



LAPORAN TUGAS AKHIR - RA.141581

GERBANG NOSTALGIA REVITALISASI KAWASAN STASIUN BANDUNG

PRISKA PARAMITA PRADIPTA
3211100109

DOSEN PEMBIMBING:
Ir. Muhammad Faqih, MSA., Ph.D.

PROGRAM SARJANA
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
SURABAYA
2015



FINAL PROJECT REPORT - RA.141581

NOSTALGIA GATE REVITALIZATION OF BANDUNG STATION AREA

PRISKA PARAMITA PRADIPTA
3211100109

SUPERVISOR:
Ir. Muhammad Faqih, MSA., Ph.D.

UNDERGRADUATE PROGRAM
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING
SEPULUH NOPEMBER INSTITUTE OF TECHNOLOGY
SURABAYA
2015

LEMBAR PENGESAHAN

**GERBANG NOSTALGIA
REVITALISASI KAWASAN STASIUN BANDUNG**



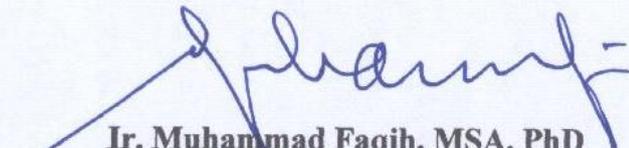
Disusun oleh :

PRISKA PARAMITA PRADIPTA
NRP : 321110109

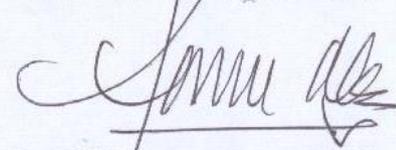
**Telah dipertahankan dan diterima
oleh Tim penguji Tugas Akhir RA.141581
Jurusan Arsitektur FTSP-ITS pada tanggal 26 Juni 2015
Nilai : AB**

Mengetahui

Pembimbing


Ir. Muhammad Faqih, MSA, PhD
NIP. 195306031980031003

Koordinator Tugas Akhir


Ir. IGN. Antaryama, Ph.D.
NIP. 196804251992101001

Ketua Jurusan Arsitektur FTSP ITS


Ir. Purwanita Setijanti, MSc PhD.
NIP. 195904271985032001

ABSTRAK
GERBANG NOSTALGIA
REVITALISASI KAWASAN STASIUN BANDUNG

Oleh

Priska Paramita Pradipta

NRP : 3211100109

Stasiun Bandung merupakan stasiun terbesar di Provinsi Jawa Barat, yang terbagi atas stasiun utara dan stasiun selatan. Stasiun selatan Bandung merupakan bangunan cagar budaya berdasarkan Perda Kota Bandung no 19 / 2009. Kondisi kawasan stasiun selatan saat ini tidak mencerminkan citra Kota Bandung yang sejak dulu dikenal dengan sebutan *Parijs van Java*. Padahal stasiun merupakan gerbang keluar masuk kota yang menjadi kesan pertama bagi kota tersebut. Banyaknya pedagang kaki lima dan kendaraan umum yang tidak teratur mengganggu kenyamanan dan kelancaran kegiatan di kawasan stasiun. Fasilitas yang tersedia di kawasan stasiun juga belum dapat memenuhi kebutuhan pengunjung. Revitalisasi dilakukan untuk mengembalikan nilai yang hilang di kawasan stasiun selatan. Bangunan baru stasiun dirancang dengan mempertahankan ciri khas dari bangunan *art deco* stasiun dan mengembangkan karakter bangunan kolonial. Desain yang diterapkan disesuaikan dengan teknologi masa kini. Penambahan fasilitas dan penataan sistem sirkulasi dilakukan untuk meningkatkan pelayanan stasiun.

ABSTRACT
NOSTALGIA GATE
REVITALIZATION OF BANDUNG STATION AREA

By

Priska Paramita Pradipta

NRP : 3211100109

Bandung Station is the biggest station in West Java, that consist of north station and south station. Based on Perda Bandung no 19 / 2009, south station is a heritage building. But now in South Station area, we can't see the image of Bandung city that famous with nickname : Parijs van Java. Besides, station is a gate to in or out from the city, that can be the first impression of the city. A lot of traders and public transportation in that area disturb the activity of the station. Facilities in that area can't cover passenger needs. Revitalization is to return the image of Bandung city in south station. The new station building designed with preserve the art deco of Bandung station and the character of colonial building. The new building designed with new technology in this era. The new facilities and circulation system designed to improve services for the passenger.

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa. Atas berkat dan rahmatNya Laporan Tugas Akhir dengan judul **Gerbang Nostalgia - Revitalisasi Kawasan Stasiun Bandung** dapat selesai. Laporan Tugas Akhir ini merupakan pembahasan tertulis mengenai rancangan desain Tugas Akhir yang telah penulis kerjakan. Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan kuasaNya Proposal Tugas Akhir dapat selesai
2. Ir. I Gusti Ngurah Antaryama, PhD dan Defry Agatha A, ST, MT, selaku dosen koordinator Tugas Akhir yang telah membimbing dan memberikan arahan
3. Ir. Muhammad Faqih, MSA, PhD, selaku dosen pembimbing yang dengan sabar telah memberikan banyak ilmu, bimbingan, arahan, dan dukungan sehingga tugas akhir ini dapat selesai
4. Ir. Rullan Nirwansyah, MT, Ir. M. Dwi Hariadi, MT, dan Ir. M. Salatoen, MT selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan dan arahan kepada penulis
5. Dosen-dosen dan karyawan Jurusan Arsitektur ITS yang telah membagikan ilmu selama penulis menempuh pendidikan
6. Papa, Mama, kakak, adik-adik, serta keluarga atas doa, bimbingan, semangat, dan motivasi kepada penulis
7. Para sahabat dan teman-teman Elang angkatan 2011, kos, KMK, yang telah memberikan banyak bantuan dan memotivasi penulis
8. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu yang telah membantu, membagikan ilmu, memberikan doa, dukungan, dan semangat kepada penulis.

Semoga Laporan Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan pada penyusunan Laporan Tugas Akhir di tahun-tahun berikutnya. Akhir kata penulis memohon maaf apabila ada kekurangan dalam Laporan Tugas Akhir ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun. Terima kasih.

