

## ANALISIS KONEKTIVITAS SIMPANG TEMU LEBAK BULUS DALAM MENGHUBUNGKAN STASIUN MRT LEBAK BULUS TERHADAP JUMLAH PENGUNJUNG MALL POINS

Michelle Angela Putri<sup>1)</sup>, Priyendiswara Agustina Bella<sup>2)\*</sup>, Regina Suryadjaja<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup>Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, michelleangela240@gmail.com

<sup>2)\*</sup>Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, hedy.agustina@gmail.com

<sup>3)</sup>Program Studi S1 PWK, Fakultas Teknik, Universitas Tarumanagara, Jakarta, reginas@ft.untar.ac.id

\*Penulis Korespondensi: hedy.agustina@gmail.com

Masuk: 02-12-2024, revisi: 13-01-2025, diterima untuk diterbitkan: 13-03-2025

### Abstrak

Jakarta sebagai salah satu kota metropolitan terbesar di Indonesia, terus berupaya meningkatkan sistem transportasi publiknya untuk mendukung mobilitas masyarakat yang semakin meningkat. Salah satu inisiatif penting dalam hal ini adalah pembangunan Simpang Temu Lebak Bulus, yang berfungsi sebagai penghubung antara Stasiun MRT Lebak Bulus dan Mal Poin. Proyek ini merupakan hasil kolaborasi antara PT MRT Jakarta, sebagai pengelola MRT, dan PT Menara Prambanan, yang bertindak sebagai pengembang Mal Poin. Lokasi Mal Poin yang strategis, dekat dengan kawasan berorientasi transit Lebak Bulus, menjadikannya titik penting dalam jaringan transportasi publik yang ada. Simpang Temu Lebak Bulus dirancang untuk memberikan kemudahan akses bagi pejalan kaki, dengan menyediakan jembatan penyeberangan yang aman dan nyaman. Infrastruktur ini diharapkan tidak hanya meningkatkan kenyamanan pengguna transportasi publik, tetapi juga mendorong pertumbuhan ekonomi lokal dengan menarik lebih banyak pengunjung ke Mal Poin. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis seberapa besar pengaruh Simpang Temu Lebak Bulus terhadap jumlah pengunjung Mal Poin. Metode penghitungan arus lalu lintas akan digunakan untuk mengukur persentase pejalan kaki yang melintas dan tujuan mereka, serta untuk mengevaluasi efektivitas infrastruktur yang telah dibangun. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang berguna bagi pihak terkait, termasuk pemerintah dan pengembang, dalam upaya meningkatkan jumlah pengunjung Mal Poin dan memperbaiki infrastruktur transportasi publik di Jakarta. Dengan demikian, Simpang Temu Lebak Bulus dapat berkontribusi secara signifikan terhadap peningkatan kualitas hidup masyarakat dan pengembangan kawasan sekitarnya.

**Kata kunci:** Arus Pengunjung; Konektivitas; Mal Poin; Simpang Temu Lebak Bulus; Stasiun MRT Lebak Bulus

### Abstract

Jakarta, as one of the largest metropolitan cities in Indonesia, continues to improve its public transportation system to support the growing mobility needs of its population. One of the key initiatives in this effort is the construction of Simpang Temu Lebak Bulus, which serves as a connector between Lebak Bulus MRT Station and Poin Mall. This project is a collaboration between PT MRT Jakarta, as the MRT operator, and PT Menara Prambanan, the developer of Poin Mall. The strategic location of Poin Mall, near the transit-oriented area of Lebak Bulus, makes it a vital point in the existing public transportation network. Simpang Temu Lebak Bulus is designed to provide convenient pedestrian access, featuring a safe and comfortable pedestrian bridge. This infrastructure is expected not only to enhance the convenience of public transportation users but also to drive local economic growth by attracting more visitors to Poin Mall. This research aims to analyze the impact of Simpang Temu Lebak Bulus on the number of visitors to Poin Mall. Traffic flow analysis methods will be used to measure the percentage of pedestrians passing through and their destinations, as well as to evaluate the effectiveness of the built infrastructure. The results of this study are expected to provide valuable recommendations for stakeholders, including the

*government and developers, in efforts to increase the number of visitors to Poinis Mall and improve public transportation infrastructure in Jakarta. Therefore, Simpang Temu Lebak Bulus can significantly contribute to improving the quality of life of the community and the development of the surrounding area.*

**Keywords:** *Connectivity; Lebak Bulus MRT Station; Pedestrian Flow; Poinis Mall; Simpang Temu Lebak Bulus*

## 1. PENDAHULUAN

### Latar Belakang

Jakarta, sebagai kota dengan populasi yang padat dan kebutuhan mobilitas masyarakat yang tinggi, terus menghadapi tantangan dalam menyediakan sarana transportasi yang efisien. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut, pemerintah telah mengembangkan berbagai fasilitas transportasi publik yang bertujuan mendukung kesejahteraan masyarakat, baik dari segi biaya yang terjangkau maupun pengurangan polusi dan kemacetan lalu lintas (Wahyudi, 2024). Salah satu fasilitas pendukung transportasi publik yang penting adalah Jembatan Penyeberangan Orang (JPO), yang berfungsi untuk menghubungkan lokasi strategis, seperti fasilitas publik dan pusat perbelanjaan.

