

SURAT TUGAS
PENGABDIAN MASYARAKAT SKEMA REGULER
PERIODE II TAHUN ANGGARAN 2025
NOMOR : 1131/Int-KLPPM/UNTAR/XI/2025

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Dr. Hetty Karunia Tunjungsari, S.E., M.Si.
Jabatan : Ketua Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat
NIDN/NIDK : 0316017903

Memberikan tugas kepada:

1. Nama Ketua : NINA CARINA, S.T., M.T., Ir.
NIDN/NIDK : 0313117101
Fakultas/Program Studi : Fakultas Teknik / ARSITEKTUR
2. Nama Anggota Mahasiswa
 - a. NIM dan Nama Mahasiswa : 315220046 / TRISHA KAYLIE TJUNG
 - b. NIM dan Nama Mahasiswa : 315220054 / ANGEL STEVANY
 - c. NIM dan Nama Mahasiswa : 315220089 / MATT BRYAN WOE
 - d. NIM dan Nama Mahasiswa : 315220032 / JESICA RIANA SUSANTO BASUKI
 - e. NIM dan Nama Mahasiswa : 315220097 / NADYA GRACIA ABIGAEEL

Untuk melaksanakan seluruh kegiatan Pengabdian Masyarakat (PKM) meliputi:

1. Melaksanakan Pengabdian Masyarakat sesuai dengan proposal yang disetujui dengan:
 - a. Judul Kegiatan PKM : Pembuatan Infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok sebagai Kawasan Berbasis Transit
 - b. Dana yang disetujui : Rp. 7.500.000,- (tujuh juta lima ratus ribu), diberikan dalam 2 (dua) tahap masing-masing 50%.
2. Membuat laporan monitoring dan evaluasi atas kegiatan Pengabdian Masyarakat.
3. Membuat luaran wajib berupa **Jurnal Nasional Lainnya, Hak Kekayaan Intelektual (HKI) dan Produk/prototipe** dari kegiatan pengabdian masyarakat
4. Membuat laporan akhir dari kegiatan PKM.

Demikian surat tugas ini dibuat dengan sebenarnya untuk dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Jakarta, 07 Nopember 2025

Kepala LPPM



Dr. Hetty Karunia Tunjungsari, S.E., M.Si.

OFFICE
Jl. Letjen S. Parman No 1, Jakarta Barat 11440
PHONE
+62 21-5671 747 (Hunting)
+62 21-5695 8723 (Admission)

EMAIL
humas@untar.ac.id
WEBSITE
untar.ac.id
@Xf0d
Untar Jakarta



KESEPAKATAN BERSAMA
ANTARA
PEMERINTAH PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA
DAN
UNIVERSITAS TARUMANAGARA
TENTANG
PENDIDIKAN, PENELITIAN, DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT
NOMOR: 82/HM.03.03
NOMOR: 344-R/824/UNTAR/II/2024

Pada hari ini Senin tanggal Lima Belas bulan Januari tahun Dua Ribu Dua Puluh Empat (15 - 1 - 2024) bertempat di Jakarta, kami yang bertanda tangan di bawah ini:

I. **WIDYASTUTI** : Asisten Kesejahteraan Rakyat Sekda Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, berkedudukan di Jalan Medan Merdeka Selatan 8 - 9, Kota Administrasi Jakarta Pusat.

Berdasarkan Surat Kuasa Khusus Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta tanggal 29 November 2023 dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta

Untuk selanjutnya disebut sebagai **PIHAK KESATU**.

II. **AGUSTINUS PURNA IRAWAN** : Rektor Universitas Tarumanagara, berkedudukan di Jalan Letjen S. Parman No. 1 Jakarta Barat 11440

Berdasarkan Surat Keputusan Pengurus Yayasan Tarumanagara Nomor 2020/VIII/005-KPT-LG/YT tentang Pengangkatan Prof. Dr. Ir. Agustinus Purna Irawan, S.T., M.T. sebagai rektor Universitas Tarumanagara periode 2020 - 2024, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Universitas Tarumanagara

Untuk selanjutnya disebut sebagai **PIHAK KEDUA**.

PIHAK KESATU dan PIHAK KEDUA secara bersama-sama dalam Kesepakatan Bersama ini disebut **PARA PIHAK** dan secara sendiri-sendiri disebut **PIHAK**, **PARA PIHAK** terlebih dahulu menerangkan hal-hal sebagai berikut:

- a. bahwa **PIHAK KESATU** merupakan Pemerintah Daerah yang mempunyai tugas dan fungsi dalam melaksanakan tugas umum pemerintahan dan pembangunan daerah, serta berkewajiban dan bertanggung jawab dalam meningkatkan dan

mengembangkan sumber daya Aparatur Sipil Negara di lingkungan Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

- b. bahwa PIHAK KEDUA adalah Perguruan Tinggi Swasta yang melaksanakan Tri Darma Perguruan Tinggi, melalui Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat perlu melakukan kemitraan strategis dengan Pemerintah Daerah dalam rangka meningkatkan mutu pelaksanaan Tri Darma Perguruan Tinggi agar berhasil guna dan berdaya guna.

Berdasarkan hal tersebut di atas, sesuai dengan kedudukan dan kewenangan masing-masing, PARA PIHAK sepakat untuk melaksanakan Kesepakatan Bersama tentang Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat, dengan ketentuan sebagai berikut:

Pasal 1 MAKSUD DAN TUJUAN

- (1) Kesepakatan Bersama ini dimaksudkan sebagai pedoman bagi PARA PIHAK dalam melaksanakan kerja sama Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat.
- (2) Kesepakatan Bersama ini bertujuan untuk meningkatkan mutu pelaksanaan Tri Darma Perguruan Tinggi dan meningkatkan kompetensi sumber daya manusia serta mendukung program pembangunan dan pelayanan publik di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan memanfaatkan sumber daya yang dimiliki dan sesuai dengan tugas dan fungsi PARA PIHAK.

Pasal 2 OBJEK KESEPAKATAN BERSAMA

Objek Kesepakatan Bersama ini adalah Pendidikan, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat.

Pasal 3 RUANG LINGKUP

Ruang Lingkup Kesepakatan Bersama ini meliputi:

- a. Penyelenggaraan Pendidikan dan Pelatihan;
- b. Penelitian, Pengkajian, dan Pengembangan;
- c. Pengabdian kepada Masyarakat; dan

Pasal 4 PELAKSANAAN

- (1) Pelaksanaan Kesepakatan Bersama ini akan ditindaklanjuti oleh PARA PIHAK dengan Perjanjian Kerja Sama sesuai dengan ruang lingkup sebagaimana dimaksud pada pasal 3 Kesepakatan Bersama ini.
- (2) Untuk pelaksanaan Perjanjian Kerja Sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) akan ditindaklanjuti oleh Perangkat Daerah dan/atau Unit Kerja masing-masing sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Pasal 5
JANGKA WAKTU

Kesepakatan Bersama ini berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun terhitung sejak tanggal ditandatangani PARA PIHAK dan dapat diperpanjang atas kesepakatan tertulis PARA PIHAK.

Pasal 6
SURAT MENYURAT

- (1) Segala hal sehubungan dengan pelaksanaan Kesepakatan Bersama ini harus disampaikan secara tertulis dan disampaikan melalui surat, surat tercatat dan/atau faksimile kepada PARA PIHAK sebagai berikut:

PIHAK KESATU : Kepala Biro Kerja Sama Daerah Sekretariat Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Jalan Medan Merdeka Selatan No. 8-9 , Kota Administrasi Jakarta Pusat
Telepon : (021) 3823339
Email : kerjasama3jkt@gmail.com

PIHAK KEDUA : Rektor Universitas Tarumanagara
Jalan Letjen S. Parman No.1, Jakarta Barat 11440
Telepon : (021) 56958751.
Email : humas@untar.ac.id cc ciro@untar.ac.id

- (2) Segala pemberitahuan dan dokumen-dokumen yang berhubungan dengan kesepakatan bersama ini dilaksanakan dalam bahasa Indonesia.
- (3) Setiap perubahan alamat, baik alamat PIHAK KESATU maupun PIHAK KEDUA sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib diberitahukan secara tertulis kepada pihak lainnya paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sebelumnya.
- (4) Apabila tidak ada pemberitahuan secara tertulis, maka alamat yang tercantum pada ayat (1) secara hukum adalah alamat yang sah dan berlaku.

Demikian Kesepakatan Bersama ini dibuat dan ditandatangani di Jakarta, pada hari dan tanggal tersebut di atas, dalam rangkap 2 (dua) masing-masing bermeterai cukup dan mempunyai kekuatan hukum yang sama, 1 (satu) rangkap untuk PIHAK KESATU dan 1 (satu) rangkap untuk PIHAK KEDUA.

PIHAK KEDUA
REKTOR
UNIVERSITAS TARUMANAGARA,



AGUSTINUS PURNA IRAWAN

PIHAK KESATU
ASISTEN KESEJAHTERAAN RAKYAT
SEKDA PROVINSI DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA,



WIDYASTUTI
NIP 196406291989122001

**LAPORAN AKHIR
PENGABDIAN MASYARAKAT YANG DIAJUKAN
KE LEMBAGA PENELITIAN DAN PENGABDIAN MASYARAKAT**



**PEMBUATAN INFOGRAFIS TATA GUNA LAHAN
KAWASAN STASIUN MRT GLODOK
SEBAGAI KAWASAN BERBASIS TRANSIT**

Disusun oleh:

Ketua Tim

Ar. Nina Carina, ST., MT (0313117101/10302004)

Anggota Mahasiswa:

Jesica Riana Susanto Basuki (315220032)

Trisha Kaylie Tjung (315220046)

Angel Stevany (315220054)

Matt Bryan Woe (315220089)

Nadya Gracia Abigael (315220097)

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS TARUMANAGARA
JAKARTA
2026**

HALAMAN PENGESAHAN
LAPORAN AKHIR PENGABDIAN MASYARAKAT
Periode II Tahun 2025

1. Judul PKM : Pembuatan Infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok Sebagai Kawasan Berbasis Transit
2. Nama Mitra PKM : Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan
3. Dosen Pelaksana
 - A. Nama dan Gelar : Ar. Nina Carina, ST., MT., IAI
 - B. NIDN/NIK : 0313117101/ 10302004
 - C. Jabatan/Gol. : Lektor
 - D. Program Studi : Sarjana Arsitektur
 - E. Fakultas : Teknik
 - F. Bidang Keahlian : Arsitektur/ Urban Desain
 - H. Nomor HP/Tlp/Email : 081315111970/ ninac@ft.untar.ac.id
4. Mahasiswa yang Terlibat
 - A. Jumlah Anggota (Mahasiswa) : 5 orang
 - B. Nama & NIM Mahasiswa 1 : Trisha Kaylie Tjung/ 315220046
 - C. Nama & NIM Mahasiswa 2 : Angel Stevany/ 315220054
 - D. Nama & NIM Mahasiswa 3 : Matt Bryan Woe/ 315220089
 - E. Nama & NIM Mahasiswa 4 : Jesica Riana Susanto Basuki/ 315220032
 - F. Nama & NIM Mahasiswa 5 : Nadya Gracia Abigael/ 315220097
5. Lokasi Kegiatan Mitra : Kawasan Glodok
 - A. Wilayah Mitra : Kawasan sekitar Stasiun MRT Glodok, Kecamatan Taman Sari, Jakarta Barat
 - B. Kabupaten/Kota : Jakarta Barat.
 - C. Provinsi : DKI Jakarta
6. Metode Pelaksanaan : Luring)
7. Luaran yang dihasilkan : HKI, Infografis, Draft Jurnal
8. Jangka Waktu Pelaksanaan : Juli-Desember 2025
9. Biaya yang disetujui LPPM : Rp 7.500.000,-