Surabaya, Juli 2015

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
LEMBAR PERNYATAAN	
ABSTRAK	i
ABSTRACT	iii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR TABEL	xi
BAB I	1
PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Isu dan Konteks Desain	2
1.3 Permasalahan dan Kriteria Desain	4
1.3.1 Permasalahan	4
1.3.2 Kriteria Desain	5
BAB II	7
PROGRAM DESAIN	7
2.1 Tapak dan Lingkungan	7
2.1.1 Lokasi	7
2.1.2 Sirkulasi	8
2.1.3 Aturan Terkait Tapak	8
2.1.4 Potensi dan Permasalahan Tapak	8
2.2 Pemrograman Fasilitas dan Ruang	9
BAB III	15
PENDEKATAN DAN METODE DESAIN	15
3.1 Pendekatan Desain	15
3.2 Metoda Desain	16
3.3 Konsep Desain	16
BAB IV	19
EKSPLORASI DESAIN	19
4.1 Eksplorasi Tapak	19
4.2 Eksplorasi Desain Sirkulasi	20
4.3 Eksplorasi Desain Gubahan Masa	22
4.4 Eksplorasi Desain Fasad Bangunan	23
4.5 Eksplorasi Desain Interior Bangunan	24
4.6 Hasil Desain	28
BAB V	37
KESIMPULAN	37
BIOGRAFI	39
DAFTAR PUSTAKA	41

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Pedagang Kaki Lima (PKL).....	3
Gambar 1. 2 Kondisi Kantor Ekspedisi	3
Gambar 1. 3 Calon Penumpang Duduk	4
Gambar 1. 4 Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Stasiun.....	4
Gambar 2. 1 Batas Tapak.....	7
Gambar 2. 2 Arah Sirkulasi	8
Gambar 3. 1 Bandung Tempo Dulu	16
Gambar 3. 2 Hubungan Antar Ruang di Kawasan Stasiun	17
Gambar 3. 3 Zonasi	17
Gambar 3. 4 Pintu Menuju Peron	18
Gambar 3. 5 Sirkulasi Pengunjung	18
Gambar 3. 6 Pintu Menuju Jembatan Penghubung.....	18
Gambar 4. 1 Posisi Bangunan Cagar Budaya	19
Gambar 4. 2 Garis Aksial Pada Site.....	19
Gambar 4. 3 Ruang Luar.....	20
Gambar 4. 4 Pintu Masuk / Keluar Kawasan.....	20
Gambar 4. 5 Sirkulasi Kendaraan	21
Gambar 4. 6 Sirkulasi Kendaraan	21
Gambar 4. 7 Perspektif Kawasan Stasiun	22
Gambar 4. 8 Peron Stasiun.....	23
Gambar 4. 9 Ornamen Fasad Stasiun.....	24
Gambar 4. 10 Tinggi Ruang Stasiun.....	24
Gambar 4. 11 Ornamen Interior Stasiun	25
Gambar 4. 12 Interior Stasiun	25
Gambar 4. 13 Struktur Bangunan	25
Gambar 4. 14 Struktur Atap Peron	26
Gambar 4. 15 Pencahayaan Bangunan.....	26
Gambar 4. 16 Aliran Listrik Bangunan Stasiun.....	27
Gambar 4. 17 Penyaluran Listrik	27
Gambar 4. 18 Site Plan Kawasan Stasiun	28
Gambar 4. 19 Lay Out Kawasan Stasiun	29
Gambar 4. 20 Denah Basement	30
Gambar 4. 21 Basement	30
Gambar 4. 22 Galeri.....	30
Gambar 4. 23 Denah Lantai 2	31
Gambar 4. 24 Denah Lantai 1	31
Gambar 4. 25 Interior Bangunan Stasiun.....	32
Gambar 4. 26 Tampak Utara dan Barat Stasiun	33
Gambar 4. 27 Tampak Selatan dan Barat.....	34
Gambar 4. 28 Potongan Bangunan Stasiun.....	35
Gambar 4. 29 Ruang Luar Kawasan	36
Gambar 4. 30 Potongan Site Kawasan Stasiun	36

DAFTAR TABEL

Label 2. 1 Fasilitas Utama	10
Label 2. 2 Fasilitas Penunjang	11
Label 2. 3 Fasilitas Ekspedisi.....	12
Label 2. 4 Fasilitas Pengelola	12
Label 2. 5 Parkir.....	13
Label 2. 6 Servis	13

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Stasiun Bandung atau Stasiun Hall merupakan stasiun utama di Kota Bandung sekaligus stasiun terbesar di Propinsi Jawa Barat. Stasiun ini terbagi atas stasiun utara dan stasiun selatan. Stasiun selatan dibangun pada jaman kolonial dan diresmikan pada tahun 1884. Stasiun utara merupakan stasiun baru yang dibangun pada tahun 1990 dan merupakan pengembangan dari stasiun selatan. Saat ini stasiun selatan melayani perjalanan lokal, sedangkan stasiun utara melayani perjalanan komersial atau jarak jauh. Stasiun selatan merupakan bagian stasiun dengan intensitas pemakaian yang lebih tinggi karena jadwal keberangkatan dan kedatangan yang lebih banyak.

Stasiun selatan merupakan salah satu cagar budaya atau bangunan *heritage* yang ada di Kawasan I kota Bandung (Kawasan Pusat Kota), berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandung Tahun 2011 – 2031. Menurut Undang-undang no 11 tahun 2010 tentang Cagar Budaya, cagar budaya adalah warisan budaya

bersifat kebendaan berupa benda cagar budaya, bangunan cagar budaya, struktur cagar budaya, situs cagar budaya, dan kawasan cagar budaya di darat/atau di air yang perlu dilestarikan keberadaannya karena memiliki nilai penting bagi sejarah, ilmu pengetahuan, pendidikan, agama, dan/atau kebudayaan melalui proses penetapan. Sedangkan bangunan cagar budaya adalah susunan binaan yang terbuat dari benda alam atau benda buatan manusia untuk memenuhi kebutuhan ruang berdingding dan/atau tidak berdingding, dan beratap.

Bangunan stasiun menjadi saksi dari perkembangan kereta api di Indonesia sejak jaman penjajahan Belanda sekitar tahun 1864, penjajahan Jepang, hingga saat ini. Penjajahan tidak hanya meninggalkan fisik bangunan saja yang dapat terlihat, namun juga nilai sejarah dan budaya. Mengutip perkataan Ella Ubiadi, selaku *Vice President Conservation, Maintenance, and Architecture Design*, bahwa sebagian besar bangunan stasiun kereta api di

Indonesia berusia lebih dari 100 tahun dan telah ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya. Bangunan-bangunan ini menjadi *landmark* bagi kotanya masing-masing, dan mencerminkan pencampuran budaya barat dan timur.

Stasiun Kereta Api Bandung dibangun dengan gaya arsitektur campuran kolonial dan Cina. Kemudian pada tahun 1931, bangunan stasiun dirombak total dengan gaya *art deco*, yang tampak pada kaca patri di fasad bangunan stasiun. Pada awalnya, kereta api mengangkut hasil produksi perkebunan, seperti kina, teh, kopi, dan karet, sehingga pertumbuhan ekonomi di Bandung berkembang pesat, dan stasiun ini mendapat penghargaan dari pemerintah kota. Dalam memperingati 50 tahun stasiun, dibangun tugu lentera listrik, namun kemudian tugu ini diganti dengan tugu lokomotif kereta api, yang kemudian menjadi salah satu ciri stasiun Bandung.