Di kawasan Jakarta Selatan, terdapat Skywalk Lebak Bulus atau yang dikenal dengan Simpang Temu, sebuah JPO yang menghubungkan Stasiun MRT Lebak Bulus dengan Mall Poinis. Proyek ini merupakan hasil kolaborasi antara sektor swasta, yakni Mall Poinis, dan pengembang properti PT Intiland Development Tbk melalui anak perusahaannya. Mall Poinis sendiri merupakan proyek properti bertipe *mixed-use* di Jakarta Selatan yang dikembangkan bersama oleh PT Intiland Development Tbk dan PT Menara Prambanan melalui skema *joint venture*. Proyek ini berfokus pada pengelolaan serta pengembangan area ritel dan komersial dengan tujuan meningkatkan nilai tambah kawasan.



Gambar 1. Skywalk Lebak Bulus  
Sumber: Hasil Dokumentasi Penulis, 2024

Pembangunan Simpang Temu diharapkan memberikan berbagai manfaat, khususnya dalam meningkatkan aksesibilitas masyarakat ke Mall Poinis serta memberikan kenyamanan lebih bagi pengguna MRT yang menggunakan fasilitas tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana keberadaan Skywalk Lebak Bulus memengaruhi tingkat kunjungan ke Mall Poinis. Selain itu, penelitian ini juga bertujuan memberikan masukan strategis bagi para pemangku kepentingan dalam mengembangkan fasilitas serupa di masa mendatang, sehingga dapat lebih efektif mendukung kebutuhan masyarakat dan mendorong pembangunan yang berkelanjutan. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, dalam berkembangnya daerah di

sekitar Mall Poin, tepatnya pasca pembangunan stasiun MRT Lebak Bulus dan Jembatan Penyeberangan Orang Simpang Temu Lebak Bulus, hampir menunjukkan bahwa Mall Poin kurang mengalami peningkatan jumlah pengunjung. Pengembang Mall Poin berupaya bekerja sama dengan PT MRT Jakarta dalam membangun Simpang Temu Lebak Bulus. Harapan bagi pengembang adalah dengan adanya jembatan ini akan menaikkan pengunjung yang memakai MRT untuk menuju Mall Poin. Maka, untuk menjawab rumusan masalah tersebut, diperlukan penelitian untuk menganalisis konektivitas Simpang Temu Lebak Bulus dalam menghubungkan Stasiun MRT Lebak Bulus terhadap jumlah pengunjung Mall Poin.

## 2. KAJIAN LITERATUR

### Transit Hub

*Transit hub* merupakan suatu kawasan atau area di sekitar stasiun transit, seperti bus, kereta api, atau feri, yang memiliki beragam penggunaan dengan berbagai kegiatan dan koneksi transportasi multimodal yang terintegrasi penuh dengan stasiun tersebut. Transit hub juga merupakan tempat yang dapat dilalui dengan berjalan kaki, menarik secara budaya, dengan ruang publik yang aktif dan ramai, serta beragam fasilitas. Dalam kawasan ini, orang memiliki banyak variasi pilihan yang dapat terhubung dengan mudah untuk pergi dari tempat satu ke tempat lain. Area stasiun juga dirancang untuk memenuhi kebutuhan penduduk setempat dalam penggunaan stasiun lainnya. Transit hub dapat berada di perkotaan, pinggir kota, atau pedesaan (Voorhees, 2019).

### Mobility hub

Mobility hub adalah tempat konektivitas, di mana terjadi moda gerakan yang berbeda, mulai dari berjalan hingga rel kecepatan tinggi, dan semua moda itu bersatu dengan lancar. Sebuah mobility hub adalah suatu tempat di kawasan perkotaan yang merupakan konsentrasi intensif yang menarik pekerjaan, kehidupan, belanja, dan kesenangan di sekitar persimpangan transit. Mobility hub dapat menyediakan titik fokus di jaringan transportasi yang saling terintegrasi dengan moda transportasi yang berbeda, multimoda infrastruktur pendukung serta pembuatan tempat strategis untuk menciptakan pusat aktivitas yang maksimal. Berdasarkan definisi dari mobility hub, terdapat beberapa komponen dan persyaratan dalam sebuah area dapat dipertimbangkan sebagai mobility hub (Metrolinx, 2008). Komponen tersebut antara lain, Mengelilingi stasiun transit utama. Komponen penting dari pusat mobilitas adalah memiliki satu atau lebih moda angkutan tingkat tinggi yang berfungsi sebagai intinya. Inti ini dikelilingi oleh area pengaruh yang lebih besar atau disebut sebagai *catchment area* yang diuntungkan dari layanan yang disediakan di hub. Perumahan dan perkantoran yang terletak di daerah tangkapan ini untuk mendukung penyerapan layanan yang ditawarkan di titik transit. Menyediakan opsi transportasi yang berkelanjutan.