Jakarta, 19 Januari 2026

Menyetujui,
Kepala LPPM

Ketua Pelaksana

Dr. Hetty Karunia Tunjungsari, S.E., M.Si.
NIDN/NIDK : 0316017903/10103030

Ar. Nina Carina, ST., MT, IAI
NIDN/NIDK: 0313117101/10302004

PEMBUATAN INFOGRAFIS TATA GUNA LAHAN KAWASAN STASIUN MRT GLODOK SEBAGAI KAWASAN BERBASIS TRANSIT

Abstrak

Kawasan Glodok merupakan kawasan yang sarat dengan nilai historis, khususnya terkait dengan keberadaan awal masyarakat Cina di Batavia. Jejak tersebut masih terlihat sebagai karakter yang kuat dan mewarnai Kawasan Glodok. Diawali sebagai permukiman pecinan, kawasan tersebut terus berkembang menjadi kawasan perdagangan, perkantoran hingga kawasan wisata budaya dan kuliner. Hadirnya Stasiun MRT Glodok di tahun 2029 sebagai salah satu titik pemberhentian MRT Fase 2A perlu diantisipasi. Sebuah titik transit yang dilalui beberapa moda transportasi sebagaimana Stasiun MRT Glodok di tahun 2029 nanti, akan mempengaruhi pertumbuhan, perubahan dan perkembangan aktivitas dan intensitas fungsi serta aktivitas manusia di sekitarnya. Untuk itu perkembangan kawasan sekitar Stasiun MRT Glodok perlu direncanakan sebagai kawasan yang berorientasi kepada sistem transit. Sebuah kawasan di Wilayah DKI Jakarta yang memiliki kecenderungan bertumbuh cepat biasanya dikendalikan dan diatur oleh Pemerintah melalui Produk Panduan Rancang Kota (PRK), namun saat ini Kawasan Glodok belum memiliki PRK. PKM akan menghasilkan infografis tata guna lahan eksisting Kawasan Glodok pada radius 400- 800 meter dari titik transit. Penggambaran infografis diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan melalui studi literatur, observasi dan komparasi berdasarkan karakter 5D (Diversity, Density, Design, Destination Accessibility, Distance to Transit), sebagai karakter sebuah Kawasan Berbasis Transit (KBT). Hasil PKM akan disosialisasikan kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan sebagai institusi yang menerbitkan PRK. Infografis yang dihasilkan diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi Penyusunan Panduan Rancang Kota (PRK) Kawasan Stasiun MRT Glodok sebagai sebuah Kawasan Berorientasi Transit dengan kekayaan karakter pecinan.

Kata kunci: Stasiun MRT, KBT Glodok, Pecinan, PRK, Infografis

1. PENDAHULUAN

Kawasan Pecinan Glodok di Jakarta Barat merupakan salah satu destinasi populer pecinan di Indonesia. Kawasan ini pada 20 Mei 2022 dipromosikan oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf) sebagai kampung pecinan terbaik. Kawasan Pecinan sebagai suatu kawasan di Kota Tua Jakarta, telah hadir sejak awal tumbuhnya Kota Jakarta pada di masa kolonial mulai ada di Indonesia. Kawasan Pecinan awalnya dibangun sebagai permukiman etnis Cina yang pada masa Pemerintahan Belanda bekerja sebagai masyarakat penunjang di bidang perdagangan. Segmentasi ruang-ruang kota di kawasan Kota Tua Batavia yang didiami orang-orang Cina inilah kemudian berkembang menjadi pusat bisnis dan perdagangan yang tertua dan terbesar di Kota Jakarta. (Noviasri, 2009). Sejak tahun 2021 hingga saat ini kawasan Glodok menjadi kawasan yang direvitalisasi sebagai bagian dari Proyek Revitalisasi Kawasan Area Kota Tua, Jakarta (Perdana, 2022).

Pemerintah DKI Jakarta telah menetapkan Glodok sebagai salah satu lokasi yang ditetapkan sebagai stasiun MRT Fase 2A. (Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 1713 Tahun 2019). Proyek pembangunan MRT Jakarta fase 2 membentang sepanjang sekitar 11,8 kilometer dari kawasan Bundaran HI hingga Ancol Barat. Fase 2 ini melanjutkan fase 1 koridor utara—selatan (Bundaran HI- Lebak Bulus) yang telah beroperasi sejak 2019. Hadirnya fase 2 menambah panjang jalur utara—selatan menjadi sekitar 27,8 kilometer. Pembangunan Fase 2 (Bundara HI—Ancol Barat) yang terdiri dari Fase 2A dan Fase 2B yang

telah dimulai sejak Juni 2020 dan direncanakan beroperasi secara penuh pada tahun 2030 (LPEM FEB UI, 2022)



Gambar 1. Rute MRT Fase 2 dan tantangan yang dihadapi

MRT Jakarta, sebagai perusahaan yang dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, memiliki peran penting dalam mendorong transformasi Jakarta menjadi pusat perekonomian nasional dan kota global yang berkelanjutan. Perannya tidak terbatas sebagai penyedia layanan transportasi semata, melainkan juga sebagai motor penggerak dalam pengembangan kawasan yang berbasis transit. Prinsip pembangunan yang berorientasi transit yang sering dikenal dengan pembangunan berorientasi Transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) atau Kawasan Berorientasi Transit (KBT). (Yurianto, 2024, p.36).

Upaya revitalisasi Jakarta sebagai bentuk adaptasi terhadap dinamika urbanisasi menuntut kajian komprehensif yang dapat dituangkan dalam regulasi baru guna mendukung pengelolaan kota yang lebih efektif dan berkelanjutan (Ardiyanto, 2022). Pecinan Glodok yang berjarak kurang dari 400 meter Stasiun MRT, adalah rumah bagi kuil-kuil bersejarah dan ruko-ruko tradisional yang mencerminkan warisan kuat komunitas Tionghoa Indonesia. Rencana revitalisasi yang komprehensif dapat mencakup pemugaran bangunan bersejarah serta pengembangan penawaran budaya di kawasan tersebut melalui festival, wisata kuliner, dan tur warisan budaya yang dipandu untuk memajukan kegiatan pariwisata (Kearney, 2025), sementara tujuan dari penerapan konsep TOD pada kawasan Kota Tua Jakarta ialah sebagai alternatif solusi dalam merevitalisasi kawasan Kota Tua (Firdaus,p.35)

Dengan akan beroperasinya Stasiun MRT Glodok pada 2029, menumbuhkan tantangan baru pada Kawasan Glodok yang sarat akan makna historis. Kehadiran MRT dan konsep KBT cenderung membawa perubahan kota yang sangat cepat dan signifikan. Perkembangan ini menuntut adanya perencanaan kota yang adaptif dan berkelanjutan, yang mampu menyeimbangkan kebutuhan pembangunan dengan upaya pelestarian budaya, mitigasi permasalahan lingkungan, serta peningkatan kualitas hidup masyarakat perkotaan (Putra, Trisnawati, & Widayat, 2024). Perubahan yang berlangsung di Jakarta merefleksikan interaksi yang kompleks antara dimensi historis, aspek spasial, identitas budaya, serta berbagai tantangan lingkungan (Rahmawati, 2015). Sejumlah studi menegaskan bahwa

implementasi TOD di Jakarta berkontribusi pada integrasi moda transportasi, peningkatan konektivitas pejalan kaki, serta transformasi sosial-ekonomi dan lingkungan, seperti terlihat pada kasus Dukuh Atas, Lebak Bulus, dan Kota Tua Jakarta (Ningrum, Astuti, & Mukaromah, 2022; Irwan, 2023; Hakim & Sulistyantara, 2024; Jurnal Permukiman, 2023). Untuk itu Kawasan Glodok perlu mempersiapkan diri menghadapi kecepatan perubahan dengan tetap mempertahankan dan menjaga nilai historis dan karakter pecinan yang terkandung didalamnya

Permasalahan Mitra

Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan (DCKTRP) Provinsi DKI Jakarta adalah Mitra dalam kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PKM) ini. DCKTRP memiliki tanggung jawab dalam merancang dan mengevaluasi tata ruang kota, mengawasi pemanfaatan ruang, serta menyusun perencanaan melalui Panduan Rancang Kota (PRK) di wilayah DKI Jakarta (DCKTRP, 2022). PRK berfungsi sebagai pedoman teknis yang berisi ketentuan, standar, dan persyaratan pembangunan kawasan fisik kota agar selaras dengan rencana tata ruang yang berlaku. Dokumen ini mencakup berbagai aspek, seperti ruang, bangunan, infrastruktur, utilitas, dan lingkungan (Suteja et al., 2024).

Berbeda dengan koridor MRT Fase 1, pihak DCKTRP dan PT MRT Jakarta menyampaikan bahwa penyusunan PRK untuk kawasan yang terdampak pembangunan MRT Fase 2A belum pernah dilakukan sebelumnya. Kehadiran Stasiun MRT Glodok diperkirakan akan membawa perubahan signifikan terhadap kondisi kawasan, sehingga diperlukan langkah antisipatif dalam penataan ruangnya. Perkembangan kawasan yang terjadi nantinya perlu disesuaikan dengan konsep revitalisasi yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, kawasan sekitar Stasiun MRT Glodok penting untuk mempertimbangkan potensi pengembangan serta perubahan tata guna lahan agar proses transformasi yang terjadi dapat berlangsung secara terencana dan tetap terkendali

Kawasan Stasiun MRT Glodok

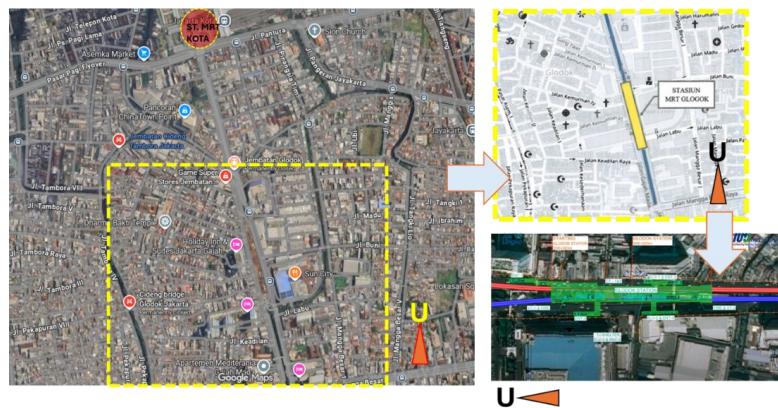
Glodok merupakan Kawasan yang sarat dengan makna historis dan budaya. Pancoran-Glodok adalah kawasan Pecinan tertua dan terbesar di Indonesia, terletak di dekat Kota Tua Batavia. Setelah empat abad berjalan, daerah Pecinan di Jakarta yang kini dikenal sebagai kawasan Glodok masih terus hadir dan merupakan kawasan perniagaan yang ramai (Oktarina, 2021). Pada awalnya dulu, sebelum Belanda membangun Batavia (sekarang Jakarta) di tahun 1619, orang-orang Tionghoa sudah lebih dulu ada dan tinggal di sebelah timur muara Sungai Ciliwung, tak jauh dari palabuhan. Kemudian mereka diusir ketika Belanda membangun sebuah loji di lokasi tersebut. Setelah pembantaian besar-besaran etnis Tionghoa oleh VOC pada tahun 1740, kaum Tionghoa ditempatkan pada satu area di Pancoran-Glodok yang letaknya tak jauh dari Stadhuis (kini Museum Fatahillah) untuk mempermudah pengawasan. Sejak saat itu, kawasan ini berkembang sebagai kawasan bisnis dan pemukiman kaum Tionghoa terbesar di Jakarta. (Fatimah, 2014). Dengan berkembangnya penduduk serta aktivitas perdagangan, maka Kawasan Pecinan Glodok merupakan salah satu kawasan perdagangan tertua di Jakarta yang telah berdiri sejak abad ke 17 (Hanan, 2024).

