



LANDASAN PROGRAM PERENCANAAN  
DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR  
(LP3A)

## **REDESAIN TERMINAL TERPADU KOTA DEPOK**

Diajukan untuk memenuhi sebagian  
persyaratan guna memperoleh gelar  
Sarjana Teknik

Diajukan Oleh :  
**NOVAN AGUS S.**

**L2B 002 231**

Periode 95

April 2006 – Agustus 2006

Kepada :

**JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2006**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Permasalahan utama yang dihadapi oleh kota-kota yang sedang berkembang akibat dari penambahan penduduk dan pertumbuhan ekonomi adalah masalah transportasi. Pertumbuhan kota yang sangat cepat menuntut adanya sistem pelayanan transportasi yang baik untuk menunjang kelancaran pertumbuhan pembangunan kota itu sendiri, sehingga untuk mengantisipasi masalah tersebut perlu adanya suatu sistem transportasi massal.

Kebutuhan akan adanya suatu sistem transportasi yang efektif dalam arti murah, mudah, lancar, cepat, aman, dan nyaman baik untuk pergerakan manusia maupun barang. Untuk menghasilkan sistem transportasi yang efektif dan efisien perlu adanya suatu perencanaan yang dilaksanakan secara terpadu, terkoordinasi dan sesuai dengan perkembangan dan tuntutan pembangunan yang ada.

Stasiun Kereta Api sebagai salah satu moda transportasi darat memiliki peran penting dalam sistem transportasi massal baik dalam kota maupun antar kota. Sistem transportasi kereta api dengan karakteristiknya sebagai alat transportasi massal memiliki beberapa keuntungan dibanding sistem transportasi yang lain, keuntungan tersebut dapat dilihat dari segi ekonomis, kecepatan, keamanan, serta mampu melayani dalam jarak yang fleksibel.

Terminal sebagai salah satu komponen sistem transportasi juga memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang kinerja sistem transportasi jalan raya, karena sistem transportasi jalan raya merupakan tulang punggung sistem transportasi nasional.

Posisi Kota Depok sangat strategis karena dilalui oleh lintasan regional dari utara-selatan dan barat-timur. Kota Depok diapit oleh Propinsi DKI Jakarta, Kabupaten Bogor, Kabupaten Tangerang, dan Kabupaten Bekasi. Potensi kota mendatang akan ditandai dengan berkembangnya fungsi jasa dan perdagangan yang akan melayani wilayah belakang (*hinterland*) seperti Kabupaten Sukabumi dan Kabupaten Bogor. Lintasan ini akan menjadi semakin strategis dengan

membbaiknya akses Kota Depok dengan Kota Jakarta, dimana Kota Depok merupakan Kota Penyangga Jakarta.

Selama ini kegiatan transportasi darat di Kota Depok dilayani oleh dua sistem transportasi, yaitu stasiun dan terminal. Stasiun yang ada di kota Depok antara lain Stasiun Universitas Indonesia, Pondok Cina, Depok Baru, Depok Lama, dan Citayam. Stasiun Depok Baru termasuk dalam stasiun kelas I, sedangkan stasiun yang lainnya merupakan stasiun kelas III. Sedangkan terminal yang ada di kota Depok adalah Terminal Kota Depok.

Terminal Kota Depok termasuk “Terminal terpadu”, yaitu jenis terminal yang memberi kemudahan untuk melakukan pergantian antar moda, intra moda, maupun antar jurusan baik pada tingkat lokal, regional, maupun nasional. Dalam bentuk yang ideal, orang dan atau barang pada terminal terpadu dapat langsung berpindah ke moda, misalnya dari angkutan jalan raya ke jalan rel dan atau ke moda angkutan udara dan laut dan sebaliknya, sehingga akan lebih banyak memberikan manfaat bagi pengguna terutama dari segi efisiensi perjalanan yang mudah, murah, dan cepat.

Pada kenyataannya, meskipun letak Stasiun Depok Baru berdekatan dengan Terminal Kota Depok, tidak ada akses yang jelas antara keduanya. Jalan yang menghubungkan stasiun dan terminal bus dipadati oleh pedagang kaki lima yang tidak beraturan. Sehingga untuk mencapai terminal dari arah stasiun dan sebaliknya sangat tidak nyaman dan membingungkan, hal ini menyebabkan kesulitan dalam berganti moda transportasi baik dari terminal ke stasiun maupun sebaliknya yang merupakan tujuan utama dari konsep terminal terpadu tersebut.

Saat ini, Terminal Depok merupakan terminal tipe B dimana wilayah pelayanannya adlah dalam kota dalam propinsi, namun ada juga beberapa trayek yang melayani tujuan ke wilayah Jakarta. Keberadaan terminal tersebut dinilai sudah tidak layak lagi di karenakan letaknya yang berada di pusat kota Depok. Konsep “Central Terminating” yang digunakan saat ini sudah tidak sesuai lagi, karena konsep tersebut hanya cocok untuk kota-kota yang sedang berkembang, sedangkan untuk kota Depok yang telah berkembang lebih tepat diterapkan pengembangan terminal dengan konsep “Nearside Terminating”, yaitu

pengembangan sejumlah terminal di tepi kota. Sehingga akan mengurangi kemacetan di Jl. Margonda sebagai pusat dari kota Depok.

Hal ini juga didukung oleh studi kelayakan terminal yang dilakukan oleh Dinas Tata Kota Depok. Hasil studi tersebut menyimpulkan bahwa terminal tersebut perlu direlokasi karena kecenderungan akan memberatkan kinerja sistem lalu lintas kota Depok. Namun karena terminal margonda merupakan satu-satunya terminal yang berlokasi dekat dengan stasiun kereta api kota Depok yaitu stasiun Depok Baru yang menampung jumlah penumpang perhari terpadat dibandingkan 4 stasiun lainnya di kota Depok, maka tetap dirasakan adanya kebutuhan terminal pergantian antar moda (KA dan angkutan umum) di Stasiun Depok Baru. Sehingga keberadaan terminal margonda masih dibutuhkan.