Mobility hub mencakup layanan dan tujuan yang tersedia dalam jarak lima menit dengan berjalan kaki, bersepeda, dan mengemudi. Saat membahas elemen hub mobilitas, banyak pedoman yang ada termasuk berjalan kaki, bersepeda, transportasi online, dan angkutan mikro selain angkutan cepat utama jasa. Oleh karena itu, opsi berbagai kendaraan disorot sebagai komponen utama untuk digabungkan hub mobilitas. Di daerah yang tinggi kepadatan hunian dan perkantoran. Seperti yang diungkapkan dalam banyak definisi yang ada, keberadaan aktivitas perkotaan merupakan komponen kunci hub mobilitas yang dicapai dari pemukiman sekitar dan kepadatan pekerjaan. Meskipun ambang batas yang menentukan kepadatan tempat tinggal dan pekerjaan yang sesuai tidak ditentukan dalam literatur yang ada, *Metrolinx* menyediakan metrik kepadatan target untuk berbagai jenis hub mobilitas. Misalnya, hub utama memiliki metrik target yang berkisar antara 200 hingga lebih dari 400 orang/pekerjaan/Ha. Sementara itu, hub sekunder diberi metrik target sekitar 200 orang/pekerjaan/Ha (Aono, 2019).

Tabel 1. Kategori Mobility Hub

Zona Mobility Hub	Pertimbangan untuk transportasi	Pertimbangan untuk penggunaan lahan
<b>Zona Primer</b>		
Termasuk stasiun transit cepat dan fasilitas terkait (misalnya, parkir) serta area sekitarnya, dengan radius berjalan kaki sekitar 250 meter/ 2,5 menit. Wilayah ini paling dipengaruhi oleh tingkat aksesibilitas yang tinggi yang ditawarkan oleh layanan angkutan cepat di stasiun.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stasiun transit dan rute akses terdekat biasanya merupakan yang paling sibuk dari perspektif transportasi.</li> <li>- Zona harus memprioritaskan pejalan kaki tingkat tinggi dan aktivitas transfer, sambil menyeimbangkan beberapa mode akses ke stasiun secara memadai.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intensitas tertinggi dan penggunaan lahan campuran terbesar biasanya harus didorong dalam zona ini untuk mendorong penggunaan transit tingkat tinggi dan menyediakan simpul aktivitas yang dinamis dan beragam penggunaan untuk komunitas lokal.</li> <li>- Peluang untuk menyediakan fasilitas bagi wisatawan melalui pengembangan di zona ini (misalnya, jalur pejalan kaki internal, ritel, parkir komuter Bersama).</li> </ul>
<b>Zona Sekunder</b>		
Melebar dari zona primer hingga sekitar 500 m dari stasiun transit cepat. Zona ini biasanya memberikan banyak peluang untuk Pembangunan yang berorientasi transit.	Koneksi berjalan kaki dan bersepeda yang langsung dan aman ke stasiun transit cepat dan di dalam zona ini sangat penting.	Biasanya mencakup kepadatan yang relative tinggi dan campuran penggunaan untuk mendapatkan keuntungan dari tingkat aksesibilitas transit yang tinggi dan mempromosikan pembagian moda berkelanjutan yang lebih tinggi.
<b>Zona Tersier</b>		
Zona ini melampaui kira-kira 500 m dari stasiun angkutan cepat. Zona ini adalah transisi dari hub mobilitas ke area yang lebih luas di luar hub.	Koneksi berjalan kaki dan bersepeda langsung dan aman dari zona ini ke stasiun transit cepat masih sangat penting, meskipun layanan bersepeda dan pengumpan.	Kepadatan dan ketinggian bangunan harus diturunkan secara bertahap menuju pinggiran hub mobilitas.

Sumber: Metrolinx, 2011

### Transportasi

Transportasi merupakan sebuah sistem yang memungkinkan pergerakan orang serta barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan moda transportasi seperti darat, laut, dan udara. Transportasi berperan penting dalam ekonomi global, karena menghubungkan pasar, dan juga memfasilitasi perdagangan internasional (*Rodrigue, 2020*). Efisiensi transportasi umum bergantung pada efek jaringan pada keterhubungan antara moda transportasi atau antara jalur moda yang berbeda. Pusat Transportasi Multimoda menjadi tempat pertemuan antar moda dan titik interkoneksi memiliki peran penting dalam memastikan penggunaan transportasi umum yang terbaik. Pusat Transportasi Multimoda memiliki peran untuk memfasilitasi transfer antara berbagai sarana transportasi (*Carmo, 2020*).

