Gambar 14
Peletakan *Solar Panel System* pada Bangunan *Transport Hub* Tanjung Barat

Untuk memberikan kesan dinamis dan tidak monoton, maka sisi bangunan mengalami transformasi bentuk menjadi asimetris pada tiap sisinya. Kemudian, elemen jenis tanaman yang digunakan sebagai vegetasi *transport hub* mempertimbangkan sejumlah nilai-nilai yang memiliki pengaruh bagi kenyamanan dan keamanan pengguna *transport hub*, seperti seberapa mampu mereduksi polusi audio dan visual (*noise*), mereduksi polusi asap kendaraan, dan seberapa indah dan meneduhkan ketika dipandang oleh pengguna. Maka dari itu pemilihan tanaman menggunakan jenis Khaya senegalensis karena mampu mereduksi polusi udara dan ketinggiannya mampu mencapai 20 meter, dan Duranta hijau karena perawatannya tidak sulit, dapat dibentuk sesuai susunan bentuk yang dimau, dan mampu bertahan di iklim yang panas (Gambar 15).



Gambar 15
Detail Jenis Tanaman yang Digunakan pada Vegetasi *Transport Hub* Tanjung Barat

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Konsep *Transport Hub* di Tanjung Barat, Jakarta Selatan merupakan sebuah gagasan konsep desain yang mampu memwadahi kegiatan transit antar moda dengan menerapkan material yang ramah lingkungan dan hemat energi pada pemilihan material bangunan, penataan sirkulasi dan zonasi bangunan yang memudahkan pengguna dalam bentuk berlapis (*layering*), serta menerapkan regulasi yang berlaku di wilayah setempat sebagai batasan perencanaan dan perancangannya.

Konsep ini merupakan sebuah gagasan untuk menyelesaikan masalah yang ada di kawasan Stasiun Tanjung Barat yang terkenal dengan kemacetan, membludaknya manusia, dan minimnya area hijau, dengan tujuan menunjang kebutuhan tempat transit di Jakarta yang akan terus bergeser ke arah gaya hidup *commute* dan *commune*.

Sebagai saran, dengan solusi berupa dibuatnya ruas jalan baru selain eksisting sebagai bentuk solusi dalam mengurai kemacetan yang disebabkan oleh angkutan kota yang menunggu penumpang, maka hal tersebut dapat mengurangi potensi *bottleneck* sehingga memudahkan mobilitas kawasan setempat. Untuk fasilitas pejalan kaki, agar memberikan kesan menyenangkan ketika menghabiskan waktu untuk berjalan di dalam *transport hub*, maka diberikan *skywalk* yang berkelok dan diberikan pemandangan berupa tanaman dan hiasan diorama. Kota yang padat seperti DKI Jakarta butuh gagasan desain yang mampu mengintegrasikan manusia dengan moda transportasi yang bersifat responsibel dengan keadaan lahan yang ada saat ini.

REFERENSI

- Aprialzy, Ramzy, Amin Sumadyo, Yosafat Winarto. 2020. Konsep Desain Eco-Transit Oriented Development pada Terminal Terpadu Senen di Jakarta Pusat. Surakarta: Jurnal Senthong Volume 3 Nomor 2.
- Brownell, B. 2012. *Material Strategies - Innovative Applications in Architecture*. New York: Princeton Architectural Press.
- ITDP. 2017. *TOD Standard v3.0*. New York: Institute for Transportation Development Policy.
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House Inc.
- Maulana Caesar, Angga, Sumaryoto, Kahar Sunoko. 2014. Stasiun Dukuh Atas Jakarta Sebagai Stasiun Integrasi Antar Moda Transportasi Massal dengan Pendekatan Sistem *Wayfinding*. Surakarta: Jurnal Arsitektura Volume 12 Nomor 1.
- Miranda, A. M. 2011. *Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibukota*. Tugas Karya Akhir.
- Ogra, Aurobindo, Robert Ndebele, 2014. The Role of 6Ds: Density, Diversity, Design, Destination, Distance, and Demand Management in Transit Oriented Development (TOD), Paper, NeoInternational Conference on Habitable Environments (NICHE), LSAD (LPU) and IIA (Chandigarh-Punjab Chapter), 2014
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2012). *Lampiran I Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 1*. Jakarta: Pemprov DKI Jakarta.
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2014). *Rencana Detail Tata Ruang dan Peraturan Zonasi Kota Jakarta Selatan*. Jakarta: Pemprov DKI Jakarta.
- Priambodo, Cahyo. 2019. *Konsep Perencanaan dan Perancangan Hunian Vertikal dan Community Mall dengan Konsep Co-Living di Kota Tangerang*. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Ulinata. 2018. Perencanaan Desain Transport Hub pada Kawasan Berorientasi Transit Studi Kasus: TOD Dukuh Atas, Jakarta Pusat. Jakarta: Jurnal SCALE Volume 6 Nomor 1.