Pelestarian kawasan Kota Tua Jakarta dimulai tahun 1973 (SK Gubernur DKI Jakarta Nomor D.III-b.11/4/56/73) yang menetapkan kawasan Glodok (kawasan dengan bangunan bergaya Tionghoa) di Jakarta Barat sebagai kawasan restorasi Pemerintah DKI Jakarta, yang dilindungi oleh Undang-Undang Monumen (STBL. 1931 Nomor 238) tanggal 6 Agustus 1973. Menjelang akhir abad ke-20, sekitar separuh bangunan di kawasan tersebut telah dialihfungsikan menjadi museum, kafe, bank, dan perkantoran, sedangkan sisanya terbengkalai tanpa dimanfaatkan dan tidak diperbaiki secara fisik. Kawasan Glodok sempat mengalami mati suri akibat kerusakan 1998, Penjarahan yang terjadi pada saat itu membuat penduduk asli meninggalkan bangunan dan terbengkalai hingga sekarang (Titulanita dkk., 2015 dalam Lestari, 2022). Pasca COVID 19, Pemerintah Provinsi berupaya meningkatkan makna Kawasan Glodok dengan menyuntikkan aktivitas wisata kuliner pada Bangunan Petak 6, Pancoran, melengkapi kawasan petak 9 yang sudah lebih dahulu dikenal sebagai kawasan wisata budaya.



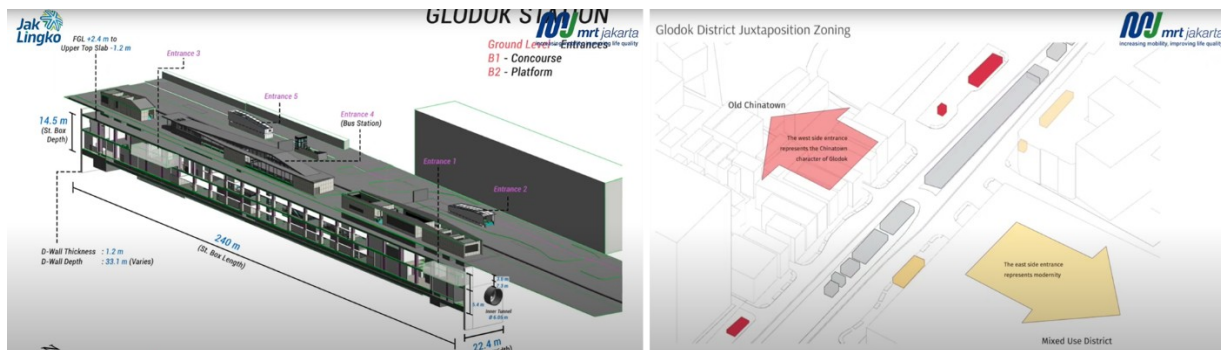
Gambar 2. Time Line Perkembangan Aktivitas Kawasan Glodok

Stasiun MRT Glodok, merupakan stasiun yang berada di Kawasan Glodok, Kecamatan Taman Sari, Jakarta Barat. Stasiun bawah tanah ini membentang dari Lindeteves Trade Center (LTC) hingga jalan Thalib dengan Panjang lebih dari 300 meter. Stasiun direncanakan untuk memiliki empat pintu masuk/ keluar. Dua pintu masuk berada di sisi Timur dan dua lagi di sisi Barat. (Perkembangan MRT Jakarta Fase 2A: Stasiun Glodok)



Gambar 3. Lokasi stasiun bawah tanah MRT Glodo

Empat pintu masuk tersebut akan menghubungkan stasiun dengan sisi Timur dengan pembangunan yang lebih dominan ke arah modern dengan sisi Barat yang merepresentasikan Kawasan pelestarian



Gambar 4. Empat pintu masuk MRT Glodok menghubungkan sisi Timur dan Selatan
Sumber: MRT Jakarta

Infografis

Infografis atau *Infographic* adalah teknik menyajikan informasi secara visual/grafis, sehingga mudah dipahami oleh pembaca. Kata *graphic* dalam kata *Infographic* itu berarti visual, gambar, yang jika diterjemahkan dalam Bahasa Indonesia adalah grafis, bukan grafik. Sama seperti penulisan yang benar adalah desain grafis, bukan desain grafik. Metode estetika yang digunakan untuk mengkaji nilai estetis sebuah infografis dari ragam hias, tema, pola, pengolahan data, komposisi, ilustrasi. Ikonografi juga merupakan persoalan ikon yang memperkatakan mengenai objek dan makna. Di dalam sebuah infografis data teks yang sudah ada diilustrasikan dalam bentuk simbol yang mempunyai makna. (Saptodewo, 2014). Menurut Gabreila dan Zen, infografis adalah media penggambaran data atau informasi menggunakan ikon-ikon grafis sehingga kemasan pesannya menjadi menarik dan dapat tertanam pada pikiran pembaca (Gabriela & Zen, 2020). Dari definisi-definisi tersebut dapat dipahami bahwa infografis adalah media visual yang menggunakan alat-alat visual (gambar, ikon dan teks) untuk menggambarkan informasi sehingga informasi tersebut lebih menarik, mudah dipahami, dan lebih tahan lama di dalam ingatan.

Pembuatan Infografis dalam PKM ini bersifat menyederhanakan informasi yang kompleks, mempercepat pemahaman serta menarik perhatian audiens. Agar dapat mudah dibaca, dipahami serta menarik, didalam menyusun infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok Sebagai Kawasan Berbasis Transit Tim PKM menggunakan kriteria sebagai berikut:

- Kejelasan hirarki Teks secara visual; Penulisan judul menonjol, subjudul lebih besar atau tebal dibandingkan teks informasi detail, dengan teks yang dibatasi.
- Memiliki satu pesan utama; yaitu usulan tata guna lahan yang dapat mendukung pengembangan
- Alur baca: menggunakan cara pencantuman gambar dan tulisan kiri kanan dan atas bawah.
- Tipe font: besar- kecil sesuai hirarki judul, dengan jenis font maksimal 3 jenis

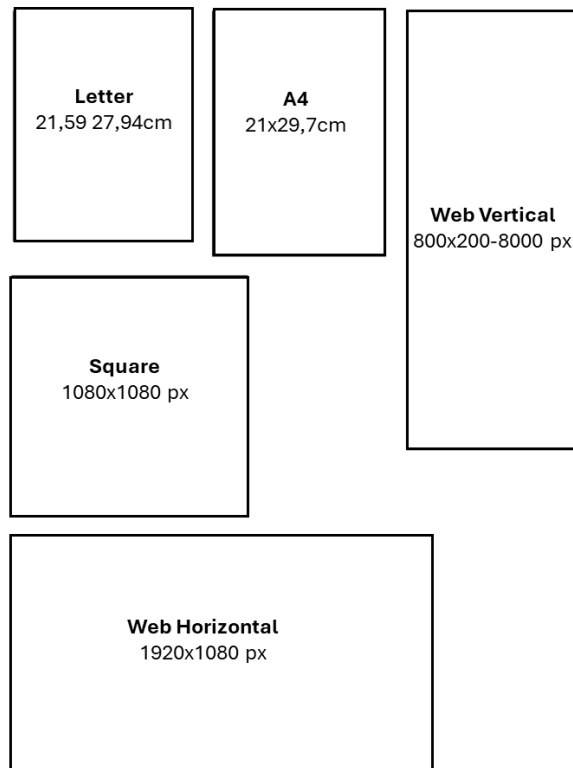
Infografis juga memenuhi karakter sebuah infografis seperti:

- Merupakan sebuah media yang informatif
- Ringkas

- Terstruktur
- Jelas
- Menarik secara visual
- Kredibel

Infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok sebagai KBT disusun dengan memberikan informasi mengenai kondisi eksisting, sesuai dengan rencana RDTR (diunduh Juli 2025). Hasil diakhiri dengan sebuah kesimpulan bahwa tata guna lahan yang terjadi di Kawasan Glodok telah membawa arah pembangunan memenuhi unsur *Mix* (percampuran dan keragaman), *Shift* (pergiliran/ pergantian secara rutin) dan *Densify* (kepadatan, intensitas) sebagai 3 kriteria. Kriteria ini juga menghasilkan keragaman desain Kawasan Glodok, menjadikannya kawasan 24 jam karena didukung dengan adanya pilihan moda transportasi.

Dalam penyajian infografis, terdapat format yang dapat digunakan. Secara umum format terdiri atas 2 kriteria, yaitu format berdasarkan perbandingan panjang dengan lebar sajian yang umumnya menggunakan satuan cm/ mm atau inchserta format dalam ukuran pixel digital yang pemilihannya didasarkan atas jenis platform media digital. (<https://www.template.net/graphic-design/infographic-sizes/>- diunduh 25 Desember 2025). Dalam Infografis PKM ini, tim menggunakan format web vertikal sebagai salah satu format standar infografis.



Gambar 5. Format Standar Infografis

Sumber: <https://www.template.net/graphic-design/infographic-sizes/>-

Tujuan dan Solusi Permasalahan

PKM ini diharapkan dapat membantu Mitra dalam melihat dan mengamati langsung perubahan dan perkembangan Kawasan di sekitar Stasiun MRT Glodok dan mendapatkan masukan dan pandangan mengenai tata guna lahan yang dapat diberlakukan pada Kawasan Glodok. Kegiatan PKM ini merupakan kegiatan lanjutan yang tidak dapat dipisahkan dari penelitian berjudul Kajian Potensi Kawasan Glodok sebagai Kawasan Berbasis Transit. Tim PKM akan melakukan pengamatan pada radius 400 sampai dengan 800 meter dari titik pusat Stasiun MRT Glodok untuk mendapatkan Gambaran 3 dimensi eksisting Kawasan.