Stasiun merupakan gerbang awal dan akhir dari perjalanan untuk ke dalam maupun luar kota Bandung. Stasiun yang mengantarkan dan menyambut pendatang, menjadi cerminan pertama dari citra kota Bandung. Bangunan stasiun sebagai salah satu bangunan cagar budaya

seharusnya dapat memperlihatkan citra kota melalui tampilan bangunan yang menarik dan mengandung nilai sejarah, sehingga dapat dirasakan langsung oleh pengunjung.

1.2 Isu dan Konteks Desain

Hilangnya Citra Kota Bandung di Kawasan Stasiun

Sejak jaman kolonial, Kota Bandung dikenal dengan berbagai sebutan, diantaranya yang paling terkenal hingga saat ini adalah sebutan kota *Parijs Van Java* (1920). Sebutan ini muncul akibat penataan kota dan pelestarian lingkungan hidup yang direncanakan dan dilaksanakan dengan baik, sehingga kota Bandung pada jaman dahulu tampak tertata rapi, asri, indah, harmonis, nyaman, dan berhawa sejuk. Keindahan Kota Bandung pun diibaratkan sebagai kota Paris yang berada di Pulau Jawa. Keteraturan dengan penataan yang baik ini menciptakan keharmonisan antara bangunan dan lingkungan sekitarnya.

Namun citra kota tersebut tidak tampak pada kawasan stasiun Bandung. Saat ini timbul kesemerawutan dan perilaku-perilaku yang tidak sesuai sehingga berdampak pada terganggunya aktivitas di stasiun

sendiri. Kawasan stasiun selatan Bandung sering disebut sebagai “terminal angkot”, selain karena letaknya yang deekat dengan terminal angkutann kota, hal ini dikarenakan banyaknya angkutan kota yang menuju ke stasiun. Kegiatan angkutan kota yang berhenti di sembarang tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang menjadi salah satu penyebab kemacetan di kawasan stasiun. Selain angkutan kota berbagai jenis transportasi juga melewati jalan di kawasan stasiun, yaitu taxi, becak, *elf*, bus pariwisata, mobil pribadi, motor, dan mobil pengangkut barang. Moda transportasi ini tidak hanya bertujuan ke stasiun, namun juga kantor ekspedisi yang melayani pengiriman barang, rumah sakit Sentosa, maupun jalan Pasir Kaliki sebagai jalan tembusan.



Gambar 1. 1 Pedagang Kaki Lima (PKL)



Gambar 1. 2 Kondisi Kantor Ekspedisi

Banyaknya pedagang kaki lima (PKL) yang berjualan di sekitar stasiun juga ikut menambah ketidak teraturan kawasan. Penertiban PKL yang berjualan di sekitar pedestrian atau jalur pejalan kaki telah berhasil dilakukan, namun masih banyak dijumpai PKL di sekitar kantor ekspedisi, di sisi barat pintu masuk, dan juga di seberang stasiun, tepat di depan kantor DAOP II Bandung. Akibatnya menambah kepadatan kawasan stasiun dan mengurangi lebar jalan yang seharusnya dapat digunakan untuk lalu lintas kendaraan. Kawasan yang cukup gelap pada malam hari ini dijadikan sebagai tempat prostitusi.

Stasiun Bandung yang merupakan gerbang kota dan sebagai bangunan cagar budaya yang memiliki nilai sejarah dan budaya, telah kehilangan nilai-nilai yang seharusnya dapat mencerminkan citra kota yang telah ada sejak jaman dahulu. Suasana asri dan nyaman dengan keteraturan

dan penataan yang baik tidak lagi terasa di kawasan stasiun. Tidak tersedianya fasilitas yang memadai menjadi salah satu faktor penyebab permasalahan yang ada di kawasan stasiun. Potensi sebagai bangunan cagar budaya yang seharusnya menjadi daya tarik yang memperlihatkan citra kota, malah tertutup oleh ketidak teraturan kawasan stasiun sendiri.

1.3 Permasalahan dan Kriteria Desain

1.3.1 Permasalahan

Dalam perancangan ini, permasalahan desain utama yang diselesaikan adalah masalah citra. Menurut Y.B Mangunwijaya (1988) dalam buku Wastu Citra, citra merupakan gambaran, yang memiliki kesan penghayatan yang menangkap arti bagi seseorang. Citra merupakan kesan yang timbul dari unsur nyata maupun tidak nyata yang dapat dirasakan oleh seseorang. Pada kondisi kawasan stasiun saat ini, terlihat kondisi fisik kawasan serta sirkulasi dan perilaku mempengaruhi citra yang ditangkap seseorang bagi kawasan stasiun itu sendiri. Kesan yang timbul di kawasan stasiun secara tidak langsung akan menjadi kesan seseorang bagi Kota Bandung.



Gambar 1. 3 Calon Penumpang Duduk



Gambar 1. 4 Sirkulasi Kendaraan di Kawasan Stasiun

Sirkulasi merupakan pola pergerakan baik manusia maupun kendaraan. Jalur sirkulasi bagi calon penumpang dan penumpang haruslah jelas dan tepat, karena terkait langsung dengan kegiatan perjalanan kereta api. Sehingga sirkulasi yang efisien (tepat guna) dan efektif diperlukan baik di dalam bangunan stasiun maupun di sepanjang kawasan stasiun.

Perilaku yang tidak sesuai muncul akibat tidak adanya fasilitas untuk mendukung aktifitas manusia.

untuk mendukung aktifitas manusia. PKL berjulan di tempat-tempat yang tidak seharusnya karena tidak adanya tempat yang disediakan untuk berjulan. Pengunjung terpaksa duduk di trotoar atau lantai karena tidak tersedianya fasilitas tempat duduk yang memadai.

