

DISEMINASI TEMUAN DAN REKOMENDASI PENATAAN AKTIVITAS PENDUKUNG DAN JALUR PEDESTRIAN DI SUB KAWASAN HARMONI

Mekar Sari Suteja¹, Priscilla Epifania Ariaaji², Jason Christian Adam³, Andrea
Devananda Sukasna⁴ & Janita Prillia Wijaya⁵

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

²Fakultas Teknik Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: priscillae@ft.untar.ac.id

³Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: jason.315220072@stu.untar.ac.id

⁴Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: andrea.315220078@stu.untar.ac.id

⁵Program Studi Sarjana Arsitektur, Universitas Tarumanagara Jakarta
Email: janita.315220074@stu.untar.ac.id

ABSTRACT

The construction of Jakarta's Mass Rapid Transit (MRT) Phase 2A, designated as a National Strategic Project, has had a significant impact on the urban dynamics of the areas it traverses, including the Harmoni area. This area, rich in historical and cultural value, is undergoing rapid transformation driven by urbanization and infrastructure development. However, unlike areas along the MRT Phase 1 corridor, Harmoni has not yet been equipped with an Urban Design Guideline (Panduan Rancang Kota/PRK). The absence of this document risks the degradation of the area's character and a lack of spatial function integration. This Community Service (PKM) activity aims to provide initial spatial planning recommendations to support the preparation of the PRK by the Jakarta Provincial Office of Human Settlements, Spatial Planning, and Land Affairs (DCKTRP) as the institutional partner. The study focuses on two key urban space components: supporting activities and pedestrian pathways. Data were collected through interviews and focus group discussions (FGDs), followed by a SWOT analysis to identify the area's strengths, weaknesses, opportunities, and threats. Findings reveal that while Harmoni holds significant cultural and connectivity potential, issues persist in the form of inadequate pedestrian infrastructure, disorganized street vendors (PKL), and a lack of proper public spaces. Planning recommendations focus on improving pedestrian elements and managing supporting activities to realize an inclusive, contextual, and sustainable urban environment.

Keywords; supporting activities; pedestrian pathways; Harmoni Area; Jakarta MRT Phase 2A; spatial planning recommendations

ABSTRAK

Pembangunan Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta Fase 2A yang termasuk dalam Proyek Strategis Nasional memberikan dampak signifikan terhadap dinamika kawasan yang dilaluinya, salah satunya adalah kawasan Harmoni. Kawasan ini, yang memiliki nilai historis dan kultural tinggi, mengalami percepatan perubahan akibat urbanisasi dan pengembangan infrastruktur, namun belum dilengkapi dengan dokumen Panduan Rancang Kota (PRK) sebagaimana yang telah dimiliki oleh kawasan di koridor MRT Fase 1. Ketiadaan dokumen ini berpotensi menyebabkan degradasi karakter kawasan serta ketidakterpaduan dalam pengembangan fungsi ruang. Kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat (PKM) ini bertujuan memberikan rekomendasi awal penataan kawasan yang dapat digunakan sebagai masukan dalam penyusunan PRK oleh Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan (DCKTRP) DKI Jakarta selaku mitra. Fokus komponen ruang kota pada aktivitas pendukung dan jalur pedestrian. Metode yang digunakan dalam kegiatan ini adalah pengumpulan data melalui wawancara dan diskusi kelompok terarah, serta analisis SWOT untuk mengidentifikasi kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman kawasan Harmoni. Hasil analisis menunjukkan bahwa meskipun kawasan ini memiliki potensi besar dari aspek kultural dan konektivitas, terdapat sejumlah permasalahan pada infrastruktur pedestrian, keberadaan pedagang kaki lima (PKL) yang tidak tertata, serta kurangnya fasilitas ruang publik yang layak. Rekomendasi penataan diarahkan pada perbaikan elemen pedestrian dan pengelolaan aktivitas pendukung guna mewujudkan kawasan yang inklusif, kontekstual, dan berkelanjutan.

Kata kunci; aktivitas pendukung; jalur pedestrian; Kawasan Harmoni; MRT Jakarta Fase 2A; Rekomendasi Penataan

1. PENDAHULUAN

Analisis Situasi

Menurut Tomtom Traffix Index pada tahun 2021, Jakarta merupakan salah satu ibu kota negara yang menempati urutan ke-46 dari 406 kota paling macet di dunia, dengan tingkat kemacetan mencapai 34% pada tahun 2021 (Sitorus, 2022). Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2018, proyek pembangunan MRT pertama di Jakarta yaitu Koridor Utara-Selatan ditetapkan menjadi salah satu Proyek Strategis Nasional (PSN) (PT. MRT Jakarta, 2022). Visi umum pengembangan *Transit Oriented Development* sepanjang koridor MRT Jakarta yaitu pengembangan kawasan transit terpadu yang berbasis optimalisasi pergerakan dalam kaidah-kaidah pembangunan berkelanjutan (Pergub No 182, 2012).

Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan (DCKTRP) Provinsi DKI Jakarta berperan dalam merencanakan dan mengevaluasi tata ruang kota, mengawasi pemanfaatan ruang, serta menyusun Panduan Rancang Kota (PRK) di wilayah DKI Jakarta (CDKTRP, 2022). Moda Raya Terpadu (MRT), yang dikelola oleh PT MRT Jakarta (PT MRT Jakarta, 2022), merupakan sistem perkeretaapian modern perkotaan pertama di Indonesia dan termasuk dalam Proyek Strategis Nasional (CDKTRP, 2022). MRT mengoptimalkan pembangunan perkotaan melalui pendekatan Transit Oriented Development (TOD) (Budiati W, Grigolon AB, Brussel MJG, Rachmat SY, 2018). Pembangunan MRT dimulai dari koridor utara-selatan yang terbagi dalam dua fase, yaitu Fase 1 sepanjang ±15,7 km dari Lebak Bulus hingga Bundaran HI (telah beroperasi) dan Fase 2 yang mencakup Fase 2A (±5,8 km) dari Bundaran HI hingga Kota (dalam tahap pembangunan) serta Fase 2B (±6 km) yang masih dalam tahap studi kelayakan (PT MRT Jakarta, 2022). Kawasan di sepanjang jalur MRT Fase 2A mengalami pertumbuhan pesat seiring dengan perannya dalam meningkatkan kualitas transportasi publik, mendorong perbaikan kualitas hidup, membuka peluang usaha, serta merestorasi ruang kota (PT MRT Jakarta, 2022).

Permasalahan dan Solusi Mitra

Pertumbuhan yang cepat tersebut menuntut adanya upaya untuk mempertahankan identitas dan keunggulan spesifik kawasan melalui penyusunan dokumen Panduan Rancang Kota (PRK) secara tepat dan menyeluruh (Pergub No 147, 2017). Berbeda dengan kawasan yang dilalui MRT Fase 1 yang telah memiliki dokumen PRK (CDKTRP, 2022), kawasan yang terdampak MRT Fase 2 hingga saat ini belum memiliki dokumen PRK, sebagaimana dinyatakan oleh DCKTRP dan PT MRT Jakarta.

Mitra dalam kegiatan PKM ini adalah Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan (DCKTRP) DKI Jakarta. Pembangunan MRT Fase 2A berdampak salah satunya adalah kecepatan perubahan dan perkembangan pada kawasan Harmoni dimana PRK pada kawasan tersebut belum ada. Kawasan Harmoni, yang semula dikenal sebagai area dengan nilai kultural dan komersial yang kuat, telah mengalami degradasi karakter historisnya karena perubahan fungsi ruang dan urbanisasi yang pesat (Lohia dan Surya, 2023). Kawasan tersebut semakin ramai dan aktif secara komersial, nilai-nilai sejarah yang tercermin dalam memori kolektif justru kian terpinggirkan (Dewi dan Sutisna, 2024). Kegiatan PKM ini merupakan kegiatan hilirisasi dari kegiatan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis dan tim mengenai Kawasan Harmoni, dengan deliniasi area kegiatan pada lokasi amatan yang terbagi menjadi sub kawasan P1 dan P2 berikut:

Gambar 1.

Lokus Area Kegiatan PKM di Kawasan Harmoni, Jakarta Pusat



Sumber: Tim PKM

Secara garis besar, penelitian mengenai Kawasan Harmoni yang sudah dilakukan sebelumnya, mendapat gambaran mengenai potensi, kelemahan, peluang dan tantangan secara umum yang ada di kawasan Harmoni (Tabel 1).

Tabel 1.

Kumpulan Awal Potensi, Kelemahan, Peluang dan Tantangan Kawasan Harmoni

Potensi	Kawasan ini terletak pada nilai historis dan kultural yang tinggi. menyimpan memori kolektif yang dapat diintegrasikan ke dalam desain perkotaan untuk menciptakan identitas yang khas dan memperkuat ikatan emosional masyarakat dengan lingkungan sekitarnya (Lohia dan Surya, 2023).
Kelemahan	Kelemahan terlihat pada aspek infrastruktur dan manajemen ruang. Masalah keamanan terutama pada malam hari, serta minimnya pengelolaan ruang publik yang partisipatif dapat menghambat pemanfaatan maksimal potensi historis dan kulturalnya.
Peluang	Implementasi konsep <i>Transit-Oriented Development</i> yang berhasil di kawasan lain dapat diadaptasi untuk meningkatkan konektivitas Kawasan Harmoni dengan atraksi urban lainnya. Kawasan Harmoni juga bersinggungan dengan revitalisasi kawasan kota tua melalui pariwisata kreatif juga dapat membawa dampak positif, di mana masyarakat lokal dapat berpartisipasi dalam pengembangan ekonomi berbasis budaya, meningkatkan daya tarik wisata dan menambah pendapatan kota (Rusata dan Hamidah, 2023).
Tantangan	Kawasan ini perlu menyeimbangkan modernisasi dan pelestarian nilai-nilai Sejarah di masa depan dengan lebih adaptif, pelestarian identitas budaya dan ruang publik yang memiliki nilai historis (Lohia dan Surya, 2023)