### Crosswalks (Penyeberangan)

Manajemen aliran pejalan kaki sangat penting untuk mencegah kepadatan dan memastikan pergerakan yang efisien. Penyeberangan jalan dan jalur pejalan kaki harus dirancang dengan visibilitas tinggi guna meningkatkan keselamatan dan mengurangi kecelakaan. Aksesibilitas harus dipastikan bagi semua orang, termasuk mereka dengan keterbatasan mobilitas. Mengembangkan model untuk mengukur kepadatan pejalan kaki dan dampaknya pada perilaku

serta kenyamanan. Desain infrastruktur, seperti jalan, trotoar, dan penyeberangan, harus mempertimbangkan kebutuhan dan perilaku pejalan kaki untuk menciptakan lingkungan yang aman dan nyaman. Penggunaan ruang publik dipengaruhi oleh lebar jalan, penempatan fasilitas, dan kondisi lingkungan sekitar, serta pentingnya desain yang mengurangi konflik antara pejalan kaki dan kendaraan guna meningkatkan keselamatan (*Fruin, 1971*).

### Shopping Mall

Shopping mall merupakan pusat perbelanjaan modern yang dirancang untuk menyediakan berbagai macam produk dan layanan dalam satu lokasi terpusat. Shopping mall adalah bentuk dari pusat ritel yang dirancang dengan pertimbangan ruang publik yang memungkinkan pengunjung untuk berbelanja, bersosialisasi, dan menikmati waktu rekreasi mereka. Mall juga memainkan peran penting sebagai pusat sosial di mana pengunjung dapat berinteraksi secara langsung dengan produk dan sesama konsumen (*Levy & Weitz, 2012*). Pengalaman berbelanja di mall dapat meningkatkan tingkat kepuasan pengunjung dan keinginan untuk kembali, mengingat suasana yang diciptakan oleh lingkungan mall yang menyenangkan. Hal ini menunjukkan bahwa keberhasilan mall tidak hanya bergantung pada tenant mix, tetapi juga pada desain arsitektur, tata letak, dan pengalaman keseluruhan yang ditawarkan kepada pengunjung (*Wakefield & Baker, 1998*).

### 3. METODE

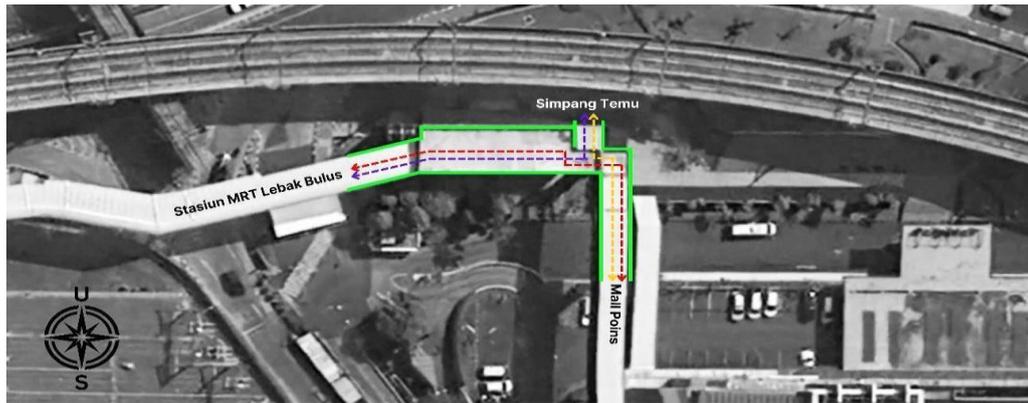
Penelitian ini menggunakan metode penghitungan arus lalu lintas, yaitu untuk mengukur arus pejalan kaki yang melintas di Simpang Temu Lebak Bulus. Metode ini dilakukan dengan cara observasi langsung di lapangan untuk menghitung jumlah pejalan kaki yang melintasi area penelitian selama periode waktu tertentu. Penghitungan dilakukan secara manual yang mencatat jumlah pengguna yang lewat dalam rentang waktu tertentu, yaitu setiap hari. Dibedakan oleh 2 kategori, yaitu hari kerja dan hari libur. Untuk penghitungan pada hari kerja, dilakukan 3 kali. Sedangkan perhitungan untuk hari libur dilakukan 2 kali.