1.3.2 Kriteria Desain

Berdasarkan buku Pedoman Teknis Pelestarian Bangunan Perkereta-apian dan Aturan Pengembangan Perda RTRW Kota Bandung 2011-2031, digunakan beberapa kriteria desain terkait revitalisasi bangunan cagar budaya, yaitu :

- Diperkenankan adanya penyesuaian penggunaan bangunan (*re-adaptive use*) dengan syarat tetap menjaga/mempertahankan struktur dan langgam bangunan
- Perubahan fungsi (*re-adaptive use*) diperkenankan dengan tetap mempertahankan intensitas dan tata massa bangunan yang ada, dilengkapi prasarana yang memadai
- Keseluruhan karakter bangunan dan lingkungannya harus dilindungi, dan segala

perubahan yang diperlukan harus selalu merujuk pada karakter tersebut

- Bahan (*fabric*) aslinya harus dipertahankan
- Bangunan baru hendaknya berlanggam kontemporer yang mendukung karakter kesejarahan bangunan dan lingkungan yang dilestarikan, tanpa meniru mentah-mentah karakter bangunan lama tersebut

Sedangkan menurut Pedoman Standarisasi Stasiun Kereta Api Indonesia (2012), untuk mendukung sistem transportasi yang efisien dan efektif, sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki diatur sedemikian rupa sehingga :

- Tidak terjadi perpotongan antara akses masuk dan keluar kendaraan di area parkir
- Tidak terjadi perpotongan antara akses pejalan kaki dengan akses kendaraan
- Ditempatkan *dropping zone* untuk kendaraan
- Pengaturan sirkulasi kendaraan di depan stasiun untuk mendukung intermoda

BAB II PROGRAM DESAIN

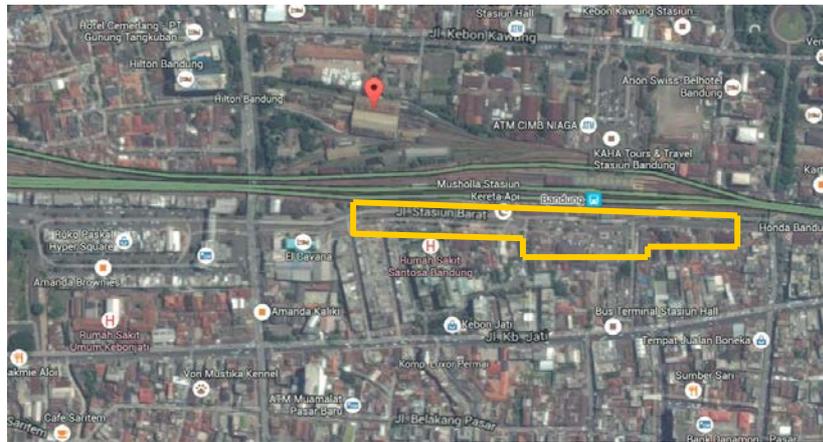
2.1 Tapak dan Lingkungan



Utara : Stasiun Utara



Barat : Pertokoan



Gambar 2. 1 Batas Tapak



Selatan : Rumah Sakit, Terminal Angkot, Pertokoan

2.1.1 Lokasi

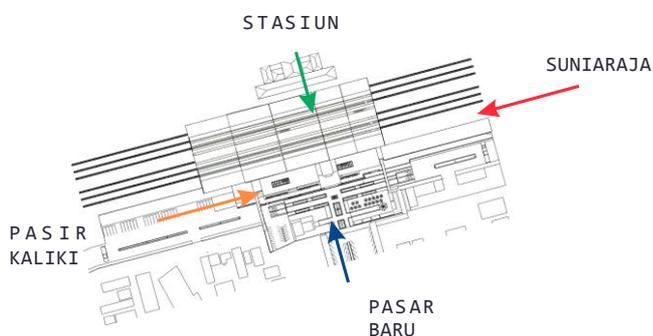
Stasiun Kereta Api Bandung berada di kawasan milik PT Kereta Api Indonesia Daerah Operasional II, Bandung. Pada kawasan ini tidak hanya terdapat bangunan stasiun saja namun juga bangunan-bangunan lain yang mendukung kegiatan perkereta apian baik secara teknis maupun operasional. Bangunan-bangunan ini antara lain kantor DAOP II, kantor ekspedisi, wisma, tempat pelatihan

karyawan, dan lain-lain. Lokasinya yang dipisahkan cukup jauh dengan 6 lintasan rel kereta api, membuat stasiun utara dan selatan memiliki wajah yang berbeda dan seakan-akan terpisah.

Stasiun Bandung berada di kawasan pecinan atau perdagangan, yaitu subkawasan Jalan Pasar Baru dan Jalan Otto Iskandardinata (RTRW kota Bandung tahun 2011 – 2031). Banyak

terdapat toko, rumah makan, dan hotel pada area ini. Pada sisi timur didominasi oleh toko-toko yang menjual bahan bangunan, sedangkan pada sisi selatan merupakan Pasar Baru dan pertokoan. Sisi barat dan utara kawasan stasiun didominasi oleh hotel-hotel, rumah makan.

2.1.2 Sirkulasi



Gambar 2. 2 Arah Sirkulasi

Kawasan Stasiun Selatan dapat diakses kendaraan dari arah Barat yaitu dari Jalan Pasir Kaliki dan dari arah Timur Jalan Suniaraja. Kedua jalan ini merupakan jalan kolektor yang cukup ramai pada siang maupun malam hari.

Sedangkan pejalan kaki, selain dari arah Barat dan Timur juga dapat mengakses kawasan stasiun dari arah selatan yaitu melalui Terminal Angkutan Kota.

2.1.3 Aturan Terkait Tapak

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bandung no 19 / 2009, Stasiun Bandung merupakan salah satu cagar budaya yang perlu dilestarikan sebagai

aset budaya dan sejarah kota. Bangunan ini dilindungi oleh UU RI No 5 Tahun 1992.

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) pada tanggal dengan Bapak Kiki, Bagian Aset PT KAI Daop II dan Bapak Dwi, Bagian Pengembangan Bangunan PT KAI Daop II, bagian bangunan stasiun yang tidak boleh diubah adalah area kedatangan atau *hall*. Sedangkan bagian bangunan lainnya dapat diubah sesuai kebutuhan.

Karena berada di kawasan milik PT KAI yang juga merupakan pengelola kawasan stasiun sendiri, pengembangan bangunan stasiun dan kawasannya tidak dibatasi oleh tata aturan perencanaan bangunan.

2.1.4 Potensi dan Permasalahan Tapak

Stasiun Bandung merupakan bangunan cagar budaya yang berada di Kawasan Cagar Budaya I (Pusat Kota Bandung) sesuai dengan RTRW kota Bandung tahun 2011 – 2031. Sedangkan kawasan di sekitarnya merupakan kawasan pecinan atau perdagangan, yaitu subkawasan Jalan Pasar Baru dan Jalan Otto Iskandardinata (RTRW kota Bandung

tahun 2011 – 2031). Ramainya area di sekitar kawasan akibat arus lalu lintas di sekitar area jasa dan perdagangan ini, menjadikan kawasan stasiun cukup strategis. Hal ini juga didasarkan pada fenomena tingginya jumlah orang-orang ke Bandung untuk bekerja dan bersekolah, juga wisatawan ke Bandung dengan daya tariknya sebagai kota jasa dan perdagangan.