Sumber: diolah dari berbagai sumber

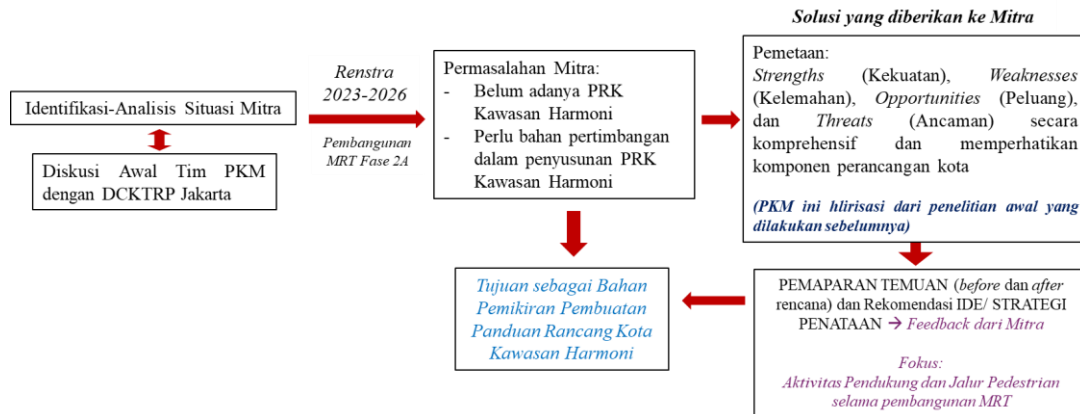
Fokus pelaksanaan PKM ini menitik beratkan pada aktivitas pendukung dan area jalur pedestrian yang ada di lokasi area kegiatan PKM. Hal ini dilakukan untuk dapat memberikan gambaran lengkap mengenai kondisi lapangan dengan segala perubahan yang cepat selama proses Pembangunan MRT Fase 2A. Rekomendasi di berikan untuk memberikan masukan kepada Mitra, agar dapat menjadi pertimbangan dalam penyusunan PRK Kawasan Harmoni nantinya.

2. METODE PELAKSANAAN

Pelaksanaan PKM ini dimulai dengan mengumpulkan data awal mengenai permasalahan dan kebutuhan Mitra dengan proses interview dan FGD. Penentuan area amatan dilakukan bersama antara Mitra dan Tim PKM. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis SWOT, yaitu suatu alat perencanaan strategis yang digunakan untuk mengidentifikasi *Strengths* (kekuatan), *Weaknesses* (kelemahan), *Opportunities* (peluang), dan *Threats* (ancaman) dalam suatu organisasi atau proyek. Analisis ini berfungsi untuk menilai kondisi internal dan eksternal yang dapat mempengaruhi keberhasilan maupun kegagalan suatu

inisiatif. Secara umum, analisis SWOT digunakan dalam proses perencanaan strategis untuk menyusun strategi yang paling tepat dengan cara memaksimalkan kekuatan dan peluang yang dimiliki serta meminimalkan kelemahan dan ancaman yang dihadapi (Wiswasta, 2018).

Gambar 2.
Alur pelaksanaan PKM



Sumber: Tim PKM

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Diskusi Awal hingga Paparan Hasil Ke Mitra - Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan (DCKTRP), DKI Jakarta

Kegiatan PKM ini diinisiasi dengan diskusi awal bersama Mitra untuk mencari permasalahan Mitra. Salah satu yang diinginkan mitra adalah diperolehnya gambaran potensi, kelemahan, peluang dan tantangan yang ada pada Kawasan Harmoni. SWOT ini diperlukan oleh Mitra sebagai dasar rekomendasi dan pertimbangan perencanaan Panduan Rancang Kota di Kawasan Manggarai kedepan. Berikut dokumentasi kegiatan yang dilakukan:

Tabel 2.
Dokumentasi Pelaksanaan Kegiatan

		<p>Bersama Pihak Mitra-DCKTRP berdiskusi mengenai permasalahan Mitra</p>
		<p>Setelah dilakukannya proses pengumpulan data lapangan-pemetaan yang menjadi bagian dalam hilirisasi penelitian mengenai Harmoni, diseminasi temuan dan rekomendasi kepada pihak Mitra dilakukan melalui paparan di Kantor Mitra-DCKTRP DKI Jakarta.</p>

Sumber: Tim PKM

Berikut hasil temuan dan rekomendasi yang menjadi bahan diseminasi:

Aktivitas Pendukung

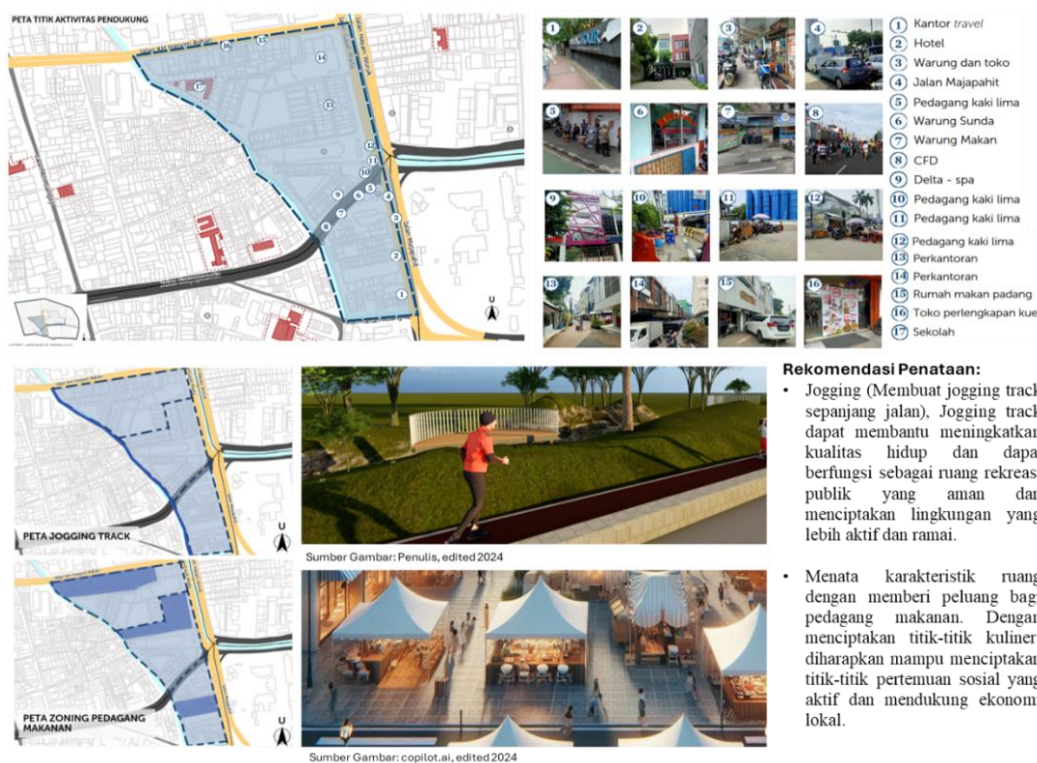
Ada berbagai bentuk aktivitas pendukung di area P1 ada yang berupa pejalan pulang atau pergi bekerja pada jalan raya atau pedestrian, berbelanja (shopping), makan (eating), menonton (watching, seen and to be seen, relaxing). Area P1 didominasi dengan kegiatan makan dan perjalanan pulang atau pergi bekerja dengan penyediaan jalan hingga daerah pertokoan. Aktivitas pendukungnya saling melengkapi satu sama lain dengan adanya kantor, pertokoan, hingga area makan. Sangat padat pada kegiatan pulang dan pergi setelah dan sebelum bekerja. Namun sayangnya dilakukan pada jalur pedestrian baik oleh pedagang kaki lima maupun parkir liar sehingga mengganggu aktivitas pejalan kaki. Selain itu, jalur pedestrian untuk kegiatan pulang dan pergi perlu perbaikan baik dalam segi kebersihan ataupun kenyamanan.

Sub Kawasan P1:

Aktivitas hanya tersebar di area yang berdekatan dengan jalan raya berkepadatan tinggi. Seperti Jl. Suryopranoto, Jl. Gajah Mada, dan Jl. Kh. Hasyim Ashari. Agar Zona terasa lebih hidup, perlu adanya pemerataan aktivitas pendukung pada semua sisi zona, terutama di sisi Jl. Sekolah yang sangat kekurangan aktivitas.

Gambar 3.

Permasalahan dan Rekomendasi Penataan Sub Kawasan P1



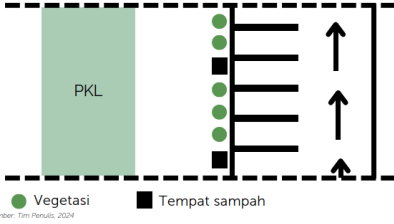






Sumber: Tim PKM, copilot.ai

Sub Kawasan P2:

Berikut ini permasalahan mengenai aktivitas pendukung dan rekomendasi penataan yang diusulkan oleh Tim.

