

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Permasalahan yang dihadapi oleh kota-kota besar pada umumnya adalah tingginya mobilitas atau pergerakan penduduk terutama pada jam-jam sibuk. Tingginya mobilitas di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang yang merupakan pergerakan ulang-alik harian perlu diimbangi dengan sistem pelayanan transportasi yang terintegrasi dan menerus tanpa terbatas wilayah administrasi pemerintahan terutama kebutuhan sistem pelayanan transportasi yang cepat, lancar, ekonomis, aman dan nyaman. Maka dari itu, pemerintah tengah berupaya melakukan pengembangan serta peningkatan sarana dan prasarana transportasi massal di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi secara terintegrasi.

Kota Depok berbatasan langsung dengan Kota Jakarta dan menjadi bagian dalam wilayah Jabodetabek. Secara umum, mobilitas masyarakat Kota Depok tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi darat angkutan umum jalan raya dan KRL *commuter line*. KRL *commuter line* dan angkutan umum jalan raya menjadi moda utama kaum komuter Kota Depok untuk menuju Kota Jakarta dan sebaliknya. Kota Depok sendiri memiliki lima stasiun KRL *commuter line* yang terdiri dari Stasiun Universitas Indonesia, Stasiun Pondok Cina, Stasiun Depok Baru, Stasiun Depok Lama dan Stasiun Citayam (BPS Kota Depok, 2014). Tingginya minat pengguna moda transportasi kereta api listrik atau KRL di kota-kota besar, seperti Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi dapat dilihat dari prediksi pada tahun 2020 mencapai 1,2 juta orang per hari (PT. KAI COMMUTER JABODETABEK, 2015).

Selain memiliki 5 stasiun kereta api, Kota Depok memiliki 1 terminal, yaitu Terminal Depok. Terminal Depok merupakan terminal tipe B yang terletak di Jalan Margonda Raya yang merupakan kawasan Pusat Pelayanan Kota Depok (PPK). Dengan adanya pembangunan terminal tipe A di Kelurahan Jatijajar, pembangunan terminal tipe C di Kelurahan Sawangan, Limo, Cisalak Pasar, Cipayung Jaya dan Jatimulya, maka terminal yang berada di pusat Kota Depok diarahkan sebagai terminal dalam kota (terminal tipe B) sesuai dengan fasilitas pelayanan yang diberikan terhadap operator angkutan. Terminal Depok secara fungsi melayani beberapa trayek angkutan umum di antaranya, bus kota sebanyak 8 trayek, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) sebanyak 13 trayek, bus transjakarta sebanyak 1 trayek dan angkutan kota sebanyak 19 trayek (BAPPEDA KOTA DEPOK, 2013).

Berdasarkan *Review Kinerja Terminal* yang diselenggarakan oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), kondisi eksisting Terminal Depok sendiri belum terdapat anggaran untuk pemeliharaan sehingga dilihat dari kondisi fisik bangunan Terminal Depok kurang terawat dan belum memenuhi standar. Fasilitas yang ada, seperti ruang tunggu yang sempit tanpa ruang laktasi, ruang kesehatan, toilet sesuai gender, ruang dan papan informasi. Selain itu, untuk jalur keberangkatan dan kedatangan serta parkir kendaraan yang tidak dibedakan berdasarkan jenis angkutan dan tujuannya.

Ditinjau dari lokasinya, Terminal Depok mempunyai jarak \pm 264 meter dari Stasiun Depok Baru namun tidak tersedia jalur penghubung di antara keduanya. Ketidaktersediaan fasilitas pejalan kaki dari stasiun menuju terminal ataupun sebaliknya membuat pejalan kaki terpaksa melewati jalur masuk kendaraan ITC Depok. Sehingga pada jam-jam sibuk dapat terlihat pergerakan massa untuk berganti moda transportasi di kawasan ini.