Beberapa masalah terkait tapak :

1. Lebar jalan kawasan yang sempit dengan volume kendaraan yang tinggi karena bercampur dengan kegiatan ruko dan rumah sakit melalui akses yang sama. Hal ini menyebabkan sering terjadi kepadatan dan kemacetan yang mengganggu aktivitas kawasan
2. Area kawasan berbatasan langsung dengan area pasar dan pertokoan, sehingga masyarakat dapat masuk ke area kawasan dengan bebas
3. Tidak ada privasi antara kegiatan stasiun, rumah sakit, dan ruko

2.2 Pemrograman Fasilitas dan Ruang

Berdasarkan kebutuhannya, secara umum fasilitas di kawasan stasiun terdiri atas :

- **Fasilitas Utama**
Fasilitas yang menyangkut keberangkatan dan kedatangan penumpang
- **Fasilitas Pengelola**
Fasilitas yang menunjang kegiatan operasional, pengawasan, dan teknis
- **Fasilitas Penunjang**
Fasilitas untuk memenuhi kebutuhan pengunjung
- **Fasilitas Ekspedisi**
Fasilitas pengiriman dan penerimaan barang menggunakan jasa kereta api

Luas keseluruhan kawasan Stasiun kurang lebih 53.900 m² dan luas bangunan stasiun selatan 25.930 m², dengan rincian sebagai berikut :

FASILITAS UTAMA				
NAMA RUANG	DIMENSI (m)	LUAS (m²)	JUMLAH (unit)	TOTAL (m²)
Hall / <i>entrance</i>	20 x 12	240	1	240
Peron	60 x 4	240	5	1200
	60 x 10	600	2	1200
Loket Tiket	2 x 4	8	4	8
Ruang Administrasi	3 x 8	24	1	24
Loker	3 x 4	12	1	12
Ruang Tunggu	13 x 6	96	1	112
	6 x 6	36	1	36
	20 x 6	120	1	120
	16 x 4	64	2	128
Ruang Tunggu VIP	8 x 6	48	1	48
Pelayanan Informasi	6 x 2	12	1	12
Toilet Pria	1,2 x 1	1,2	4	4,8
Toilet Wanita	1,2 x 1	1,2	4	4,8

Label 2. 1 Fasilitas Utama

FASILITAS PENUNJANG				
NAMA RUANG	DIMENSI (m)	LUAS (m²)	JUMLAH (unit)	TOTAL (m²)
Galeri	16 x 3	54	1	48
Retail	6 x 6	36	4	144
	6 x 8	48	4	192
	6 x 4		3	
	5 x 4	24		72
		20	4	80
Kios Dalam	6 x 3	18	2	36
	6 x 8	48	1	48
Restaurant	8 x 6	48	4	192
	10 x 6	60	3	180
	12 x 6	72	4	288
Café Bar	4 x 8	32	2	74
Ruang Rapat Komersial	8 x 6	48	1	48
Pujasera	27 x 50	1350	1	1350
ATM	8 x 6	48	1	48
Mushola	8 x 6	48	1	48
Ruang Kesehatan	4 x 6	24	1	24
Ruang Nursery	3,2 x 6	19,2	1	19,2

Label 2. 2 Fasilitas Penunjang

FASILITAS PENGELOLA				
NAMA RUANG	DIMENSI (m)	LUAS (m²)	JUMLAH (unit)	TOTAL (m²)
Ruang Kepala Stasiun	5 x 6	30	1	30
Ruang Wakil Kepala Stasiun	4 x 6	24	1	24
Ruang Keuangan	8 x 6	48	1	48
Ruang Rapat	8 x 6	48	1	48
Ruang PPA	8 x 6	48	1	48
Ruang PPKA	4 x 6	24	1	24
Ruang Peralatan	4 x 6	24	1	24
Ruang Keamanan	4 x 6	24	1	24
Ruang Istirahat Kru	4 x 6	24	1	24

Label 2. 4 Fasilitas Pengelola

FASILITAS EKSPEDISI				
NAMA RUANG	DIMENSI (m)	LUAS (m²)	JUMLAH	TOTAL (m²)
Ruang Pengelola	3 x 5 m = 15 m ²	15	1 unit	15 m ²
Ruang Mengangkut/ Mengirim Barang	2,5 x 2 m = 5 m ²	5	3 unit	15 m ²
Gudang Penyimpanan	80 m ²	80	1 unit	80 m ²

Label 2. 3 Fasilitas Ekspedisi

PARKIR				
NAMA RUANG	DIMENSI (m)	LUAS (m²)	JUMLAH	TOTAL (m²)
Parkir Mobil	5 x 2,5	12,5	180	2250
Parkir Motor	2 x 0,75	1,5	300	450
Parkir Mobil Box	2,3 x 1,57	3,6	20	60,6

Label 2. 5 Parkir

SERVIS				
NAMA RUANG	DIMENSI (m)	LUAS (m²)	JUMLAH	TOTAL (m²)
Gudang	6 x 4	24	3	24
Janitor	3 x 1,5	4,5	1	4,5
Ruang Genset, Trafo, dan Panel	6 x 3,4	20,4	1	20,4
Ruang Pompa dan Reservoir	6 x 4	24	1	24

Label 2. 6 Servis

BAB III

PENDEKATAN DAN METODE DESAIN

3.1 Pendekatan Desain

Citra Kota

Citra atau *image* kota menurut Kevin Lynch merupakan hasil dari suatu kesan pengamatan masyarakat dan lahir dari interpretasi. Untuk membentuk citra dibutuhkan pemahaman tentang identitas kawasan tersebut. Identitas merupakan informasi yang terlihat dari kondisi fisik dan non fisik yang dapat dirasakan dan memberikan ciri khas bagi kawasan tersebut. Identitas yang ditangkap dan dirasakan melalui penginderaan diubah menjadi citra yang kemudian akan memudahkan masyarakat untuk memahami atau memberi makna terhadap suatu tempat. Karena merupakan interpretasi, citra yang ditangkap oleh seseorang dapat berbeda dengan orang lain, bergantung dari informasi atau pengalaman yang dimilikinya juga ketertarikan yang berbeda dalam memaknai sesuatu.

Kota Bandung yang dikenal sejak tahun 1920 dengan sebutan “*PARIJS VAN JAVA*” (kota Paris dari pulau Jawa). Sebutan *Parijs van Java* muncul dengan melihat hubungan atau

pola dengan objek lain (*pattery relation*), yang dalam hal ini merupakan kota Paris. Munculnya sebutan *Parijs van Java* dapat dilihat dari berbagai hal, di antaranya :

- Keasrian, kondisi geografis dan pepohonan yang menyebabkan kota Bandung terasa sejuk
- Penataan kota yang rapi
- Gemerlap ke-Eropa-an, acara kebudayaan dengan suasana Eropa pada siang maupun malam hari
- Bangunan kolonial
- Pusat belanja dan mode

Masyarakat menginterpretasikan kota Bandung dengan penginderaan yang diolah berdasarkan informasi akan sebutan *Parijs van Java* yang telah lama melekat pada ibu kota Jawa Barat ini.