Penentuan penghitungan arus lalu lintas ditentukan berdasarkan jam-jam tertentu, yaitu pada hari kerja penghitungan pertama adalah jam buka Mall Poinis, yaitu (10.00 – 11.00), kedua adalah jam makan siang (11.30 – 12.30), sedangkan yang ketiga adalah jam pulang kerja, yaitu (17.30 – 18.30). Sedangkan untuk hari libur, dihitung pada waktu buka Mall Poinis (10.00 – 11.00), dan jam sibuk, yaitu (17.00 – 18.00). Proses pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh data yang lebih representatif mengenai pola pergerakan pengguna. Data yang dicatat meliputi jumlah total pejalan kaki, dan arah tujuan pejalan kaki. Data hasil penghitungan dianalisis untuk menentukan persentase pejalan kaki yang menggunakan Simpang Temu sebagai akses utama menuju Poinis Mall. Hasil ini kemudian digunakan untuk mengevaluasi efektivitas koneksi yang diciptakan oleh infrastruktur tersebut, serta memberikan rekomendasi peningkatan fasilitas penunjang agar lebih menarik bagi pengguna. Metode ini dipilih karena memberikan data kuantitatif yang akurat, sehingga memudahkan dalam menganalisis konektivitas transportasi publik dan pengunjung pusat perbelanjaan.

### 4. DISKUSI DAN HASIL

#### Profil Objek Studi

Metode penghitungan arus pengguna Simpang Temu Lebak Bulus dilakukan untuk memperoleh persentase pengguna Simpang Temu Lebak Bulus. Arus pengguna Simpang Temu Lebak Bulus akan diilustrasikan sebagai berikut:



Gambar 2. Arus pengguna Simpang Temu Lebak Bulus

Sumber: Hasil Olahan Penulis, 2024

Pada observasi yang dilakukan oleh peneliti menggunakan metode penghitungan arus lalu lintas pada Simpang Temu Lebak Bulus didapatkan hasil seperti berikut:

Tabel 2. Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Senin

Senin, 18 November 2024			
Tujuan	(10.00 - 11.00)	(11.30 - 12.30)	(17.30 - 18.30)
Stasiun MRT <-> Mall Poins	39 Orang	180 Orang	272 Orang
Simpang Temu <-> Mall Poins	31 Orang	132 Orang	125 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	29 Orang	37 Orang	68 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Tabel di atas menunjukkan pola interaksi pengguna Simpang Temu selama tiga waktu, antara lain 10:00 - 11:00; 11:30 - 12:30; dan 17:30 - 18:30. Pada rute dari Mall Poins ke Stasiun MRT, jumlah pengguna meningkat dari 39 orang pada pukul 10:00 - 11:00 menjadi 180 orang pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 272 orang pada sore hari. Sementara itu, arus dari Mall Poins ke Simpang Temu juga menunjukkan peningkatan, dengan 31 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, 132 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, dan sedikit menurun menjadi 125 pengguna pada sore hari. Untuk arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT, terdapat 29 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 68 pengguna pada sore hari. Data ini menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada siang dan sore hari, yang penting untuk merencanakan layanan dan perbaikan infrastruktur.

Tabel 3. Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Selasa

Selasa, 19 November 2024			
Tujuan	(10.00 - 11.00)	(11.30 - 12.30)	(17.30 - 18.30)
Stasiun MRT <-> Mall Poins	35 Orang	177 Orang	281 Orang
Simpang Temu <-> Mall Poins	22 Orang	154 Orang	119 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	15 Orang	32 Orang	72 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Data arus pengguna Simpang Temu pada hari Selasa, 19 November 2024, menunjukkan pola interaksi yang mirip dengan hari sebelumnya. Pada rute dari Mall Poins ke Stasiun MRT, jumlah pengguna tercatat sebanyak 35 orang pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 177 orang pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 281 orang pada sore hari. Ini menunjukkan bahwa Stasiun MRT tetap menjadi tujuan utama, terutama pada jam-jam sibuk. Arus dari Mall Poins ke Simpang Temu menunjukkan 22 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 154 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, tetapi menurun menjadi 119 pengguna pada sore hari. Sementara itu, arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT tercatat 15 pengguna pada pukul 10:00

- 11:00, meningkat menjadi 32 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 72 pengguna pada sore hari. Secara keseluruhan, data pada hari Selasa menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada siang dan sore hari, yang penting untuk perencanaan layanan dan perbaikan infrastruktur.

Tabel 4. Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Rabu

Rabu, 20 November 2024			
Tujuan	(10.00 - 11.00)	(11.30 - 12.30)	(17.30 - 18.30)
Stasiun MRT <-> Mall Pains	77 Orang	121 Orang	193 Orang
Simpang Temu <-> Mall Pains	34 Orang	96 Orang	149 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	18 Orang	27 Orang	24 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Data arus pengguna Simpang Temu pada hari Rabu, 20 November 2024, menunjukkan pola interaksi yang berbeda dengan hari-hari sebelumnya. Pada rute dari Mall Pains ke Stasiun MRT, jumlah pengguna tercatat sebanyak 77 orang pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 121 orang pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 193 orang pada sore hari. Ini menunjukkan bahwa Stasiun MRT tetap menjadi tujuan utama, namun dengan peningkatan yang lebih moderat. Arus dari Mall Pains ke Simpang Temu menunjukkan 34 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 96 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 149 pengguna pada sore hari. Sementara itu, arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT tercatat 18 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 27 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, tetapi menurun menjadi 24 pengguna pada sore hari. Secara keseluruhan, data pada hari Rabu menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada siang dan sore hari, namun dengan peningkatan yang lebih moderat dibandingkan hari-hari sebelumnya.