Melihat arah pengembangan dan peningkatan pelayanan transportasi di Jabodetabek yang terintegrasi dan menerus, kondisi eksisting terminal dan keberadaan Stasiun Depok Baru menjadi dasar pemerintah untuk mengoptimalkan Terminal Depok itu sendiri. Adapun upaya optimalisasi Terminal Depok oleh pemerintah tertuang dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota Depok tahun (2013-2034). Terminal yang direncanakan akan menjadi terminal penumpang tipe B dengan sistem terpadu. Terminal terpadu sendiri merupakan jenis terminal yang memberikan kemudahan pergantian antar moda, intra moda maupun antar jurusan baik tingkat lokal, regional maupun nasional yang dapat dipadukan dengan kegiatan pusat perbelanjaan, hotel, taman kota, rekreasi dan kegiatan lain yang dapat mendorong penggunaan transportasi massal. Terminal terpadu ini tidak terbatas pada satu tipe terminal tertentu namun mengarah pada sifatnya yang terintegrasi dengan fasilitas umum lainnya.

Pemerintah Kota Depok telah menyediakan lahan sebesar 23.053 m² untuk digunakan sebagai lokasi pengembangan terminal yang merupakan Barang Milik Daerah (aset) Kota Depok. Adapun lahan permukiman warga yang masih dalam tahap pembebasan untuk ekspansi lahan terminal sebesar 1700 m² dan 800 m². Sehingga total luasan lahan untuk terminal yang direncanakan oleh Pemerintah Kota Depok adalah 25.553 m².

Adanya upaya Pemerintah Kota Depok dalam mengoptimalkan Terminal Depok di Jalan Margonda Raya ini menjadi dasar perencanaan dan perancangan Terminal Tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru. Perancangan terminal ini diharapkan mampu memwadhahi kegiatan di bidang transportasi, khususnya terminal sebagai fasilitas menaikkan, menurunkan penumpang serta perpindahan moda transportasi yang aman dan nyaman. Terminal akan dirancang dengan memperhatikan sirkulasi manusia dan sirkulasi kendaraan yang jelas tertata dan nyaman serta mengacu pada arahan pemerintah mengenai dasar pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang terintegrasi dan menerus, baik dengan jaringan KRL *commuter line* maupun jaringan transjakarta. Penulis berharap ide dan gagasan yang tertuang dalam wujud tugas akhir yang berjudul "Terminal Tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru" dapat membantu mengetaskan permasalahan mobilitas masyarakat di Kota Depok.

1.2. Tujuan dan Sasaran

a. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai adalah memperoleh suatu judul Tugas Akhir yang bermanfaat dengan merancang sebuah terminal tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru dengan suatu pendekatan berdasarkan pola pergerakan manusia maupun moda transportasi yang berangkat dari perencanaan pemerintah yang ada.

b. Sasaran

Tersusunnya pokok-pokok pikiran dalam penyusunan Landasan Program Perencanaan Arsitektur Terminal Tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru sebagai wadah pelayanan di bidang transportasi melalui aspek-aspek pendekatan perencanaan dan perancangan arsitektur.

1.3. Manfaat

1.3.1 Subjektif

Sebagai salah satu persyaratan dalam menempuh Tugas Akhir di Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro Semarang dan sebagai alternatif desain terminal yang akan dirancang oleh Pemerintah Kota Depok.

1.3.2 Objektif

Manfaat secara obyektif diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan, baik bagi mahasiswa yang akan menempuh Tugas Akhir maupun bagi mahasiswa arsitektur lainnya dan masyarakat pada umumnya yang membutuhkan. Selain itu, dapat memberikan manfaat bagi perkembangan ilmu dan pengetahuan pada bidang arsitektur pada khususnya.

1.4. Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup perencanaan dan perancangan Terminal Tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru adalah massa bangunan sebagai fasilitas pelayanan di bidang transportasi yang sesuai dengan standar dan peraturan yang berlaku yang bertujuan memwadhahi kegiatan menaikkan, menurunkan penumpang, serta pergantian moda transportasi. Batasan terminal yang akan dirancang adalah terminal penumpang tipe B dengan tambahan berupa penyediaan ruang pada aktivitas yang menghubungkan terminal dengan Stasiun Depok Baru.