Identitas yang membentuk citra suatu kota terdiri dari aspek fisik dan non fisik. Pada aspek fisik, yang menjadi identitas kota Bandung adalah Gedung Sate dan Jalan Braga yang pada jaman kolonial merupakan pusat mode dan perbelanjaan. Sedangkan

dari aspek non fisik dapat dilihat dari kebudayaan kolonial yang tumbuh dan melebur di tengah budaya pribumi.

3.2 Metoda Desain

Revitalisasi adalah proses, cara, perbuatan menghidupkan atau menggiatkan kembali (Kamus Besar Bahasa Indonesia). Sedangkan menurut UU no 11 Tahun 2010, revitalisasi adalah kegiatan pengembangan yang ditujukan untuk menumbuhkan kembali nilai-nilai penting cagar budaya dengan penyelesaian fungsi ruang baru yang tidak bertentangan dengan prinsip pelestarian dan nilai budaya masyarakat. Seperti yang dilakukan oleh

Dalam perancangan ini nilai-nilai yang dikembalikan adalah nilai sejarah dan budaya bangunan cagar budaya pada jaman dulu hingga mendapat sebutan kota *Parijs van Java*. Hal ini dilakukan dengan penyesuaian atau adaptasi dengan masa kini, yaitu dengan :

- Mempertahankan keaslian bangunan yang memiliki nilai sejarah (bangunan *hall*)
- Mempertahankan ciri bangunan stasiun pada masa lalu atau

yang sesuai langgam *art deco* stasiun

- Menambahkan fasilitas sesuai dengan kebutuhan masa kini
- Penggunaan material dan teknologi masa kini

3.3 Konsep Desain

Gerbang Nostalgia

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, gerbang adalah pintu masuk, tempat awal memasuki daerah atau tempat akhir meninggalkan kawasan. Nostalgia adalah kerinduan pada sesuatu yang sangat jauh letaknya atau yang sudah tidak ada sekarang.



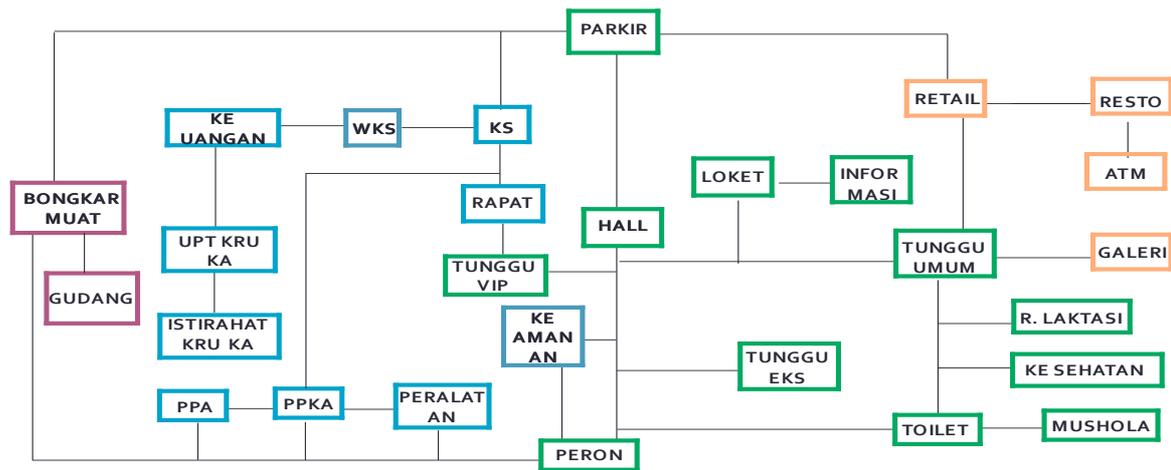
Gambar 3. 1 Bandung Tempo Dulu

Stasiun sebagai gerbang keluar dan masuk kota, tidak hanya berfungsi sebagai prasarana kegiatan perkeretaapian namun memiliki nilai lebih.

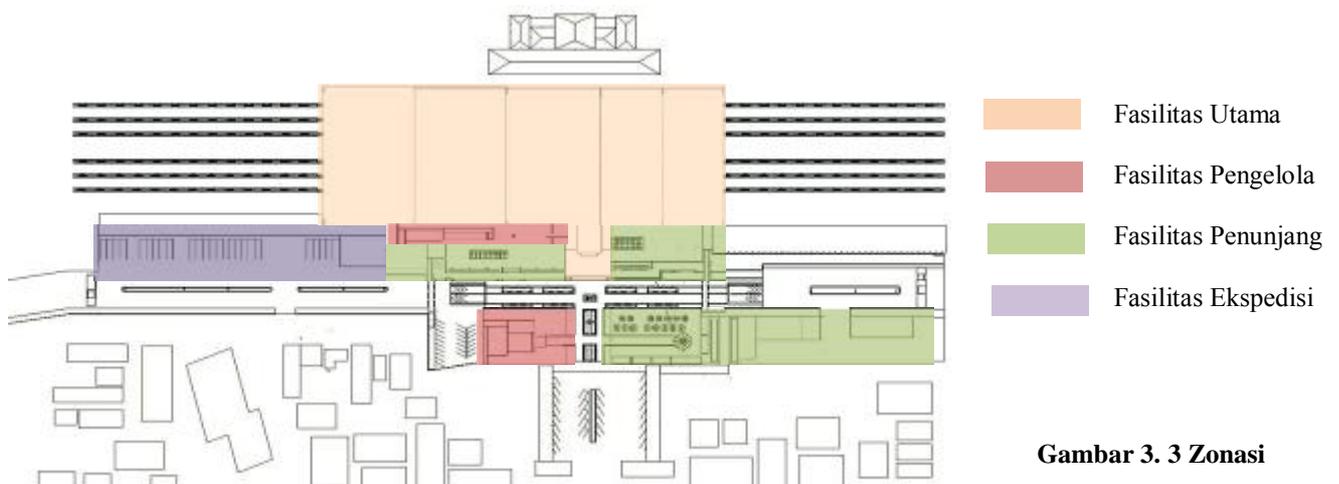
Pengunjung yang datang ke kawasan stasiun dapat bernostalgia atau mengenang ke masa lalu di saat kota Bandung mendapat predikat sebagai kota *Parijs van Java*. Mengutip kata-kata Han Awal, salah satu Arsitek Bangunan Cagar Budaya Indonesia, merevitalisasi bangunan cagar budaya adalah dengan menjaga kualitas ruang dalam suatu karya arsitektur agar penikmatnya dapat menangkap esensi dan merasakan semangat yang sama seperti ketika karya tersebut masih berfungsi baik pada zamannya.