Tabel 5. Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Kamis

Kamis, 28 November 2024			
Tujuan	(10.00 - 11.00)	(11.30 - 12.30)	(17.30 - 18.30)
Stasiun MRT <-> Mall Pains	97 Orang	183 Orang	270 Orang
Simpang Temu <-> Mall Pains	54 Orang	144 Orang	107 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	29 Orang	31 Orang	59 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Data arus pengguna Simpang Temu pada hari Kamis, 28 November 2024, menunjukkan pola interaksi yang menarik. Pada rute dari Mall Pains ke Stasiun MRT, jumlah pengguna tercatat sebanyak 97 orang pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 183 orang pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 270 orang pada sore hari. Peningkatan ini menunjukkan bahwa Stasiun MRT tetap menjadi tujuan utama, dengan arus pengguna yang signifikan pada jam-jam sibuk. Arus dari Mall Pains ke Simpang Temu menunjukkan 54 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 144 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, tetapi mengalami penurunan menjadi 107 pengguna pada sore hari. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada lonjakan saat waktu makan siang, minat pengguna untuk menuju Simpang Temu menurun pada sore hari. Untuk arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT, terdapat 29 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 31 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 59 pengguna pada sore hari. Peningkatan ini mencerminkan tren yang sama, di mana pengguna cenderung kembali ke rumah atau melakukan aktivitas malam setelah bekerja. Secara keseluruhan, data pada hari Kamis menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada siang dan sore hari, dengan jumlah pengguna yang cukup tinggi.

Tabel 6. Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Jumat

Jumat, 29 November 2024			
Tujuan	(10.00 - 11.00)	(11.30 - 12.30)	(17.30 - 18.30)
Stasiun MRT <-> Mall Poin	101 Orang	204 Orang	283 Orang
Simpang Temu <-> Mall Poin	67 Orang	127 Orang	130 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	24 Orang	21 Orang	64 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Data arus pengguna Simpang Temu pada hari Jumat, 29 November 2024, menunjukkan pola interaksi yang menarik. Pada rute dari Mall Poin ke Stasiun MRT, jumlah pengguna tercatat sebanyak 101 orang pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 204 orang pada pukul 11:30 - 12:30, dan mencapai 283 orang pada sore hari. Peningkatan ini menunjukkan bahwa Stasiun MRT tetap menjadi tujuan utama, dengan arus pengguna yang sangat tinggi pada jam-jam sibuk. Arus dari Mall Poin ke Simpang Temu menunjukkan 67 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, meningkat menjadi 127 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, dan sedikit menurun menjadi 130 pengguna pada sore hari. Hal ini menunjukkan bahwa meskipun ada lonjakan saat waktu makan siang, minat pengguna untuk menuju Simpang Temu tetap stabil pada sore hari. Untuk arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT, terdapat 24 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, menurun menjadi 21 pengguna pada pukul 11:30 - 12:30, tetapi meningkat menjadi 64 pengguna pada sore hari. Peningkatan ini mencerminkan tren di mana pengguna cenderung kembali ke rumah atau melakukan aktivitas malam setelah bekerja. Secara keseluruhan, data pada hari Jumat menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada siang dan sore hari, dengan jumlah pengguna yang cukup tinggi.

Tabel 7 Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Sabtu

Sabtu, 16 November 2024		
Tujuan	(10.00 - 11.00)	(17.00 - 18.00)
Stasiun MRT <-> Mall Poin	30 Orang	241 Orang
Simpang Temu <-> Mall Poin	19 Orang	123 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	15 Orang	139 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Data arus pengguna Simpang Temu pada hari Sabtu, 16 November 2024, menunjukkan pola interaksi yang berbeda dibandingkan dengan hari kerja. Pada rute dari Mall Poin ke Stasiun MRT, jumlah pengguna tercatat sebanyak 30 orang pada pukul 10:00 - 11:00, tetapi mengalami lonjakan signifikan menjadi 241 orang pada pukul 17:00 - 18:00. Peningkatan ini menunjukkan bahwa Stasiun MRT menjadi tujuan yang sangat populer di sore hari, kemungkinan besar karena banyaknya pengunjung yang datang untuk berbelanja atau bersantai di akhir pekan. Arus dari Mall Poin ke Simpang Temu menunjukkan 19 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, yang meningkat menjadi 123 pengguna pada sore hari. Hal ini menunjukkan bahwa minat pengguna untuk menuju Simpang Temu meningkat seiring dengan bertambahnya waktu. Untuk arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT, terdapat 15 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, yang meningkat menjadi 139 pengguna pada sore hari. Peningkatan ini mencerminkan tren di mana pengguna cenderung kembali ke rumah atau melakukan aktivitas malam setelah berkunjung ke Mall Poin. Secara keseluruhan, data pada hari Sabtu menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada sore hari, dengan jumlah pengguna yang cukup tinggi.

