

INTISARI

Penelitian tentang kawasan berorientasi transit (TOD) saat ini mulai diteliti dengan pendekatan pada titik transit sebagai simpul. Banyak dari penelitian terdahulu, mengungkapkan bahwa prioritas pengembangan TOD diukur dari aksesibilitas dan keberagaman guna lahannya, namun hanya beberapa yang mempertimbangkan titik transit sebagai bagian dalam pengembangan TOD. Simpul transit memiliki peran vital sebagai bagian dari sistem jaringan transportasi publik dalam hal masuknya penumpang menuju tujuan kegiatan di sekitar kawasan TOD. Ketika suatu kawasan TOD dikatakan baik dalam karakteristik TOD wilayahnya, hal tersebut bisa jadi tidak berlaku kondisi yang sama pada sistem jaringan transisinya. Dengan kata lain, suatu simpul transit mungkin berada dalam situasi pelayanan transportasi yang kurang memadai ketika disandingkan dengan penilaian terhadap karakteristik kawasan TOD tersebut. Dalam penelitian ini, *node-place model* (NPM) digunakan sebagai konsep untuk mengidentifikasi, menilai, dan memberi arahan prioritas pengembangan terhadap suatu kondisi simpul (*node*) maupun lingkungan kawasannya (*place*). Arahan prioritas pengembangan, didasari oleh hasil analisis keseimbangan dari kondisi *node value* dan *place value*. Kawasan TOD Blok M yang menjadi amatan penelitian ini, merupakan jenis kawasan tipologi kota yang berperan sebagai pelayanan skala regional. Tipologi ini dikembangkan sebagai indikator untuk mengidentifikasi simpul transit (*node*) dalam perannya menyuplai kawasan di sekitarnya. Penelitian ini mengidentifikasi empat titik transit utama di Kawasan TOD Blok M yaitu Stasiun MRT ASEAN, Stasiun MRT Blok M, Terminal Blok M, dan Halte CSW. Hasil penelitian menunjukkan kondisi yang memungkinkan simpul transit berada dalam beberapa kondisi diantaranya *balanced* (seimbang), *unbalanced node*, *unbalanced place*, *stress*, dan *dependenced*. Hasil analisis kondisi keseimbangan, kemudian menjadi indikator dalam arahan prioritas pengembangan yang terbagi dalam perencanaan jangka pendek-menengah dan perencanaan jangka panjang. Analisis NPM tidak memutuskan kondisi keseimbangan suatu simpul transit sebagai fakta yang tidak bisa diubah, namun sangat dinamis. Lebih dari itu, suatu simpul transit harus menyesuaikan antara *supply* dan *demand* pada kawasan TOD agar tidak terjadi ketimpangan.

Kata kunci: *Blok M, Keseimbangan, Node-Place Model (NPM), TOD, Pengembangan Transit*

ABSTRACT

Research on Transit-Oriented Development (TOD) is currently being researched with an approach to transit points as nodes. Many previous studies, revealed that TOD development is measured by its accessibility and land-use diversity. Still, only a few consider transit points as part of TOD development. Nodes have a vital role as part of the public transport network system in terms of the entry of passengers to the destination of activities around the TOD area. When a TOD area is said to be good in its regional TOD characteristics, it may not apply the same conditions to its transit network system. In other words, a transit node may be in a situation of inadequate transportation services when juxtaposed with an assessment of the characteristics of the TOD area. In this study, *the node-place model* (NPM) was used as a concept to identify, assess, and give direction for a node condition and its regional environment (*place*). The development direction is based on the results of the balanced analysis in terms of *the node value* and *place value*. The TOD Blok M area, the focus of this research, is a type of city typology area that acts as a regional scale service. This typology was developed as an indicator for identifying nodes in their role of supplying the surrounding area. This study identified four main transit points in the Blok M TOD Area: ASEAN MRT Station, Blok M MRT Station, Blok M Terminal, and CSW Stop. The results showed conditions that allow transit nodes to be in several conditions including *balance*, *unbalanced nodes*, *unbalanced places*, *stress*, and *dependence*. The results of the equilibrium, then become indicators in the direction of development priorities divided into short-medium and long-term planning. NPM analysis does not decide on the equilibrium conditions of a transit node as an irreversible, yet highly dynamic fact. Moreover, a transit node must adjust between *supply* and *demand* in the TOD area so that inequality does not occur.

Keywords: *Block M, Balance, Node-Place Model (NPM), TOD, Development Transit*