Gambar 6. Rencana Radius Pengamatan (400 – 800 m)

Dalam kegiatan PKM ini, tim PKM akan menghasilkan infografis terhadap usulan/rekomendasi fungsi dan tata guna lahan. Usulan akan berbasis kepada hasil pendataan dan temuan kegiatan Penelitian yang dilakukan pada saat bersamaan, yaitu Kajian Potensi Kawasan Glodok sebagai Kawasan Berbasis Transit yang dilakukan dengan membuat komparasi terhadap karakter 5D (*Diversity, Density, Design, Destination Accessibility, Distance to Transit*) di Kawasan Glodok. Infografis yang memuat usulan tata guna lahan disajikan dalam bentuk teks yang dilengkapi gambar 2 dan 3 dimensi. Dengan demikian dapat diperoleh sebuah gambaran kawasan Glodok sebagai kawasan berorientasi transit masa datang dengan karakter dan budaya pecinan. Gambaran ini diharapkan dapat menjadi ide awal bagi penyusunan Panduan Rancang Kota yang seharusnya dimiliki oleh kawasan sepanjang jalur MRT Fase 2.

Keterkaitan Topik Penelitian dengan Tema Unggulan Rencana Induk Penelitian (RIP) Untar

PKM ini merupakan kegiatan yang difokuskan pada bagian arsitektur dan perencanaan dengan isu strategis Perencanaan Kota, Kawasan dan Lingkungan Binaan. Arsitektur Untar merupakan program studi dengan kekhasan keilmuan terkait arsitektur metropolis.

Partisipasi mitra dalam kegiatan PKM

Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan sebagai Mitra akan memberikan data dan informasi awal yang dibutuhkan sesuai dengan topik yang diangkat. Mitra akan membantu

mengarahkan dan memberikan pendapat dalam proses diskusi atas proses dan hasil yang dicapai. Mitra diharapkan memberikan ruang kerja bagi pelaksanaan kegiatan diskusi dan presentasi hasil PKM

2. METODE PELAKSANAAN

Pada awal kegiatan, Tim akan melakukan pembahasan atas hasil penelitian terkait yang dilaksanakan pada waktu yang bersamaan. Kegiatan dilanjutkan dengan sosialisasi awal kegiatan kepada Mitra, untuk menjelaskan maksud dan tujuan PKM serta mendapatkan masukan dan saran. Dengan kerangka yang telah diperoleh dari tim penelitian serta informasi mitra, tim akan melakukan observasi lapangan untuk dapat menggambarkan kondisi Glodok secara utuh. Metode survei lapangan digunakan untuk mengumpulkan data primer yang bersifat empiris, baik melalui observasi langsung terhadap kondisi fisik kawasan maupun melalui wawancara terstruktur dengan pemangku kepentingan terkait. Teknik ini memungkinkan tim memperoleh pemahaman kontekstual yang lebih mendalam mengenai fenomena yang diteliti, sekaligus meningkatkan validitas temuan. Selain itu, metode survei digunakan untuk memperoleh data primer, baik melalui observasi langsung di lapangan maupun melalui instansi terkait, sehingga informasi yang diperoleh lebih komprehensif dan mendukung validitas hasil penelitian (Creswell & Creswell, 2018; Etikan & Bala, 2017).

Infografis yang dihasilkan akan disosialisasikan kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan sebagai salah satu hasil akhir dari PKM. Infografis tata guna lahan yang telah dihasilkan dari kegiatan penelitian akan dilengkapi dengan foto, peta 2 dan 3 dimensi. Dengan demikian mitra mendapatkan gambaran mengenai rona 3 dimensi kawasan yang telah terjadi diatas RDTR DKI Jakarta 2022 yang tertuang dalam lama Jakartasatu.

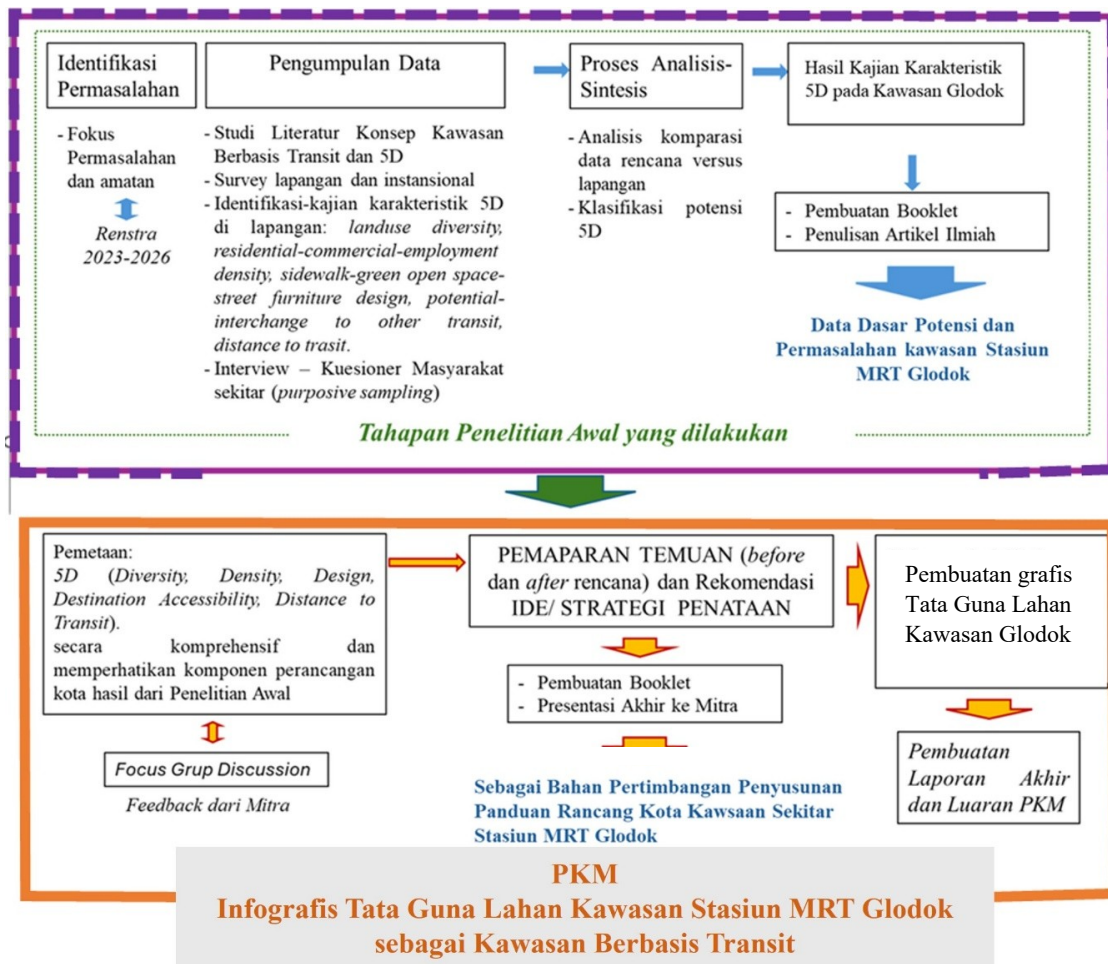


Gambar 7. Alur Pelaksanaan Kegiatan

Analisis dan Sosialisasi Rekomendasi

Metode komparatif digunakan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu. Metode komparatif ini bertujuan untuk mencari jawaban mendasar tentang sebab akibat

dengan menganalisis faktor-faktor penyebab atau terjadinya suatu fenomena tertentu. Dalam proses identifikasi dan analisis mengacu pada karakter 5D (*Diversity, Density, Design, Destination Accessibility, Distance to Transit*). Analisis merupakan penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Pendekatan ini telah digunakan secara efektif dalam berbagai konteks, mulai dari analisis koridor jalan, penataan ruang terbuka, hingga evaluasi estetika dan komposisi bangunan, yang secara bersama-sama memperkaya pemahaman tentang desain kota sebagai entitas multifaset yang terintegrasi (Budiati et al., 2018). Kegiatan PKM ini memiliki alur yang berkesinambungan dengan Penelitian Kajian Potensi Kawasan Glodok sebagai Kawasan Berbasis Transit.



Gambar 8. Keterhubungan dengan Kegiatan Penelitian

3. HASIL PEMBAHASAN DAN LUARAN YANG DI CAPAI

Secara umum pelaksanaan PKM berjalan sesuai rencana. Hambatan yang ditemui adalah watu, mengingat proosal PKM pertama ditolak sehingga tim harus mengajukan proposal baru. Dengan disetujuinya pengajuan baru proposal, Tim PKM mulai bekerja melakukan survey dan pendataan di awal Bulan November. Namun TIM telah melakukan sosialisasi dan diskusi

dengan Dinas Cipta Karya Tata Ruang dan Pertanahan sebagai Mitra, untuk mendapatkan masukan dan informasi terkait Perencanaan Kawasan Glodok.



Gambar 8. Proses diskusi awal dengan Mitra (DCKTRP): diskusi mengenai kebutuhan-kebutuhan mitra dan temuan awal tim dari hasil hilirisasi penelitian sebelumnya

Dalam Laporan kemajuan Monitoring dan Evaluasi, tim telah melakukan penyusunan Laporan Prototype, mengajukan HKI atas Infografis yang dibuat serta menyusun Laporan Kemajuan. Adapun Draft Artikel masih dalam proses penyusunan.

LUARAN KEGIATAN

Luaran		
1	Artikel Publikasi di Jurnal Terindeks SINTA/Prosiding Internasional/Artikel Publikasi di Jurnal Nasional lainnya	Draft Artikel
2	Hak Kekayaan Intelektual (HKI)	Sertifikat HKI
3	Produk/ <i>prototype</i>	Laporan

INFOGRAFIS TATA GUNA LAHAN KAWASAN GLODOK

TATA GUNA LAHAN KAWASAN STASIUN MRT GLODOK SEBAGAI KAWASAN BERBASIS TRANSIT

MIX - SHIFT - DENSIFY

RENCANA POLA RUANG KAWASAN GLODOK
 RENCANA POLA RUANG KAWASAN GLODOK
 PERUBAHAN DOK. 01/2022

Stasiun MRT Glodok bersama 6 stasiun lainnya akan beroperasi melayani rute MRT Fase 2A yang menghubungkan Bundaran HI hingga Kawasan Kota Tua, Jakarta. Beroperasinya Stasiun MRT Glodok akan membawa banyak perubahan dan perkembangan serta memperkaya potensi Kawasan Glodok untuk menjadi Kawasan Berbasis Transit.

Rencana Pola Ruang yang tertuang RDTR DKI Jakarta, mengarahkan Kawasan Glodok dengan demografi oleh fungsi perdagangan skala kota dan skala Wilayah Perencanaan, serta Penunahan Kapasitas Sungai Tinggi.