Tabel 8 Data Arus Pengguna Simpang Temu dihari Minggu  
Minggu, 17 November 2024

Tujuan	(10.00 - 11.00)	(17.00 - 18.00)
Stasiun MRT <-> Mall Pains	46 Orang	233 Orang
Simpang Temu <-> Mall Pains	23 Orang	112 Orang
Stasiun MRT <-> Simpang Temu	19 Orang	130 Orang

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Data arus pengguna Simpang Temu pada hari Minggu, 17 November 2024, menunjukkan pola interaksi yang menarik, mirip dengan hari Sabtu sebelumnya. Pada rute dari Mall Pains ke Stasiun MRT, jumlah pengguna tercatat sebanyak 46 orang pada pukul 10:00 - 11:00, dan mengalami lonjakan signifikan menjadi 233 orang pada pukul 17:00 - 18:00. Peningkatan ini menunjukkan bahwa Stasiun MRT tetap menjadi tujuan utama di sore hari, kemungkinan besar karena banyaknya pengunjung yang datang untuk berbelanja atau bersantai di akhir pekan. Arus dari Mall Pains ke Simpang Temu menunjukkan 23 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, yang meningkat menjadi 112 pengguna pada sore hari. Hal ini menunjukkan bahwa minat pengguna untuk menuju Simpang Temu juga meningkat seiring dengan bertambahnya waktu. Untuk arus dari Simpang Temu ke Stasiun MRT, terdapat 19 pengguna pada pukul 10:00 - 11:00, yang meningkat menjadi 130 pengguna pada sore hari. Peningkatan ini mencerminkan tren di mana pengguna cenderung kembali ke rumah atau melakukan aktivitas malam setelah mengunjungi Mall Pains. Secara keseluruhan, data pada hari Minggu menunjukkan bahwa waktu puncak arus pengguna terjadi pada sore hari, dengan jumlah pengguna yang cukup tinggi. Dari pengumpulan data yang didapatkan melalui observasi penulis dalam waktu 1 minggu, penghitungan dilakukan pada jam tertentu Sehingga setelah mendapatkan data tersebut menghasilkan perhitungan sebagai berikut:

Tabel 9 Data Persentase Arus Pengguna Simpang Temu Lebak Bulus

Hari & Waktu		Stasiun MRT <-> Mall Pains	Simpang Temu <-> Mall Pains	Stasiun MRT <-> Simpang Temu
Senin	10.00 – 11.00	39,4 %	31,3 %	29,3 %
	11.30 – 12.30	51,6 %	37,8 %	10,6 %
	17.30 – 18.30	58,5 %	26,9 %	14,6 %
Selasa	10.00 – 11.00	48,6 %	30,6 %	20,8 %
	11.30 – 12.30	48,7 %	42,4 %	8,80 %
	17.30 – 18.30	59,6 %	25,2 %	15,3 %
Rabu	10.00 – 11.00	59,7 %	26,4 %	14,0 %
	11.30 – 12.30	49,6 %	39,3 %	11,1 %
	17.30 – 18.30	52,7 %	40,7 %	6,60 %
Kamis	10.00 – 11.00	53,6 %	30,0 %	16,1 %
	11.30 – 12.30	51,1 %	40,2 %	8,70 %
	17.30 – 18.30	62,0 %	24,5 %	13,5 %
Jumat	10.00 – 11.00	52,6 %	34,9 %	12,5 %
	11.30 – 12.30	58,0 %	36,0 %	6,00 %
	17.30 – 18.30	59,3 %	27,3 %	13,4 %
Sabtu	10.00 – 11.00	46,9 %	29,7 %	23,4 %
	17.00 – 18.00	47,9 %	24,5 %	27,6 %
Minggu	10.00 – 11.00	52,3 %	26,1 %	21,6 %
	17.00 – 18.00	49,1 %	23,6 %	27,4 %