Tabel 3.
Kondisi Aktivitas Pendukung pada Sub Kawasan P2

<p>Kondisi PKL pada Siang Hari SUB-ZONA H1</p>  <p>Sumber: Jakarta.go.id, edited 2024</p> <p>PKL dengan izin khusus</p> <p>PENGAMATAN LAPANGAN</p>  <p>Sumber: Tim Penulis, 2024</p>	<p>Masalah: PKL pada jalan ini mempunyai izin khusus untuk membuka usaha disini dengan ukuran 3x3 m yang disusun secara teratur sepanjang Jl. Batu Tulis Raya. Dengan izin resmi, PKL pada jalan ini tidaknya mengganggu tata kota secara signifikan. Namun, efek temporal yang dirasakan adalah luas pedestrian yang semakin sempit akibat vegetasi yang tidak teratur dan sampah dari pemilik usaha.</p> <p>Rekomendasi: Menempatkan beberapa tempat sampah pada interval tertentu dalam repitisi vegetasi dan tempat sampah.</p>  <p>● Vegetasi ■ Tempat sampah</p> <p>Sumber: Tim Penulis, 2024</p>
<p>SUB-ZONA H2</p>  <p>Sumber: Jakarta.go.id, edited 2024</p> <p>PKL dengan izin khusus</p> <p>Jl. Ir. H. Juanda 3</p>  <p>Sumber: Tim Penulis, 2024</p>	<p>Masalah: PKL pada jalan ini juga mempunyai izin khusus untuk membuka usaha disini dengan ukuran 2x2 m. Masalah yang muncul dari penempatan PKL resmi disini adalah penempatan PKL yang mengganggu jalur pedestrian dan parkir yang mengganggu sirkulasi kendaraan bermotor</p> <p>Rekomendasi: Beberapa PKL dapat dijadikan satu dengan jarak antar satu sama lain. Diantara tenda PKL dapat dijadikan parkir, sehingga tidak mengambil daerah milik jalan. Menggunakan sistem take away pada PKL, sehingga tidak terlalu lama parkir.</p>  <p>PT. Jiwassraya</p> <p>PKL (4x2 m) Parkir Serong</p> <p>Visualisasi Usulan:</p> <p>Sumber: Tim Penulis, 2024</p>
<p>SUB-ZONA H3</p>  <p>Sumber: Jakarta.go.id, edited 2024</p> <p>PKL tanpa izin khusus</p>	<p>Masalah:</p>  <p>Jl. Batu Tulis Rava</p> <p>Keberadaan PKL menjadi masalah terutama untuk pedestrian karena menggunakan jalur pedestrian secara keseluruhan</p>  <p>Jl. Ir. H. Djuanda</p> <p>PKL pada jalan ini merupakan PKL tanpa izin khusus. Namun tidak mengganggu sirkulasi pedestrian karena alurnya yang luas.</p> <p>Rekomendasi: Relokasi PKL yang mengganggu sirkulasi pedestrian dengan membuat kantong-kantong communal space yang diatur pemanfaatan tempatnya</p>



Masalah:

Jalan Pecenongan merupakan area hidup dengan adanya PKL yang bervariasi, terutama saat malam hari. Hal ini sebenarnya memberikan karakteristik tersendiri. Namun, sampah dan sirkulasi-parkir pengunjung belum dipikirkan.

Rekomendasi: PKL pada jalan ini tetap dijaga dan diatur supaya lebih tertata. Penambahan ruang parkir yang dapat diakses oleh semua pengguna. Meningkatkan kualitas street furniture agar pedestrian semakin nyaman dan pelanggaran parkir dapat berkurang. Dapat menggunakan penerapan arcade untuk mendukung kegiatan PKL dan kenyamanan pengguna.