Keragaman Tata Guna Lahan Kawasan Glodok yang sebagian merupakan kawasan polostarian saat ini telah memunculkan variasi fungsi guna lahan, fungsi bangunan, ragam aktivitas berdasarkan pelatuk dan waktu serta kepadatan aktivitas. Posisi strategis Glodok yang dengan stasiun MRT, Halte Transjakarta serta jalur esisting dengan Garis Sempadan Noi khususnya pada ruas Jalan Gajah Mada/ Haya Wuruk telah menghadirkan fungsi campuran/ mixed use serta rumah susun (apartemen) komersial, bersanding dengan karakter pecinan.

TATA GUNA LAHAN KAWASAN STASIUN MRT GLODOK SEBAGAI KAWASAN BERBASIS TRANSIT

MIX - SHIFT - DENSIFY

GLODOK

PETA PERSEBARAN CAGAR BUDAYA

AKTIVITAS EKONOMI DAN TRANSPORTASI

KERAGAMAN HOTEL/ PENGINAPAN

TATA BANGUNAN SEKITAR SESUAI DATA EKSISTENSI 2023

SKYLINE - KETINGGIAN BANGUNAN

Visualisasi skyline and building heights around the station area.

KERAGAMAN AKTIVITAS KOMERSIAL

KERAGAMAN JENIS HUNIAN

VISUALISASI KORIDOR & AKTIVITASNYA DI GLODOK

Visualisasi koridor-koridor utama dan aktivitas di kawasan Glodok.

AKTIVITAS BERDASARKAN WAKTU

WEEKDAY

WEEKEND

PENYEBARAN AKTIVITAS BERDASARKAN USIA DAN WAKTU

WEEKDAYS

WEEKEND

Visualisasi aktivitas dan fasilitas di kawasan Glodok.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Hasil Komparasi yang dilakukan dengan membandingkan Pola Pemanfaatan Ruang dengan Kondisi Tata Guna Lahan Eksisting, TIM PKM menemukan bahwa Pola Pemanfaatan Ruang yang tertuang dalam Rencana Detail Tata Ruang Provinsi DKI Jakarta 2022 telah membentuk **Kawasan Glodok memenuhi kriteria untuk dikembangkan sebagai Kawasan Berbasis Transit** berikut:

- Memiliki beberapa sistem transportasi umum;
- Menjadi titik Stasiun MRT yang terhubung dengan Halte TransJakarta;
- Terletak dalam radius 400 – 800 meter dari Stasiun MRT Glodok;
- Memenuhi kriteria **MIX/** Campuran. (Keragaman Fungsi, keragaman sub fungsi, keragaman cakupan pelayanan per fungsi, memiliki keragaman gaya arsitektur, keragaman pelaku kegiatan, keragaman aktivitas ekonomim, keragaman ketinggian bangunan.
- Memenuhi kriteria **SHIFT** (penggiliran/ pergantian) aktivitas waktu operasional yang menjadikannya kawasan dengan kehidupan 24 jam
- Memenuhi **DENSIFY** (Kepadatan) yang terlihat dari kerapatan dan lalu lintas pergerakan manusia, barang dan kendaraan, kepadatan aktivitas perekonomian, juga kepadatan kawasan yang terlihat dari kerapatan bangunan pada Kawasan Glodok.

Dalam pelaksanaan PKM mendatang, TIM memahami bahwa butuh persiapan yang lebih matang saat melakukan penyusunan Proposal, untuk menghindari terjadinya penolakan proposal. Keterlambatan di awal kegiatan terasa sangat mempengaruhi pelaksanaan, mengingat waktu yang tersedia sudah memasuki bulan November- Desember atau bulan menuju Ujian akhir mahasiswa.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (5th ed.). Sage Publications.
- Gabriela, A & Zen, N.S, (2020). *Perancangan Infografis Bahaya Anoreksia Nervosa*. Visual Heritage Jurnal Kreasi Seni dan Budaya, 2(03):166-172. DOI: [10.30998/vh.v2i03.874](https://doi.org/10.30998/vh.v2i03.874)
- Hanan, H. M., & Wibisono, B. H. (2024). *Revitalisasi kawasan Pecinan Glodok dengan pendekatan placemaking* [Skripsi, Universitas Gadjah Mada]. *UGM Repository*. <http://etd.repository.ugm.ac.id/>
- Kearney. (2025). *Jakarta Rise #20: Langkah menuju 20 kota global teratas*. Bappeda DKI Jakarta.
- Ningrum, Astuti, & Mukaromah, 2022; Irwan, 2023; Hakim & Sulistyantara, 2024; Jurnal Permukiman, 2023
- Noviasri, M. N., Sudikno, A., & Usman, F. (2009). Perubahan kawasan Pecinan Kota Tua Jakarta. *Arsitektur e-Journal*, 2(3), 45–52.
- Oktarina, F & Kurniawan K.R (2021). Sejarah Pecinan Jakarta: Peran Pintu Gerbang Kota Sebagai Area Transisi dan Titik Awal dalam Transformasi Spasial Pecinan Pertama ke Fase Pembaharuan. *SPAJA Journal*, 5, 1-24. <https://doi.org/10.26721/spafajournal.2021.v5.650>
- Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. (2019). *Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 1713 Tahun 2019 tentang perubahan Keputusan Gubernur Nomor 1728 Tahun 2018 tentang penetapan lokasi untuk pembangunan jalur Mass Rapid Transit koridor Bundaran HI–Kota*.


- Perdana, A. P., & Kartidjo, W. (2022). Place attachment study in Chinatown (Case study: Pancoran Glodok Chinatown and Pantjoran PIK Chinatown). In *Proceedings of the 2nd ITB Graduate School Conference: Strengthening Multidisciplinary Research to Enhance its Impact on Society* (pp. 216-230).
- Putra, A. A., Trisnawati, C. E., & Widayat, P. W. (2024). The impact of urbanization on environmental degradation in Jakarta. *The Journal of City: Branding and Authenticity*, 2(1), 45–56.
- Rahmawati, Y. D. (2015). Self-organization, urban transformation, and spatial planning in Greater Jakarta, Indonesia. *Journal of Regional and City Planning*, 26(3), 147–165.
- <https://www.template.net/graphic-design/infographic-sizes/> - diunduh 25 Desember 2025

LOGBOOK PKM

Pembuatan Infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok Sebagai Kawasan Berbasis Transit

NO	TANGGAL	KEGIATAN DAN HASIL YANG DICAPAI	PELAKSANA	TEMPAT/ NAMA INSTANSI	
1	AKHIR Agustus-September 2025	Pertemuan dengan Ibu Merry Morfosa (sebagai mitra PKM), Kepala Bidang Pemanfaatan Ruang Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan, DKI Jakarta	- Diskusi dan menjalin hubungan kerjasama di awal - pembahasan topik yang akan dijadikan PKM yaitu Kawasan Kawasan Glodok	PIC: Nina Carina dan Mekar Sari Suteja Peserta : Trisha Kaylie Tjung, Angel Stevany, Matt Bryan Woe, Jesica Riana Susanto Basuki, Nadya Gracia Abigail	Ruang Rapat Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
2	Awal - Tengah Oktober 2025	Survey, pendataan awal di lapangan, diskusi internal	- Survey dan penggalian informasi, analisis	Koordinator Survey: Nina Carina Surveyor : Trisha Kaylie Tjung, Angel Stevany, Matt Bryan Woe, Jesica Riana Susanto Basuki, Nadya Gracia Abigail	visit ke Kawasan Glodoki, Ruang kerja masing-masing di Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
		Penyusunan proposal PKM Hibah Internal Untar	- Rapat internal Tim PKM dan pembagian tugas penyusunan proposal PKM, diskusi time schedule bersama	Nina Carina	Ruang Rapat Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
		Submit proposal PKM	- email ke LPPM	Nina Carina	UNTAR
		Penyusunan proposal ulang PKM Hibah Internal Untar	- email ke LPPM	Nina Carina	UNTAR
		Submit ulang proposal PKM	- email ke LPPM	Nina Carina	UNTAR
		Pengumuman penerimaan Hibah Internal PKM UNTAR	Penyembaran informasi ke Tim	Nina Carina	UNTAR
3	Awal November 2025	Penandatanganan SPK PKM UNTAR	- Diskusi untuk langkah selanjutnya	Nina Carina	LPPM UNTAR
4	Tengah - Akhir November 2025	Survey, pendataan tambahan di lapangan, diskusi internal	- Survey dan penggalian data dan analisis lanjutan - diskusi via telp dengan mitra dan koordinasi Tim internal PKM	Koordinator: Nina Carina Surveyor : Trisha Kaylie Tjung, Angel Stevany, Matt Bryan Woe, Jesica Riana Susanto Basuki, Nadya Gracia Abigail	Survey ke Glodok, Pengamatan dalam beragam waktu dan Ruang kerja masing-masing di Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
		Proses penggambaran ulang, pembuatan foto montase	- Penyusunan laporan monev	Trisha Kaylie Tjung, Angel Stevany, Matt Bryan Woe, Jesica Riana Susanto Basuki, Nadya Gracia Abigail	UNTAR dan di rumah masing-masing secara online
5	Desember 2025	Survey, pendataan tambahan dan pengecekan kesahihan hasil penggambaran dengan kondisi di lapangan, diskusi internal	- Survey dan penggalian informasi, analisis	Trisha Kaylie Tjung, Angel Stevany, Matt Bryan Woe, Jesica Riana Susanto Basuki, Nadya Gracia Abigail	visit ke Kawasan Kawasan Glodoki, Ruang kerja masing-masing di Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
		Finalisasi penggambaran 2d dan 3D	- Diskusi untuk langkah selanjutnya	Nina Carina, Trisha Kaylie Tjung, Angel Stevany, Matt Bryan Woe, Jesica Riana Susanto Basuki, Nadya Gracia Abigail	Ruang kerja masing-masing di Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
		Penyusunan Laporan Kemajuan dan pembuatan Portfolio	Portfolio	Nina Carina	Ruang kerja masing-masing di Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
		Pembuatan Infografis	- Diskusi untuk langkah selanjutnya	Nina Carina	Ruang kerja masing-masing di Prodi Sarjana Arsitektur, Untar
6	Januari 2026	Submit HKI	mendapatkan nomor HKI	Nina Carina	UNTAR dan di rumah masing-masing secara online
		Submit Laporan Kemajuan PKM		Nina Carina	LPPM/ Lintar
		Penyusunan Laporan Akhir	Koordinasi Tim PKM dan pembagian tugas	Nina Carina	UNTAR dan di rumah masing-masing secara online
		Submit Laporan Akhir	Koordinasi Tim PKM dan pembagian tugas	Nina Carina	Melalui LINTAR

Jakarta, 19 Januari 2026


Nina Carina

TATA GUNA LAHAN KAWASAN STASIUN MRT GLODOK SEBAGAI KAWASAN BERORIENTASI TRANSIT

Nina Carina¹, Trisha Kaylie Tjung², Angel Stevany³, Jesica Riana Susanto Basuki⁴, Matt Bryan Woe⁵, Nadya Gracia Abigael⁶

¹Program Profesi Arsitek, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: ninac@ft.untar.ac.id

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

³Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: angel.315220054@stu.untar.ac.id

⁴Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: jessica.315220032@stu.untar.ac.id

⁵Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara, Jakarta
Email: matt.315220089@stu.untar.ac.id