Sumber: Hasil Observasi Penulis, 2024

Berdasarkan hasil dari penghitungan arus lalu lintas di Simpang Temu Lebak Bulus, yang ada pada Tabel 10, dapat terlihat bahwa pengguna Simpang Temu Lebak Bulus yang ada dari Mall Poinis menuju Stasiun MRT Lebak Bulus atau sebaliknya, mendapat nilai paling banyak dibandingkan dengan arus lainnya. Garis berwarna merah pada tabel tersebut menunjukkan persentase terbanyak. Artinya, pembangunan Simpang Temu Lebak Bulus sesuai dengan tujuan utama, yaitu memfasilitasi pengguna MRT untuk menarik pengunjung menuju Mall Poinis. Sedangkan untuk persentase yang memiliki nilai rendah dalam penggunaannya adalah dari Simpang Temu menuju Stasiun MRT Lebak Bulus.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan data yang telah diolah, dapat diambil kesimpulan bahwa Simpang Temu Lebak Bulus memiliki peran penting dalam menghubungkan Stasiun MRT Lebak Bulus dengan Poinis Mall. Metode penghitungan arus lalu lintas di Simpang Temu Lebak Bulus menghasilkan data berupa jumlah orang yang melewati Simpang Temu tersebut. Setelah jumlah tersebut dipersentasekan, diperoleh hasil bahwa pengguna terbanyak merupakan mereka yang memakai Simpang Temu dari Mall Poinis menuju Stasiun MRT atau dari Stasiun MRT menuju Mall Poinis.

Hasil analisis menunjukkan bahwa fasilitas pejalan kaki di Simpang Temu mampu meningkatkan mobilitas dan kenyamanan pengguna, sehingga berdampak positif pada peningkatan jumlah pengunjung Poinis Mall. Namun, masih terdapat beberapa kendala terkait kapasitas jalur pejalan kaki dan fasilitas penunjang yang belum optimal, terutama pada jam sibuk ketika volume pejalan kaki meningkat signifikan.

### Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah disampaikan di atas, berikut beberapa saran yang ditujukan kepada pihak pengembang untuk meningkatkan jumlah pengunjung Mall Poinis dan memberikan keuntungan yang lebih optimal. Melakukan penelitian lebih lanjut untuk menyediakan tenant sehingga ketertarikan pejalan kaki menuju Mall Poinis. Selain itu pemanfaatan ruang pada Simpang Temu Lebak Bulus agar menciptakan area komersial yang menguntungkan bagi pihak pengelola. Namun perlu diperhatikan agar keberadaan tenant di Simpang Temu Lebak Bulus tidak mengganggu pejalan kaki sehingga menghindari ketidaknyamanan serta area kotor.

Selain melakukan penelitian terhadap penyediaan tenant di Simpang Temu, penambahan fasilitas penunjang seperti rambu-rambu dan *signage* yang jelas juga diperlukan agar pejalan kaki tidak merasa kebingungan saat melintas. Untuk fasilitas keamanan, area Simpang Temu Lebak Bulus telah dilengkapi dengan CCTV serta penjaga keamanan seperti satpam yang responsif dan berjaga di pintu masuk Mall Poinis. Sehingga, untuk keamanan perlu dipertahankan demi memberikan rasa nyaman bagi pejalan kaki. Dengan implementasi rekomendasi ini, diharapkan tingkat kenyamanan dan aksesibilitas di kawasan Simpang Temu Lebak Bulus dapat ditingkatkan, sehingga berdampak positif pada jumlah pengunjung yang menuju Poinis Mall serta mendukung mobilitas berkelanjutan di Jakarta.

## REFERENSI

- Benjamin, J. D., Boyle, G. W., & Sirmans, C. F. (1990). Retail Leasing: The Landlord's Perspective. *Journal of Real Estate Research*.
- Bloch, P. H., Ridgway, N. M., & Dawson, S. A. (1994). The Shopping Mall as Consumer Habitat. *Journal of Retailing*.

- Brown, C., & Redfearn, C. (2011). Strata Title Property Rights: Private Governance of Multi-owned Properties. *Journal of Property Research*.
- Carmo, L. P. (2020). Multimodal Transport Hubs, Good Practice Guidelines.
- Duncan, W. (2005). The Legal and Economic Impact of Strata Titles on Retail Management. *Property Law Journal*.
- Eppli, M. J., & Benjamin, J. D. (1994). The Evolution of Shopping Center Research: A Review and Analysis. *Journal of Real Estate Research*.
- Fruin, J. J. (1971). Pedestrian Planning and Design.
- Geltner, D., & Miller, N. G. (2001). Commercial Real Estate Analysis and Investments. South-Western Publishing.
- Hair, J. F., et al. (2019). Multivariate Data Analysis.
- Jones, P. &. (2009). *Link & Place: A Guide to Street Planning and Design*.
- Jr, F. (2013). *Survey Research Methods*.
- Levy, M., & Weitz, B. A. (2012). *Retailing Management*. McGraw-Hill.
- Phillips, M. (2020). *The days of long-term retail leases may be over*. The Real Deal.
- Pushkarev, B. S. (1975). *Urban Space for Pedestrians*.
- Rodrigue, J.P. (2020). *The Geography of Transport Systems*.
- Roulac, S. E. (1996). Strategic Real Estate Framework: Processes, Choices, and Influences. *Journal of Real Estate Research*.
- The Wall Street Journal. (2020). Flexible