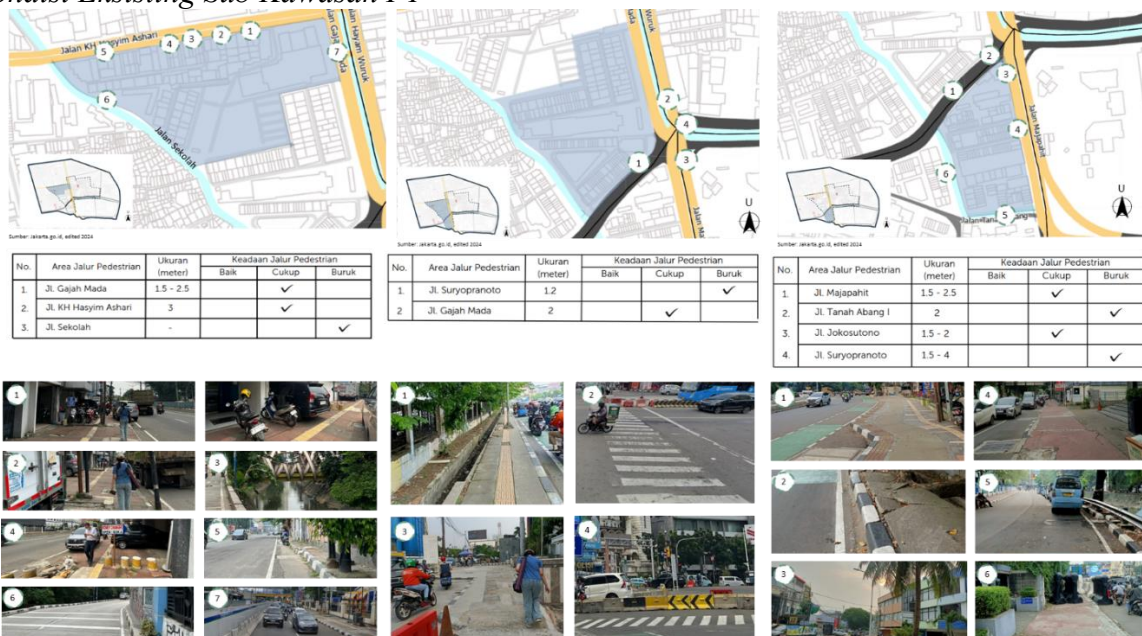
Sumber; Tim PKM

Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian Jl. KH. Hasyim Ashari, Jl. Gajah Mada, dan Suryopranoto cukup baik. Namun, pada ruas jalan lainnya kondisi trotoar dapat mengganggu dan membahayakan pedestrian. *Guiding block* yang rusak, permukaan trotoar retak dan berlubang, ukuran trotoar yang kecil, dan penyalahgunaan trotoar harus segera ditangani seiring dengan perkembangan MRT. Keberadaan *street furniture* masih dikategorikan kurang, seperti bangku taman, tong atau kotak sampah, hingga Jembatan Penyebrangan Orang (JPO). Beberapa jalan tidak memiliki ubin taktik atau *guiding block*. Street light hanya terdapat pada jalan-jalan besar seperti Jalan Gajah Mada, Jalan Suryopranoto, Jalan KH. Hasyim Ashari, dan Jalan Majapahit. Berikut adalah kondisi eksisting pada sub kawasan P1 dan P2 Kawasan Harmoni dan rekomendasi penataan yang diusulkan ke Mitra (DCKTRP, Jakarta).

Gambar 4.

Kondisi Eksisting Sub Kawasan P1



Sumber: Tim PKM

Tabel 4.
Kondisi Eksisting P1 dan Rekomendasi Penataan

Kondisi Eksisting ada P1



Jalan	Street Furniture								
	Halte	Pembatas Jalan	Convex	Ubin taktil	JPO	Lampu lalu lintas	Tong Sampah	Street Light	Bangku
■		✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓
■	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
■		✓	✓	✓	✓	✓			
■		✓	✓	✓	✓			✓	
■	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	

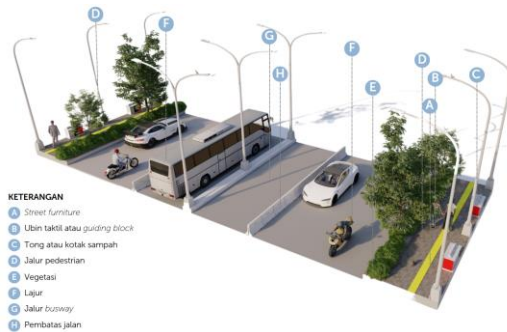
KETERANGAN

- Jl. Sekolah
- Jl. KH. Hasyim Ashari
- Jl. Gajah Mada
- Jl. Majapahit
- Jl. Tanah Abang I
- Jl. Jokusutono
- Jl. Suryopronoto



Rekomendasi

- Memiliki lebar 2-2.5 m, agar dapat dilalui oleh 2-4 orang sekaligus.
- Adanya komponen jalur kuning bagi penyandang difabel.
- Permukaan yang rata.
- Penerangan yang cukup.
- Pemeliharaan rutin.
- *Street furniture* yang lengkap
- Pemasangan street light baru di jalan-jalan kecil dan gang.
- Pemasangan ubin taktil dan *guiding block* di trotoar dan di persimpangan jalan untuk membantu penyandang disabilitas dalam navigasi khususnya area jalan sekolah
- Penambahan tong sampah dan bangku pada beberapa titik diiringi penambahan area hijau
- Perlu pemeliharaan dan perawatan pada street furniture yang telah tersedia.



- KETERANGAN**
- Street furniture
 - Ubin taktil atau guiding block
 - Tong atau kotak sampah
 - Jalur pedestrian
 - Vegetasi
 - Lajur
 - Jalur busway
 - Pembatas jalan