1.4.2 Ruang Lingkup Spasial

Lokasi perencanaan terminal adalah lokasi yang ada dalam perencanaan oleh pihak Pemerintah Kota Depok yang berada di kawasan Stasiun Depok Baru, Kelurahan Depok, Kecamatan Pancoran Mas, Kota Depok.

1.5. Metode Penyusunan

Metode penyusunan yang digunakan dalam penyusunan Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur Terminal Tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru ini menggunakan beberapa tahap, yaitu identifikasi permasalahan dan potensi, data pendukung serta solusi permasalahan. Melalui tahap-tahap tersebut dapat dibangun suatu pemahaman terkait permasalahan objek yang ada sehingga menghasilkan suatu solusi permasalahan terkait berupa program ruang yang dibutuhkan. Adapun uraian mengenai tahap-tahap yang akan dilakukan sebagai berikut.

1.5.1 Identifikasi Permasalahan dan Potensi

Identifikasi permasalahan dan potensi diawali dengan pemahaman mengenai fenomena yang terjadi di Terminal Depok sebagai lokasi eksisting. Selain fenomena yang ada di Terminal Depok sendiri, pemahaman akan fenomena lingkungan di sekitarnya juga perlu dilakukan terutama lokasi yang berdekatan dengan Stasiun KRL *commuter line* Depok Baru. Hal tersebut didapatkan dengan melakukan survey di lapangan dengan observasi langsung maupun wawancara dengan pihak terkait.

Kegiatan tersebut akan menghasilkan pokok-pokok permasalahan serta potensi yang ada di lokasi dan lingkungan sekitarnya.

1.5.2 Data Pendukung

Setelah mendapatkan pokok-pokok permasalahan dan potensi, diperlukan suatu pemecahan atas permasalahan yang ada. Dalam proses penyusunan pemecahan masalah dibutuhkan data pendukung yang dapat berupa standar bangunan terminal, peraturan pemerintah terkait bangunan terminal, peta lokasi perencanaan serta studi banding.

1.5.3 Solusi Permasalahan

Solusi permasalahan digunakan untuk menyusun landasan program perencanaan dan perancangan arsitektur. Dalam tahap ini antara permasalahan dan data yang diperlukan dihubungkan sehingga muncul pendekatan-pendekatan sebagai pemecahan masalah. Pendekatan-pendekatan ini digunakan dalam menentukan program ruang yang selanjutnya diterapkan dalam tahapan mendesain.

1.6. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan secara umum mengenai latar belakang, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai, manfaat, lingkup, metode dan sistematika pembahasan.

BAB II IDENTIFIKASI MASALAH

Bab ini menguraikan identifikasi permasalahan yang dilihat berdasarkan kondisi eksisting yang ada sebagai pemahaman awal permasalahan yang ada agar selanjutnya diketahui pustaka dan data yang dibutuhkan.

BAB III TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan literatur dan referensi yang terkait dengan terminologi terminal, klasifikasi fasilitas terminal, standar dan peraturan terminal, pedoman perencanaan fasilitas pejalan kaki, studi banding serta analisa studi banding.

BAB IV TINJAUAN TERMINAL TIPE B DI KAWASAN STASIUN DEPOK BARU

Bab ini menguraikan tentang tinjauan Terminal Depok dan kawasan Stasiun Depok Baru sebagai tapak perencanaan terminal di kawasan Stasiun Depok Baru yang direncanakan oleh Pemerintah Kota Depok.

BAB V PENDEKATAN PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DI KAWASAN STASIUN DEPOK BARU

Bab ini menguraikan tentang pendekatan fasilitas terminal, pendekatan pelaku dan ruang dalam fasilitas, pendekatan kapasitas dan besaran ruang, pendekatan sirkulasi ruang,

pendekatan program ruang, pendekatan persyaratan ruang, pendekatan sistem utilitas, pendekatan sistem struktur dan pendekatan konsep desain.

BAB VI PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL TIPE B DI KAWASAN STASIUN DEPOK BARU

Bab ini menguraikan program perencanaan dan program perancangan Terminal Tipe B di Kawasan Stasiun Depok Baru.