Konsep dalam perancangan ini adalah bagaimana memperkuat bangunan cagar budaya namun tetap memperhatikan fungsi utama bangunan sebagai stasiun kereta api. Bangunan baru stasiun dirancang dengan memperhatikan langgam bangunan modern *art deco*, sedangkan peron dibuat lebih tinggi dan kontras dengan bangunan stasiun sebagai latar atau *background*.

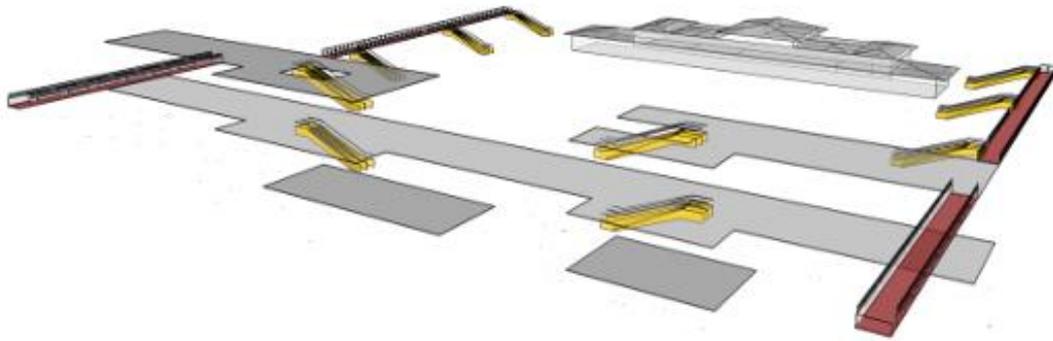
Konsep zonasi didasarkan pada kebutuhan dan hubungan antar ruang di dalam kawasan stasiun.



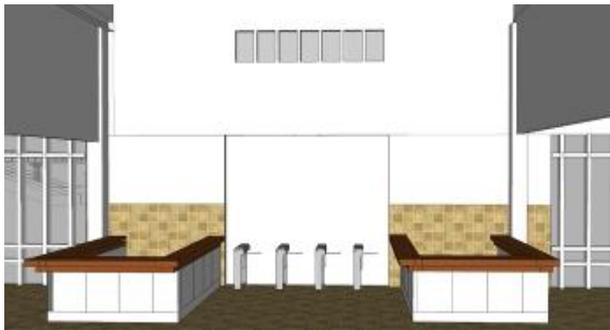
Gambar 3. 2 Hubungan Antar Ruang di Kawasan Stasiun



Gambar 3. 3 Zonasi



Gambar 3. 5 Sirkulasi Pengunjung



Gambar 3. 4 Pintu Menuju Peron



Gambar 3. 6 Pintu Menuju Jembatan Penghubung

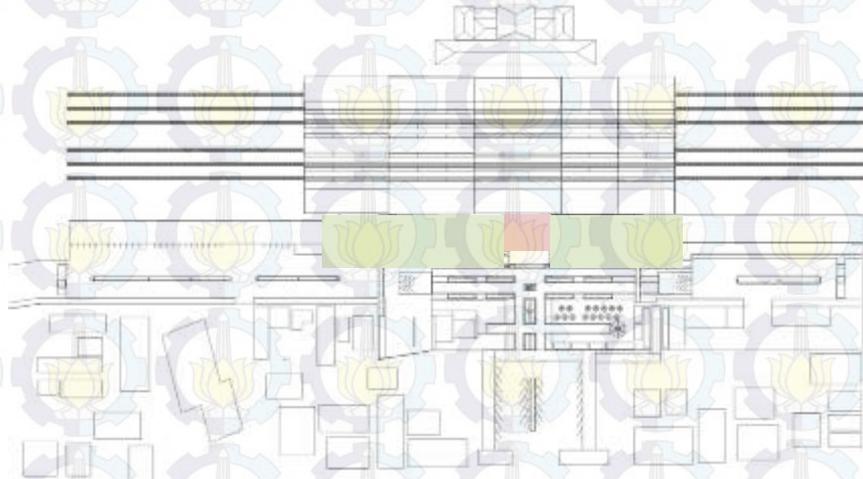
Sirkulasi pengunjung dipisahkan dengan kendaraan, sehingga tidak terjadi persilangan. Pengunjung dari luar masuk ke dalam bangunan melalui pintu utama dan

jembatan penghubung. Sedangkan untuk masuk ke dalam peron hanya melalui satu pintu pengecekan tiket untuk memudahkan pengawasan.

BAB IV

EKSPLORASI DESAIN

4.1 Eksplorasi Tapak

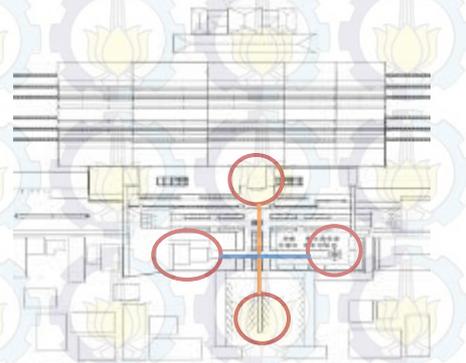


Gambar 4. 1 Posisi Bangunan Cagar Budaya

Untuk memperoleh tampilan visual yang menarik bagi bangunan cagar budaya, letak bangunan penunjang tidak sejajar dengan bangunan cagar budaya. Letak bangunan penunjang lebih maju dan mengapit kedua sisi bangunan. Peletakkan masa bangunan ini, membentuk plaza di depan bangunan cagar budaya yang memperkuat keberadaan bangunan itu sendiri.

Bangunan cagar budaya terletak di depan terminal angkutan kota. Untuk memudahkan sirkulasi dan pandangan visual ke arah cagar budaya dari Jalan Kebun Kawung, maka

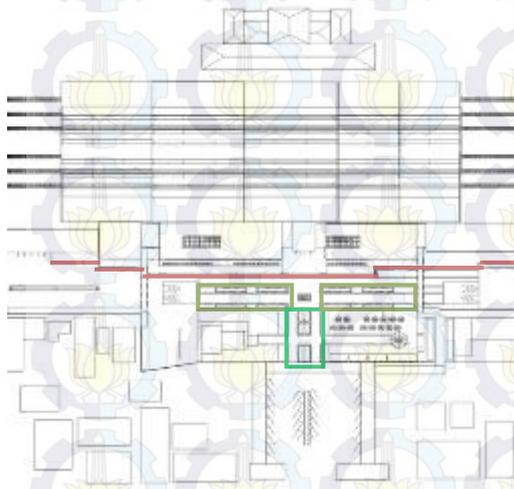
parkiran kantor DAOP II yang sebelumnya berada di antara bangunan stasiun dan terminal angkutan kota dipindahkan, dan dibuat akses langsung dari bangunan stasiun menuju terminal angkutan kota.