Sumber: Tim PKM

Tabel 5.
Kondisi Eksisting P2 dan Rekomendasi Penataan

Kondisi Eksisting ada P2		Rekomendasi																																				
 <p>POTONGAN JALAN J1</p> <p>Sumber: Tim Penulis, 2024</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Kode Jalan</th> <th>Jalur Pedestrian</th> <th>Jalur Sepeda</th> <th>Keterangan</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>J1</td> <td>Ada</td> <td>Ada</td> <td>• Jalur pedestrian J1 mempunyai halte bus pada sisi pedestrian. • Jalur pedestrian disalahgunakan oleh pengguna sepeda motor, sehingga pedestrian dapat terganggu.</td> </tr> <tr> <td>J2</td> <td>Ada</td> <td>Ada</td> <td>• Jalur pedestrian J2 merupakan jalur yang paling ramai karena banyak PKL yang berjualan seiring matahari terbenam. • Jalur pedestrian J2 banyak digunakan menjadi parkir kendaraan bermotor, terutama motor karena kurangnya lahan parkir.</td> </tr> <tr> <td>J3</td> <td>Tidak Ada</td> <td>Tidak Ada</td> <td>• Jalur pedestrian J3 merupakan area perumahan dan gsb = 0. • Sirkulasi pedestrian harus berada di jalur kendaraan bermotor. Banyak polisi tidur yang sepanjang jalan ini untuk mencegah suara bising.</td> </tr> <tr> <td>J4</td> <td>Ada</td> <td>Tidak Ada</td> <td>• Jalur pedestrian J4 melewati area kantor dan area Santa Maria. • Hal ini dimanfaatkan para PKL untuk berdagang disini, sehingga akses pejalan kaki jadi sempit bahkan menghilang.</td> </tr> <tr> <td>J5</td> <td>Ada</td> <td>Tidak Ada</td> <td>Jalur pedestrian J5 diizinkan untuk menjadi area PKL resmi. Jalur pedestrian ini dilengkapi dengan banjo dari tolo PKL.</td> </tr> <tr> <td>J6</td> <td>Ada</td> <td>Tidak Ada</td> <td>Jalur pedestrian J6 cukup lebar dan bebas dari PKL. Penempatan vegetasi di tengah jalan menghambat sirkulasi pedestrian, namun memecah PKL untuk berjalan juga.</td> </tr> <tr> <td>J7</td> <td>Ada</td> <td>Tidak Ada</td> <td>Jalur pedestrian J7 merupakan area peresensi dan komersial jalur J7 sangat tidak ramah difabel karena kerusakannya yang cukup berat.</td> </tr> <tr> <td>J8</td> <td>Ada</td> <td>Tidak Ada</td> <td>Jalur pedestrian J8 cukup baik. Namun terdapat PKL resmi yang berjualan dan menghalangi sirkulasi pedestrian.</td> </tr> </tbody> </table>	Kode Jalan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Keterangan	J1	Ada	Ada	• Jalur pedestrian J1 mempunyai halte bus pada sisi pedestrian. • Jalur pedestrian disalahgunakan oleh pengguna sepeda motor, sehingga pedestrian dapat terganggu.	J2	Ada	Ada	• Jalur pedestrian J2 merupakan jalur yang paling ramai karena banyak PKL yang berjualan seiring matahari terbenam. • Jalur pedestrian J2 banyak digunakan menjadi parkir kendaraan bermotor, terutama motor karena kurangnya lahan parkir.	J3	Tidak Ada	Tidak Ada	• Jalur pedestrian J3 merupakan area perumahan dan gsb = 0. • Sirkulasi pedestrian harus berada di jalur kendaraan bermotor. Banyak polisi tidur yang sepanjang jalan ini untuk mencegah suara bising.	J4	Ada	Tidak Ada	• Jalur pedestrian J4 melewati area kantor dan area Santa Maria. • Hal ini dimanfaatkan para PKL untuk berdagang disini, sehingga akses pejalan kaki jadi sempit bahkan menghilang.	J5	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J5 diizinkan untuk menjadi area PKL resmi. Jalur pedestrian ini dilengkapi dengan banjo dari tolo PKL.	J6	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J6 cukup lebar dan bebas dari PKL. Penempatan vegetasi di tengah jalan menghambat sirkulasi pedestrian, namun memecah PKL untuk berjalan juga.	J7	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J7 merupakan area peresensi dan komersial jalur J7 sangat tidak ramah difabel karena kerusakannya yang cukup berat.	J8	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J8 cukup baik. Namun terdapat PKL resmi yang berjualan dan menghalangi sirkulasi pedestrian.	<p>Perbaiki kondisi jalur pedestrian. Penambahan ramp pada beberapa titik jalur pedestrian untuk meningkatkan kenyamanan difabel. Perbaiki Guiding Path pada beberapa titik jalur pedestrian (J7, J1, J6, J4). Pengaturan vegetasi pada jalan J4. Pemberlakukan <i>Car Free</i> pada titik-titik tertentu di suatu kawasan dan menyediakan lahan parkir umum untuk memaksimalkan fungsi <i>Car Free</i>.</p>  <p>Guangzhou Nansha Pearl Bay Sumber: www.archdaily.com, 2021</p>
	Kode Jalan	Jalur Pedestrian	Jalur Sepeda	Keterangan																																		
	J1	Ada	Ada	• Jalur pedestrian J1 mempunyai halte bus pada sisi pedestrian. • Jalur pedestrian disalahgunakan oleh pengguna sepeda motor, sehingga pedestrian dapat terganggu.																																		
	J2	Ada	Ada	• Jalur pedestrian J2 merupakan jalur yang paling ramai karena banyak PKL yang berjualan seiring matahari terbenam. • Jalur pedestrian J2 banyak digunakan menjadi parkir kendaraan bermotor, terutama motor karena kurangnya lahan parkir.																																		
	J3	Tidak Ada	Tidak Ada	• Jalur pedestrian J3 merupakan area perumahan dan gsb = 0. • Sirkulasi pedestrian harus berada di jalur kendaraan bermotor. Banyak polisi tidur yang sepanjang jalan ini untuk mencegah suara bising.																																		
	J4	Ada	Tidak Ada	• Jalur pedestrian J4 melewati area kantor dan area Santa Maria. • Hal ini dimanfaatkan para PKL untuk berdagang disini, sehingga akses pejalan kaki jadi sempit bahkan menghilang.																																		
	J5	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J5 diizinkan untuk menjadi area PKL resmi. Jalur pedestrian ini dilengkapi dengan banjo dari tolo PKL.																																		
	J6	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J6 cukup lebar dan bebas dari PKL. Penempatan vegetasi di tengah jalan menghambat sirkulasi pedestrian, namun memecah PKL untuk berjalan juga.																																		
J7	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J7 merupakan area peresensi dan komersial jalur J7 sangat tidak ramah difabel karena kerusakannya yang cukup berat.																																			
J8	Ada	Tidak Ada	Jalur pedestrian J8 cukup baik. Namun terdapat PKL resmi yang berjualan dan menghalangi sirkulasi pedestrian.																																			
																																						