⁶Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara, Jakarta

ABSTRACT

Glodok MRT Station in West Jakarta is one of the new stations on the Bundaran HI–Kota line, scheduled to commence operations in 2029 alongside six other stations. The station is planned to be integrated with multiple transportation systems and to function as a transit hub. As a key prerequisite for Transit-Oriented Development (TOD), the presence of this transit hub is expected to significantly influence spatial development in the surrounding area. Glodok is historically important as the first and largest Chinatown in Indonesia and currently functions as a major commercial and tourism district. Despite its strategic role, the area lacks a comprehensive Urban Design Guideline, raising concerns that MRT-induced development may threaten the continuity of Glodok’s cultural identity and spatial character. Through a comparative method, this infographics present up-to-date data on land use conditions within the Glodok MRT Station area. The analysis reveals that the existing land use structure demonstrates strong potential for mix, shift, and densify characteristics, which are essential to support the function of a transit hub. The diversity of land uses contributes to a 24-hour active urban environment, supported by various transportation systems, while maintaining the presence and preservation of historic buildings. By visualizing spatial conditions and development potentials, this infographics aims to provide a clearer understanding of the area’s complexity and diversity. The findings are intended to serve as a basis for formulating an Urban Design Guideline for the Glodok area, guiding the development of a Transit-Oriented Development that balances intensification with the preservation of Glodok’s distinctive Chinatown character

Keywords: Transit oriented development, land use, Glodok area

ABSTRAK

Stasiun MRT Glodok di Jakarta Barat merupakan salah satu stasiun baru pada jalur Bundaran HI–Kota yang direncanakan mulai beroperasi pada tahun 2029 bersama enam stasiun lainnya. Stasiun ini dirancang untuk terhubung dan terintegrasi dengan berbagai moda transportasi, sehingga berfungsi sebagai sebuah simpul transit (transit hub). Keberadaan transit hub menjadi salah satu prasyarat penting dalam pengembangan Kawasan Berorientasi Transit (KBT). Kawasan Glodok tidak hanya memiliki nilai historis sebagai pecinan pertama dan terbesar di Indonesia, tetapi juga berperan sebagai pusat perdagangan dan destinasi pariwisata yang potensial. Namun, hingga saat ini kawasan tersebut belum memiliki Panduan Rancang Kota yang komprehensif. Kehadiran Stasiun MRT Glodok berpotensi mendorong dinamika perkembangan kawasan secara signifikan, yang apabila tidak dikendalikan, dapat mengancam keberlanjutan karakter dan identitas kawasan Glodok. Infografis disusun melalui metode komparatif dengan penyajian data dalam bentuk infografis yang merepresentasikan kondisi aktual tata guna lahan di kawasan sekitar Stasiun MRT Glodok. Hasil analisis menunjukkan bahwa tata guna lahan kawasan tersebut memiliki potensi karakter mix, shift, dan densify yang mendukung fungsi sebagai sebuah transit hub. Keberagaman fungsi lahan menjadikan kawasan ini aktif selama 24 jam, dilayani oleh berbagai sistem transportasi, serta tetap mempertahankan keberadaan dan kelestarian bangunan bersejarah. Melalui penyajian infografis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang komprehensif mengenai keragaman dan potensi kawasan, sehingga

dapat menjadi dasar dalam penyusunan Panduan Rancang Kota Kawasan Glodok untuk pengembangan Kawasan Berorientasi Transit yang tetap mengedepankan karakter pecinan

Kata kunci: Kawasan Berorientasi Transit, Tata guna lahan, Kawasan Glodok

1. PENDAHULUAN

Kawasan Pecinan Glodok di Jakarta Barat merupakan salah satu destinasi populer pecinan di Indonesia. Kawasan ini pada 20 Mei 2022 dipromosikan oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif (Kemenparekraf) sebagai kampung pecinan terbaik. Kawasan Pecinan sebagai suatu kawasan di Kota Tua Jakarta, telah hadir sejak awal tumbuhnya Kota Jakarta pada di masa kolonial mulai ada di Indonesia. Kawasan Pecinan awalnya dibangun sebagai permukiman etnis Cina yang pada masa Pemerintahan Belanda bekerja sebagai masyarakat penunjang di bidang perdagangan. Segmentasi ruang-ruang kota di kawasan Kota Tua Batavia yang didiami orang-orang Cina inilah kemudian berkembang menjadi pusat bisnis dan perdagangan yang tertua dan terbesar di Kota Jakarta.(Noviasri, 2009). Sejak tahun 2021 hingga saat ini kawasan Glodok menjadi kawasan yang direvitalisasi sebagai bagian dari Proyek Revitalisasi Kawasan Area Kota Tua, Jakarta (Perdana, 2022).

Pemerintah DKI Jakarta telah menetapkan Glodok sebagai salah satu lokasi yang ditetapkan sebagai stasiun MRT Fase 2A. (Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor 1713 Tahun 2019). Proyek pembangunan MRT Jakarta fase 2 membentang sepanjang sekitar 11,8 kilometer dari kawasan Bundaran HI hingga Ancol Barat. Fase 2 ini melanjutkan fase 1 koridor utara—selatan (Bundaran HI- Lebak Bulus) yang telah beroperasi sejak 2019. Hadirnya fase 2 menambah panjang jalur utara—selatan menjadi sekitar 27,8 kilometer. Pembangunan Fase 2 (Bundara HI–Ancol Barat) yang terdiri dari Fase 2A dan Fase 2B yang telah dimulai sejak Juni 2020 dan direncanakan beroperasi secara penuh pada tahun 2030 (LPEM FEB UI, 2022)

Gambar 1. Rute MRT Fase 2 dan tantangan yang dihadapi



MRT Jakarta memiliki peran penting dalam mendorong transformasi Jakarta menjadi pusat perekonomian nasional dan kota global yang berkelanjutan. Perannya tidak terbatas sebagai penyedia layanan transportasi semata, melainkan juga sebagai motor penggerak dalam pengembangan kawasan yang berbasis transit. Prinsip pembangunan yang berorientasi transit yang sering dikenal dengan pembangunan berorientasi Transit atau *Transit Oriented Development* (TOD) atau Kawasan Berorientasi Transit (KBT). (Yurianto, 2024, p.36).

Upaya revitalisasi Jakarta sebagai bentuk adaptasi terhadap dinamika urbanisasi menuntut kajian komprehensif yang dapat dituangkan dalam regulasi baru guna mendukung pengelolaan kota yang lebih efektif dan berkelanjutan (Ardiyanto, 2022). Pecinan Glodok yang berjarak kurang dari 400 meter Stasiun MRT, adalah rumah bagi kuil-kuil bersejarah dan ruko-ruko tradisional yang mencerminkan warisan kuat komunitas Tionghoa Indonesia. Rencana revitalisasi yang komprehensif dapat mencakup pemugaran bangunan bersejarah serta pengembangan penawaran budaya di kawasan tersebut melalui festival, wisata kuliner, dan tur warisan budaya yang dipandu untuk memajukan kegiatan pariwisata (Kearney, 2025), sementara tujuan dari penerapan konsep TOD pada kawasan Kota Tua Jakarta ialah sebagai alternatif solusi dalam merevitalisasi kawasan Kota Tua (Firdaus, p.35)

Dengan akan beroperasinya Stasiun MRT Glodok pada 2029, menumbuhkan tantangan baru pada Kawasan Glodok. Kehadiran MRT dan konsep KBT cenderung membawa perubahan kota yang sangat cepat dan signifikan. Perkembangan ini menuntut adanya perencanaan kota adaptif dan berkelanjutan, yang mampu menyeimbangkan kebutuhan pembangunan dengan upaya pelestarian budaya, mitigasi permasalahan lingkungan, serta peningkatan kualitas hidup masyarakat perkotaan (Putra, Trisnawati, & Widayat, 2024). Perubahan yang berlangsung di Jakarta merefleksikan interaksi yang kompleks antara dimensi historis, aspek spasial, identitas budaya, serta berbagai tantangan lingkungan (Rahmawati, 2015).

Permasalahan Mitra

Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan (DCKTRP) Provinsi DKI Jakarta adalah Mitra dalam kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat (PKM) ini. DCKTRP memiliki tanggung jawab dalam merancang dan mengevaluasi tata ruang kota, mengawasi pemanfaatan ruang, serta menyusun perencanaan melalui Panduan Rancang Kota (PRK) di wilayah DKI Jakarta (DCKTRP, 2022). PRK berfungsi sebagai pedoman teknis yang berisi ketentuan, standar, dan persyaratan pembangunan kawasan fisik kota agar selaras dengan rencana tata ruang yang berlaku. Dokumen ini mencakup berbagai aspek, seperti ruang, bangunan, infrastruktur, utilitas, dan lingkungan (Suteja et al., 2024).

Berbeda dengan koridor MRT Fase 1, pihak DCKTRP dan PT MRT Jakarta menyampaikan bahwa penyusunan PRK untuk kawasan yang terdampak pembangunan MRT Fase 2A belum pernah dilakukan sebelumnya. Kehadiran Stasiun MRT Glodok diperkirakan akan membawa perubahan signifikan terhadap kondisi kawasan, sehingga diperlukan langkah antisipatif dalam penataan ruangannya. Perkembangan kawasan yang terjadi nantinya perlu disesuaikan dengan konsep revitalisasi yang telah ditetapkan. Oleh karena itu, kawasan sekitar Stasiun MRT Glodok penting untuk mempertimbangkan potensi pengembangan serta perubahan tata guna lahan agar proses transformasi yang terjadi dapat berlangsung secara terencana dan tetap terkendali

Kawasan Glodok

Glodok merupakan Kawasan yang sarat makna historis dan budaya. Pancoran-Glodok adalah kawasan Pecinan tertua dan terbesar di Indonesia. Setelah empat abad berjalan, daerah Pecinan di Jakarta yang kini dikenal sebagai kawasan Glodok masih terus hadir dan merupakan kawasan perniagaan yang ramai (Oktarina, 2021). Sebelum Belanda membangun Batavia di tahun 1619, orang-orang Tionghoa sudah lebih dulu ada dan tinggal di sebelah timur muara Sungai Ciliwung, tak jauh dari pelabuhan. Kemudian mereka diusir ketika Belanda membangun sebuah loji di lokasi tersebut. Setelah pembantaian besar-besaran etnis

Tionghoa oleh VOC pada tahun 1740, kaum Tionghoa ditempatkan pada satu area di Pancoran-Glodok yang letaknya tak jauh dari Stadhuis (kini Museum Fatahillah) untuk mempermudah pengawasan. Sejak saat itu, kawasan ini berkembang sebagai kawasan bisnis dan pemukiman kaum Tionghoa terbesar di Jakarta (Fatimah, 2014). Dengan berkembangnya penduduk serta aktivitas perdagangan, maka Kawasan Pecinan Glodok merupakan salah satu kawasan perdagangan tertua di Jakarta yang telah berdiri sejak abad ke 17 (Hanan, 2024).