Jalan keluar yang dapat diambil adalah dengan mengurangi lingkup pelayanan dari terminal tipe B menjadi tipe C yang hanya melayani wilayah dalam kota saja. Sehingga kemacetan dapat direduksi dan kebutuhan akan sarana transportasi tetap terpenuhi. Salah satu upaya yang dapat dilakukan adalah dengan tetap mempertahankan konsep terminal terpadu.

Untuk memperkuat konsep Terpadu pada terminal terpadu kota Depok adalah dengan menggabungkan massa bangunan antara bangunan Stasiun dengan terminal. Kemungkinan besar lokasi terminal harus dipindahkan ke area Stasiun. Sehingga dibutuhkan redesain Stasiun Depok Baru agar dapat menyatu dengan Sirkulasi Terminal yang baru.

Dengan adanya redesain terminal terpadu tersebut diharapkan dapat mewujudkan suatu sistem jaringan transportasi di Kota Depok yang mampu mengintegrasikan seluruh pusat kegiatan dalam konteks regional, disamping dapat pula meningkatkan interaksi daerah yang berada dalam lingkup pelayanan guna menghasilkan suatu dinamika kehidupan yang bersinergi.

## **1.2 Maksud dan Tujuan**

Maksud dari pembahasan ini adalah untuk menyediakan suatu wadah pelayanan transportasi kota Depok berupa Terminal Bus dan Stasiun Kereta Api Terpadu yang dapat memenuhi kebutuhan akan pergerakan manusia maupun barang dari dan menuju kota Depok dengan meletakkan segi efisiensi sebagai prioritas utama.

Tujuan pembahasan adalah untuk menggali, mengungkapkan, dan merumuskan masalah yang berkaitan dengan Redesain Terminal Terpadu Kota Depok yang efektif dan efisien sebagai wadah pelayanan kegiatan transportasi khususnya di bidang angkutan umum sebagai pedoman perancangan.

### **1.3 Lingkup pembahasan**

#### **a. Ruang Lingkup Substansial**

Perencanaan dan Perancangan Redesain Terminal Terpadu Kota Depok sebagai suatu sarana transportasi yang efisien, aman, nyaman, dan lancar baik dari segi operasional maupun biaya, dengan prediksi hingga tahun 2017.

#### **b. Ruang Lingkup Spasial**

Secara mikro, meliputi lokasi Redesain Terminal Terpadu Kota Depok yang berada pada tapak Stasiun Kereta Api Depok Baru saat ini.

Secara makro, meliputi daerah yang berada dalam lingkup pelayanan Terminal Terpadu Kota Depok yaitu dalam kota Depok dan jalur kereta api Jakarta, Bogor, Tangerang, Bekasi (Jabotabek).

### **1.4 Metode Pembahasan**

Metode penyusunan landasan program perencanaan dan perancangan Redesain Terminal Terpadu Kota Depok ini menggunakan metoda deskriptif dokumentatif, analisis dan sintesa.

1. Tahap pengumpulan data, data kuantitatif dan kualitatif, data yang dikumpulkan melalui pengamatan dan foto-foto yang berkaitan erat dengan kawasan studi, dengan wawancara yang dilaksanakan langsung kepada narasumber yang mengetahui permasalahan serta data yang bersangkutan, serta dengan studi kepustakaan yaitu penggalan data-data dari buku-buku, teori-teori, dari survey lapangan dan dari literature.

2. Tahap analisis, menganalisis data yang ada serta menggali potensi-potensi dan masalah yang timbul, mencari keterkaitan antar masalah sehingga diperoleh gambaran sebab timbulnya masalah.

3. Tahap sintesa, merupakan tindak lanjut dari analisis dimana upaya pemecahan masalah dilakukan secara menyeluruh dan dengan pertimbangan berbagai segi. Peraturan-peraturan pemerintah yang berlaku, potensi yang ada, serta faktor-faktor yang mempengaruhi diolah secara terpadu sehingga diperoleh output berupa alternatif-alternatif pemecahan masalah, yang dalam hal ini berupa landasan program perencanaan dan perancangan.

### **1.5 Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan yang digunakan untuk menguraikan penulisan secara terperinci adalah sebagai berikut :

#### **BAB I            PENDAHULUAN**

Berisi tentang latar belakang masalah, maksud dan tujuan, lingkup pembahasan, metode pembahasan, dan sistematika pembahasan.

#### **BAB II           TINJAUAN TEORI**

Tinjauan terhadap literatur mengenai Stasiun Kereta Api dan Terminal Bus Terpadu sebagai fasilitas Transportasi.

#### **BAB III          TINJAUAN KOTA DEPOK**

Tinjauan terhadap wilayah kota Depok yang meliputi potensi dan permasalahan serta kebijakan Pemerintah Daerah terhadap pengembangan sistem transportasi di kota Depok.

#### **BAB IV          BATASAN DAN ANGGAPAN**

Berisi mengenai batasan dan anggapan yang akan digunakan dalam perencanaan dan perancangan Terminal Terpadu Kota Depok.

**BAB V            PENDEKATAN    PROGRAM    PERENCANAAN    DAN  
PERANCANGAN ARSITEKTUR**

Pendekatan fisik dan non-fisik sebagai dasar penentuan kebutuhan ruang, sistem struktur, utilitas

**BAB VI            LANDASAN KONSEPTUAL PROGRAM PERENCANAAN  
DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR**

Berisi tentang konsep dan program dasar perencanaan dan perancangan arsitektur.