Sumber: Tim PKM

4. KESIMPULAN

Perubahan yang cepat pada Kawasan Harmoni semenjak pembangunan MRT Fase 2A, tentunya berdampak pada kebutuhan akan panduan rancang kota (PRK) pada Kawasan Harmoni. Kondisi aktivitas pendukung dan penggunaan jalur pedestrian pada sub kawasan P1 dan P2 harus lebih diperhatikan. Terdapat perbedaan pemakaian ruang diantara sub kawasan P1 dan P2. Rekomendasi penataan yang diberikan fokus kepada permasalahan yang ditemukan di lapangan dengan melihat potensi, masalah, peluang dan tantangan yang terjadi pada sub kawasan P1 dan P2 (Arahan penataan dapat dilihat pada hasil dan pembahasan, yang sudah dijelaskan dengan tabel untuk setiap rekomendasi yang diusulkan). Diharapkan pelaksanaan PKM ini berguna bagi Mitra dalam penyusunan PRK Kawasan Harmoni nantinya

Ucapan Terima Kasih (*Acknowledgement*)

Tim Penulis menyampaikan apresiasi kepada Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat (LPPM) Universitas Tarumanagara atas dukungan pendanaan yang telah memungkinkan terlaksananya penelitian ini dengan baik. Ucapan terima kasih juga disampaikan kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta atas kerja sama dalam penyediaan data dan informasi yang relevan. Penghargaan khusus kepada rekan-rekan asisten lapangan di kawasan Harmoni - Sharon Esther T.M., Lidya Zoraya P., dan Alvina Daniella A. Serta seluruh pihak yang telah memberikan kontribusi, baik langsung maupun tidak langsung, yang tidak dapat disebutkan satu per satu.

REFERENSI

Budiati W, Grigolon AB, Brussel MJG, Rachmat SY. 2018. Determining the potential for Transit Oriented Development along the MRT Jakarta corridor. In: Proceedings of the 1

- st ITB Centennial and 4th PlanoCosmo International Conference, 2018 Apr 3-5, Bandung, Indonesia. IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 158 012020. Available from: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/158/1/012020/meta>.
- Dewi, J.C., Sutisna, S. (2024). Collaborative-Hub Sebagai Upaya Mengenang Kawasan Harmoni. *Jurnal Stupa*, Vol 6 No 2, Oktober 2024, pp 889-904, <https://doi.org/10.24912/stupa.v4i2.22158>
- Dinas Cipta Karya, Tata Ruang, dan Pertanahan DKI Jakarta. 2022. Rencana Strategis 2023-2026 Dikutib 5 April 2025, from: https://dcktrp.jakarta.go.id/website-admin/storage/laporan_file/rencana_strategis/Renstra%20DCKTRP%202023-2036_UploadSiRPD.pdf.
- Lohia, J. and Surya, R. (2023). Rumah pesta ria harmoni - mengembalikan memori kolektif di harmoni melalui tempat ketiga. *Jurnal Sains Teknologi Urban Perancangan Arsitektur (Stupa)*, 4(2), 2141-2152. <https://doi.org/10.24912/stupa.v4i2.22041>
- Pergub No 147 Tahun 2017. Pedoman Penyusunan Panduan Rancang Kota. Available from: <https://peraturan.bpk.go.id/Details/61439>
- Pergub No 182 Tahun 2012. Panduan Rancang Kota Pengembangan koridor MRT Jakarta Tahap I (satu). Available from: <https://jakartasatu.jakarta.go.id/portal/apps/webappviewer/index.html?id=c858ff8bc150497ebc659c8879a4702a>
- PT. MRT Jakarta (Perseroda). 2022. Indeks Kepuasan dan Loyalitas Pelanggan MRT Jakarta Ungguli Operator Metro Internasional Anggota COMET. Dikutib 5 April 2025. Available from: <https://jakartamrt.co.id/id/info-terkini/indeks-kepuasan-dan-loyalitas-pelanggan-mrt-jakarta-ungguli-operator-metro>.
- PT. MRT Jakarta, PT. Karsa Buana Lestari. 2021. Adendum ANDAL, RKL-RPL MRT Jakarta Fase 2A (Bundaran HI - Kota). Dikutib dari <https://jakartamrt.co.id/sites/default/files/2021-12/3.%C2%A0Addendum%C2%A0ANDAL%2C%C2%A0RKL-RPL%20MRT%20Fase%202A.pdf>
- Rusata, T., & Hamidah, S. (2023). Pembangunan Inklusif Di Urban Heritage Kota Tua Jakarta Melalui Pariwisata Kreatif. *Jurnal Pengembangan Kota*, 11(2), 225-236.
- 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
- Wiswasta IGNA, Agung IGAA, Tamba IM. Analisis SWOT (Kajian Perencanaan Model, Strategi, Dan Pengembangan Usaha). Denpasar (Bali): Universitas Mahasaraswati Press; 2018.