Pelestarian kawasan Kota Tua Jakarta dimulai tahun 1973 (SK Gubernur DKI Jakarta Nomor D.III-b.11/4/56/'73) yang menetapkan kawasan Glodok (kawasan dengan bangunan bergaya Tionghoa) di Jakarta Barat sebagai kawasan restorasi. Menjelang akhir abad ke-20, sekitar separuh bangunan di kawasan tersebut telah dialihfungsikan menjadi museum, kafe, bank, dan perkantoran, sedangkan sisanya terbengkalai tanpa dimanfaatkan dan tidak diperbaiki secara fisik. Kawasan Glodok sempat mengalami mati suri akibat kerusakan 1998. Penjarahan yang terjadi pada saat itu membuat penduduk asli meninggalkan bangunan dan terbengkalai hingga sekarang (Titulanita dkk., 2015 dalam Lestari, 2022). Pasca COVID 19, Pemerintah Provinsi berupaya meningkatkan makna Kawasan Glodok dengan menyuntikkan aktivitas wisata kuliner pada Bangunan Petak 6, Pancoran, melengkapi kawasan petak 9 yang sudah lebih dahulu dikenal sebagai kawasan wisata budaya.

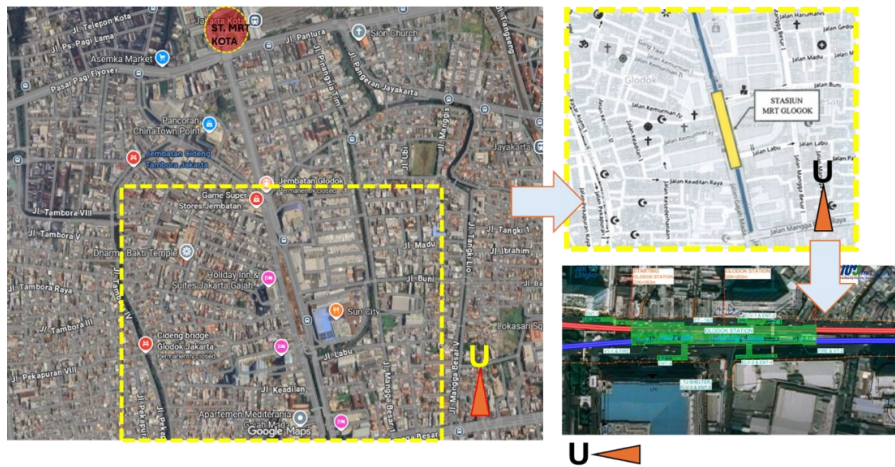
Gambar 2. Time Line Perkembangan Aktivitas Kawasan Glodok



Stasiun MRT Glodok, merupakan stasiun yang berada di Kawasan Glodok, Kecamatan Taman Sari, Jakarta Barat. Stasiun bawah tanah ini membentang dari Lindeteves Trade Center (LTC) hingga jalan Thalib dengan Panjang lebih dari 300 meter. Stasiun direncanakan untuk memiliki empat pintu masuk/ keluar. Dua pintu masuk berada di sisi Timur dan dua lagi di sisi Barat. (Perkembangan MRT Jakarta Fase 2A: Stasiun Glodok)

Gambar 3. Lokasi stasiun bawah tanah MRT Glodok

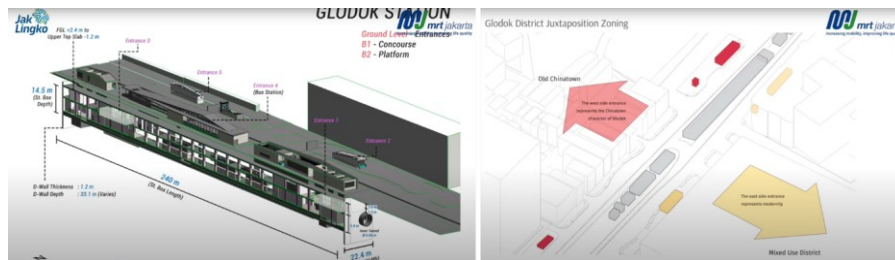
Sumber: Tim PKM



Empat pintu masuk tersebut akan menghubungkan stasiun dengan sisi Timur dengan pembangunan yang lebih dominan ke arah modern dengan sisi Barat yang merepresentasikan Kawasan pelestarian.

Gambar 4. Empat pintu masuk MRT Glodok menghubungkan sisi Timur dan Selatan

Sumber: MRT Jakarta



Gambar 4 memperlihatkan konsep awal pengembangan Kawasan Sekitar Stasiun pasca beroperasinya Stasiun MRT di 2029. Konsep tersebut memperlihatkan upaya mempertahankan budaya dan karakter pecinan, sehingga menyatakan bahwa Pembangunan sisi Barat akan merepresentasikan Kawasan Pelestarian. Namun saat ini, telah hadir bangunan tinggi Glodok City Walk yang tidak merepresentasikan Kawasan Pelestarian Glodok. Hal ini merupakan sebuah konsekuensi dari hadirnya titik transit Grogol. Sebagai sebuah Kawasan Pelestarian dengan potensi perdagangan, wisata yang akan diperkuat dengan titik transit kendaraan umum cepat dan masal (MRT), maka kawasan ini juga mencerminkan tantangan dan peluang dalam perancangan kota.

Infografis

Infografis adalah teknik menyajikan informasi secara visual/grafis, sehingga mudah dipahami oleh pembaca. Kata grafis dalam kata *Infographic* memiliki arti visual, gambar. Metode estetika yang digunakan untuk mengkaji nilai estetis sebuah infografis dari ragam hias, tema, pola, pengolahan data, komposisi, ilustrasi. Ikonografi juga merupakan persoalan ikon yang memperkatakan mengenai objek dan makna. Di dalam sebuah infografis data teks yang sudah ada diilustrasikan dalam bentuk simbol yang mempunyai makna. (Saptodewo, 2014). Menurut Gabreila dan Zen, infografis adalah media penggambaran data atau informasi menggunakan ikon-ikon grafis

sehingga kemasan pesannya menjadi menarik dan dapat tertanam pada pikiran pembaca (Gabriela & Zen, 2020). Dari definisi-definisi tersebut dapat dipahami bahwa infografis adalah media visual yang menggunakan alat-alat visual (gambar, ikon dan teks) untuk menggambarkan informasi sehingga informasi tersebut lebih menarik, mudah dipahami, dan lebih tahan lama di dalam ingatan.

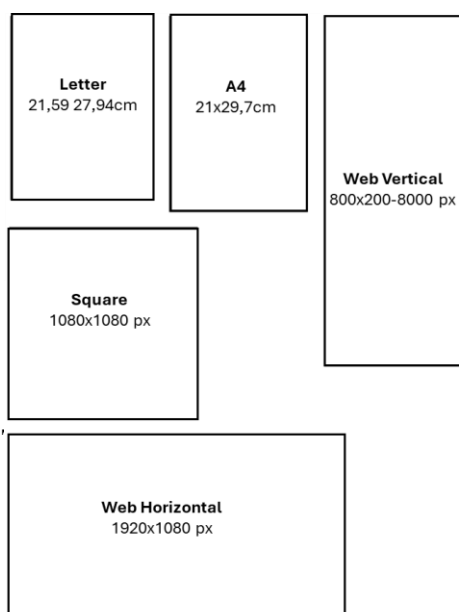
Pembuatan Infografis dalam PKM ini bersifat menyederhanakan informasi yang kompleks, mempercepat pemahaman serta menarik perhatian audiens. Agar dapat mudah dibaca, dipahami serta menarik, didalam menyusun infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok Sebagai Kawasan Berbasis Transit Tim PKM menggunakan kriteria sebagai berikut:

- Kejelasan hirarki Teks secara visual; Penulisan judul menonjol, subjudul lebih besar atau tebal dibandingkan teks informasi detail, dengan teks yang dibatasi.
- Memiliki satu pesan utama; yaitu usulan tata guna lahan yang dapat mendukung pengembangan
- Alur baca: menggunakan cara pencantuman gambar dan tulisan kiri kanan dan atas bawah.
- Tipe font: besar- kecil sesuai hirarki judul, dengan jenis font maksimal 3 jenis
- Terstruktur, kredibel dan jelas
- Menarik secara visual

Infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok sebagai KBT disusun dengan memberikan informasi mengenai kondisi eksisting, sesuai dengan rencana RDTR yang diunduh Juli 2025. Hasil diakhiri dengan sebuah kesimpulan bahwa tata guna lahan yang terjadi di Kawasan Glodok telah membawa arah pembangunan memenuhi unsur Mix (percampuran dan keragaman), Shift (pergiliran/ pergantian secara rutin) dan Densify (kepadatan, intensitas) sebagai 3 kriteria. Kriteria ini juga menghasilkan keragaman desain Kawasan Glodok, menjadikannya kawasan 24 jam karena didukung dengan adanya pilihan moda transportasi.

Secara umum, standar ukuran infografis menggunakan format sebagaimana gambar berikut. Adapun format yang digunakan oleh tim adalah format web vertikal.

Gambar 5. Format standar/ umum infografis



2. METODE PELAKSANAAN

Pada awal kegiatan, Tim akan melakukan pembahasan atas hasil penelitian terkait yang dilaksanakan pada waktu yang bersamaan. Kegiatan dilanjutkan dengan sosialisasi awal kegiatan kepada Mitra, untuk menjelaskan maksud dan tujuan PKM serta mendapatkan masukan dan saran. Dengan kerangka yang telah diperoleh dari tim penelitian serta informasi mitra, tim akan melakukan observasi lapangan untuk dapat menggambarkan kondisi Glodok secara utuh. Metode survei digunakan untuk memperoleh data primer, baik melalui observasi langsung di lapangan maupun melalui instansi terkait, sehingga informasi yang diperoleh lebih komprehensif dan mendukung validitas hasil penelitian (Creswell & Creswell, 2018; Etikan & Bala, 2017).

Gambar 6. Alur Pelaksanaan Kegiatan



Gambar 7. Proses diskusi awal dengan Mitra (DCKTRP): diskusi mengenai kebutuhan-kebutuhan mitra dan temuan awal tim dari hasil hilirisasi penelitian sebelumnya

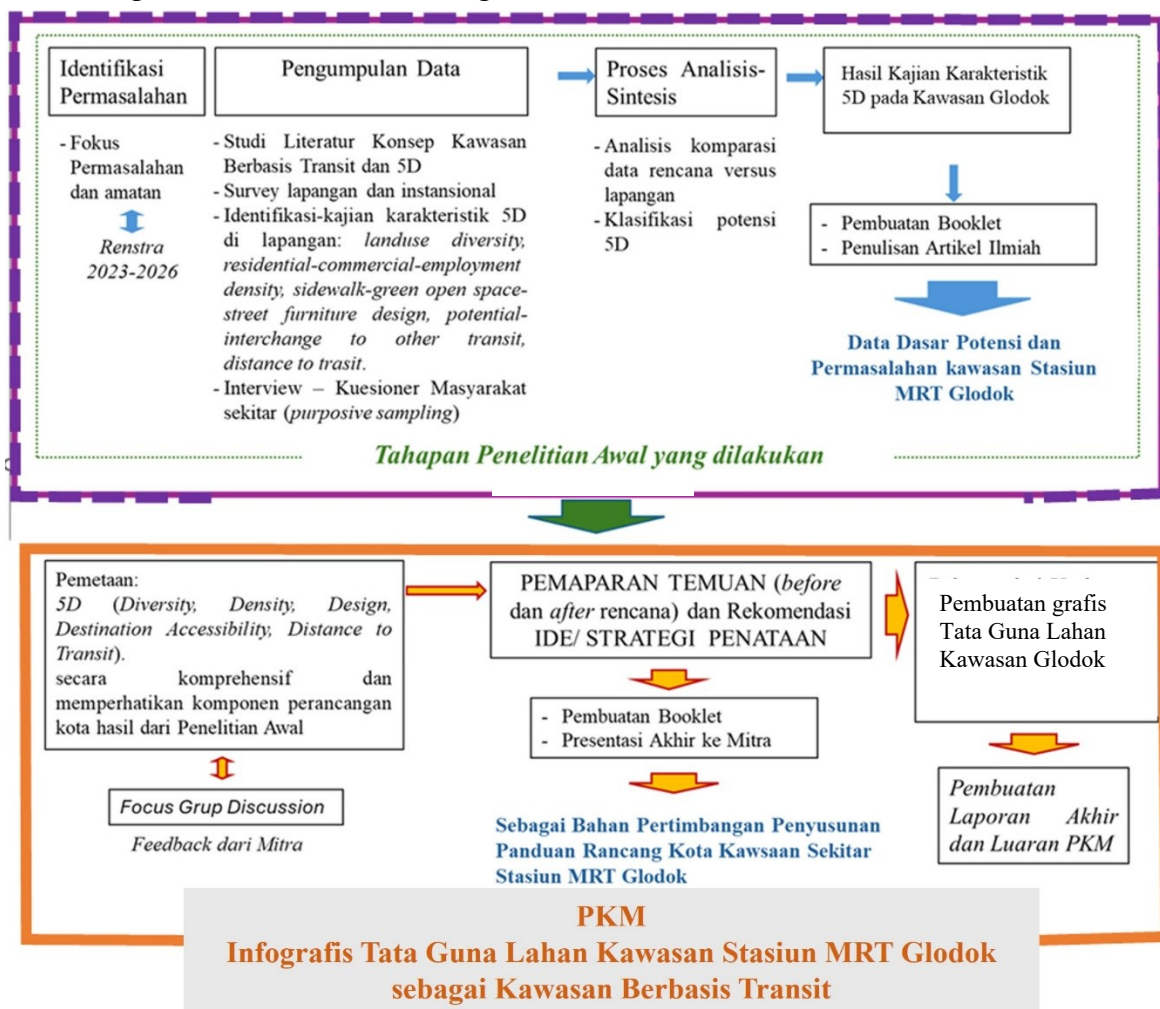


Hubungan PKM dengan penelitian terkait

Dalam menyusun infografis tim menggunakan metode komparatif untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu. Metode komparatif ini bertujuan untuk mencari jawaban mendasar tentang sebab akibat dengan menganalisis faktor-faktor penyebab atau terjadinya suatu fenomena

tertentu. Kegiatan PKM ini memiliki alur yang berkesinambungan dengan Penelitian Kajian Potensi Kawasan Glodok sebagai Kawasan Berbasis Transit. Dalam penelitian terkait telah diuraikan proses identifikasi dan analisis yang mengacu pada karakter 5D (*Diversity, Density, Design, Destination Accessibility, Distance to Transit*). Analisis merupakan penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan. Pendekatan ini telah digunakan secara efektif dalam berbagai konteks, mulai dari analisis koridor jalan, penataan ruang terbuka, hingga evaluasi estetika dan komposisi bangunan, yang secara bersama-sama memperkaya pemahaman tentang desain kota sebagai entitas multifaset yang terintegrasi (Budiati et al., 2018).

Gambar 8. Diagram keterkaitan PKM dengan Penelitian



3. HASIL PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil pemetaan, foto dan pencatatan terhadap kondisi faktual Kawasan Glodok, diperoleh kesimpulan bahwa Tata Guna Lahan yang terjadi saat ini telah membuktikan kekuatan Kawasan Glodok, khususnya sekitar Stasiun MRT Glodok untuk dikembangkan sebagai Kawasan Berorientasi Transit. Hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya membuktikan bahwa Kawasan Glodok memenuhi 5D (*Density, Diversity, Design, Distance to Transit dan Destination Accesibility*) sebagai 5 prinsip utama KBT.

Infografis Tata Guna Lahan Kawasan Stasiun MRT Glodok sebagai Kawasan Berorientasi Transit membahas bagaimana Tata Guna Lahan yang terjadi serta Pengaturan Pola Tata Ruang yang ditetapkan pemerintah memperkuat potensi Kawasan Glodok sebagai KBT. Hasil yang diperoleh melalui studi komparatif dan pengamatan serta pendataan lapangan dituangkan dalam grafis dan teks yang mudah dipahami pembaca. Pengamatan, pemetaan dan pendataan memperlihatkan Kawasan tidak hanya memenuhi prinsip utama 5D, namun juga memenuhi prinsip *Mix, Shift, dan Densify* sebagai kerangka konseptual dalam perencanaan transit hub dan kawasan Transit-Oriented Development (TOD).

Tabel 1. Prinsip Mix, Shift dan Densift dalam Kawasan Glodok

	Prinsip		Penerapan di Kawasan Glodok
1	MIX	<ul style="list-style-type: none"> • Menekankan keberagaman dan integrasi fungsi ruang di sekitar transit hub, seperti hunian, perkantoran, komersial, fasilitas publik, dan ruang sosial. • Keterkaitan dengan Prinsip 5D: <i>Diversity</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencana pola ruang dalam dokumen RDTR menyebutkan kawasan Glodok didominasi atas sub zona K-1 (Perdagangan dan Jasa Skala Kota), K-2 (Perdagangan dan Jasa skala WP), R-1 (Perumahan kepadatan sangat tinggi) serta SPU (sarana pelayanan umum) • Pada fungsi K-1 dan K-2 telah terdapat bangunan dengan fungsi campuran (mixed-use) berupa perdagangan- jasa dan hotel, perdagangan, jasa dan rumah berkepadatan sangat tinggi • Setiap sub fungsi juga memiliki hirarki yang berbeda, seperti keberadaan penginapan yang berupa rumah kost, hotel melati, hotel bintang 3 hingga hotel bintang 4. • Fungsi rumah susun juga terdiri atas beberapa kelas rusun, berdasarkan standar kemewahan, desain dan kelengkapan fasilitas, seperti rusun mewah; • Karakter kawasan adalah kawasan pengembangan baru, pelestarian- bersejarah, budaya dan pariwisata; • Arsitektur pecinan, arsitektur modern dan arsitektur terbaru; • Tipe perdagangan eceran, grosir dengan pulau usaha UMKM hingga pedagang partai besar. • Pelaku kegiatan terdiri atas anak- anak dan remaja, usia produktif hingga lansia
2	SHIFT	<ul style="list-style-type: none"> • Peralihan/ pergantian. Umumnya pada teori tentang TOD merujuk kepada pola pergantian moda transportasi • Keterkaitan dengan prinsip 5D: <i>Design, Distance to Transit, Destination Accessibility</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat beragam moda transportasi. Kehadiran MRT di tahun 2029 akan menambah intensitas pergantian perilaku berkendara dari mobil menjadi kendaraan umum; • Shift juga terpetakan atas peralihan/ pergantian aktivitas, dari aktiitas perdagangan disiang hari menjadi aktivitas kuliner kaki lima di malam hari. Dari aktivitas bisnis menjadi aktivitas hiburan di malam hari. • Shift juga terlihat dari adanya pergantian tipe pelaku kegiatan. Pada hari libur dan penghujung minggu, kawasan ramai didatangi oleh wisatawan, sementara pada hari kerja kawasan dipadati oeh aktivitas perdagangan, jasa serta pendidikan.

3	DENSIFY	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan kepadatan penduduk dan aktivitas secara terarah • Keterkaitan dengan prinsip 5D: <i>Density</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • Kepadatan aktivitas tergambar dari kepadatan lalu lintas yang terjadi di kawasan. • Kepadatan juga tertera dalam kode R-1 (perumahan kepadatan sangat tinggi) • Kepadatan sangat tinggi tidak hanya terjadi secara horizontal, namun secara vertikal dalam bentuk rumah susun yang semakin banyak berdiri di kawasan; • Kepadatan secara visual dan sensorik terdeteksi dari lalu lintas pergerakan manusia, hingga suara yang dihasilkan.
---	----------------	--	---

4. KESIMPULAN

Rencana Pola Tata Ruang Kawasan Glodok serta kehadiran jalur MRT dengan Stasiun MRT di Glodok telah membawa Kawasan Glodok menjadi kawasan yang sangat berpotensi untuk dikembangkan menjadi Kawasan Berorientasi Transit. Untuk itu pemerintah perlu segera menyusun Panduan Rancang Kota pada kawasan sekitar Stasiun MRT Glodok agar kawasan dapat berkembang dan berubah dengan terarah menjadi KBT dengan kekuatan karakter pecinan.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2018). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (5th ed.). Sage Publications.
- Gabriela, A & Zen, N.S, (2020). *Perancangan Infografis Bahaya Anoreksia Nervosa*. Visual Heritage Jurnal Kreasi Seni dan Budaya, 2(03):166-172. DOI: 10.30998/vh.v2i03.874
- Hanan, H. M., & Wibisono, B. H. (2024). *Revitalisasi kawasan Pecinan Glodok dengan pendekatan placemaking* [Skripsi, Universitas Gadjah Mada]. *UGM Repository*. <http://etd.repository.ugm.ac.id/>
- Kearney. (2025). *Jakarta Rise #20: Langkah menuju 20 kota global teratas*. Bappeda DKI Jakarta.
- Noviasri, M. N., Sudikno, A., & Usman, F. (2009). Perubahan kawasan Pecinan Kota Tua Jakarta. *Arsitektur e-Journal*, 2(3), 45–52.
- Oktarina, F & Kurniawan K.R (2021). Sejarah Pecinan Jakarta: Peran Pintu Gerbang Kota Sebagai Area Transisi dan Titik Awal dalam Transformasi Spasial Pecinan Pertama ke Fase Pembaharuan. *SPAJA Journal*, 5, 1-24. <https://doi.org/10.26721/spafajournal.2021.v5.650>
- Perdana, A. P., & Kartidjo, W. (2022). Place attachment study in Chinatown (Case study: Pancoran Glodok Chinatown and Pantjoran PIK Chinatown). In *Proceedings of the 2nd ITB Graduate School Conference: Strengthening Multidisciplinary Research to Enhance its Impact on Society* (pp. 216-230).
- Putra, A. A., Trisnawati, C. E., & Widayat, P. W. (2024). The impact of urbanization on environmental degradation in Jakarta. *The Journal of City: Branding and Authenticity*, 2(1), 45–56.
- Rahmawati, Y. D. (2015). Self-organization, urban transformation, and spatial planning in Greater Jakarta, Indonesia. *Journal of Regional and City Planning*, 26(3), 147–165. <https://www.template.net/graphic-design/infographic-sizes/>- diunduh 25 Desember 2025