Gambar 4. 2 Garis Aksial Pada Site

Bangunan cagar budaya dan terminal angkutan kota yang letaknya berhadapan membentuk garis aksial secara vertikal. Fasilitas baru Pujasera

diletakkan di hadapan kantor DAOP II hingga membentuk garis aksial secara horisontal. Garis aksial yang terbentuk ini terletak tepat di tengah kawasan bangunan, dan semakin memperkuat keberadaan bangunan cagar budaya yang menjadi *point of interest* di dalam kawasan.



Gambar 4. 3 Ruang Luar

Ruang luar di kawasan stasiun dirancang simetris seperti pada bangunan-bangunan tempo dulu untuk mendapatkan kesan monumental. Jajaran pepohonan rindang dan elemen lanskap mengarahkan pandangan ke bangunan cagar budaya sebagai pusat.

Bentuk jalur pejalan kaki di depan bangunan terlihat berundak dilihat secara 2 dimensi melalui tampak udara. Dengan jalur terlebar berada di depan bangunan cagar budaya. Bentuk ini tidak hanya dibuat simetris untuk menguatkan bangunan cagar budaya, namun juga memiliki

fungsi masing-masing. Pada sisi barat terdapat pull taxi dan area penjemputan yang dekat dengan pintu keluar.

4.2 Eksplorasi Desain Sirkulasi

Sirkulasi di kawasan stasiun maupun di dalam bangunan dibuat sedemikian rupa sehingga menjadi sistem sirkulasi yang efisien dan efektif tanpa adanya persilangan antar sirkulasi. Hal ini ditujukan untuk kelancaran kegiatan keberangkatan dan kedatangan kereta api serta perpindahan antarmoda.

Sirkulasi Kendaraan



Gambar 4. 4 Pintu Masuk / Keluar Kawasan

Kendaraan yang masuk ke kawasan stasiun Bandung hanya terbatas pada kendaraan pribadi untuk mengurangi kepadatan kendaraan di kawasan stasiun. *Drop off* dan parkir kendaraan pribadi baik mobil maupun motor berada di basement, sehingga pada saat hujan atau panas terik tidak

mengganggu kelancaran sirkulasi.

Parkir mobil yang berada di belakang kantor DAOP II ditujukan bagi karyawan PT KAI dan tamu VIP.

Untuk kendaraan Kantor Diklat dan Hotel disediakan parkir khusus yang berbeda dengan parkir stasiun dan kantor DAOP II.

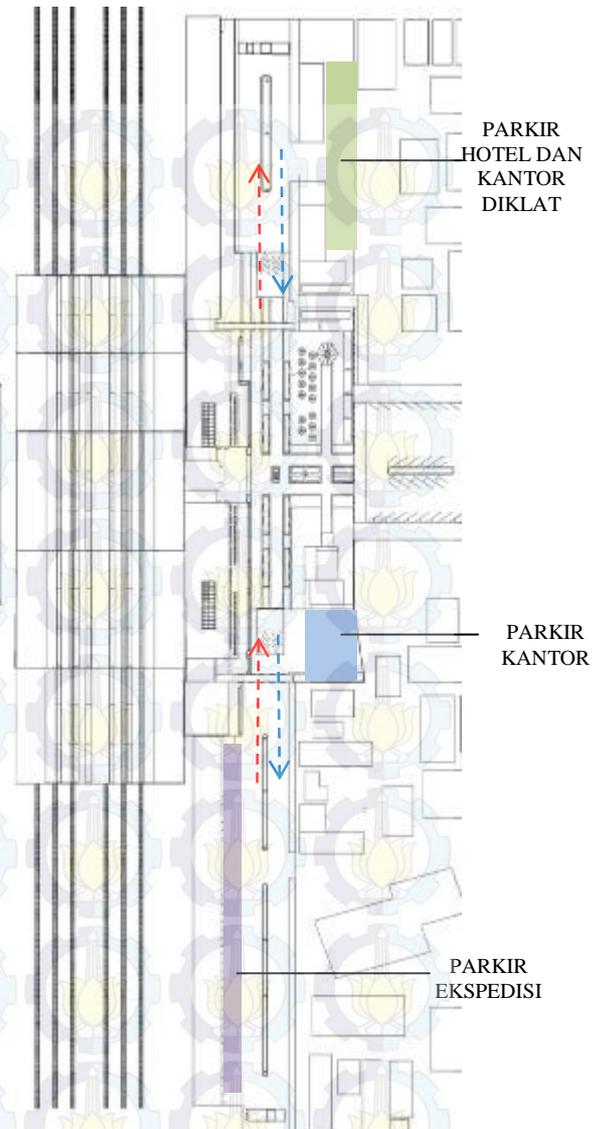
Sirkulasi Ekspedisi

Area parkir untuk mobil boks ekspedisi berada tepat di depan bangunan ekspedisi, sehingga tidak bercampur dengan sirkulasi kendaraan pribadi. Hal ini juga akan memudahkan perpindahan barang menuju ke peron kereta.

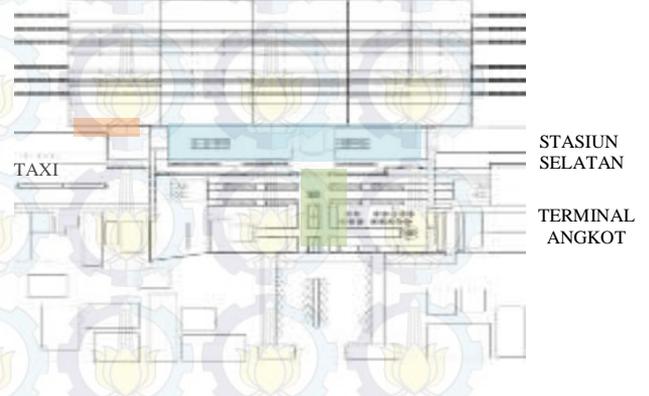
Sirkulasi Pejalan Kaki

Akses masuk ke dalam kawasan oleh pejalan kaki dapat melalui pintu timur dan barat, juga melalui terminal angkutan kota yang berada drah selatan.

Selain akses langsung menuju ke depan bangunan stasiun melalui taman dan plaza di bagian selatan kawasan, disediakan pula naungan untuk jalur pejalan kaki menuju Jalan Kebun Kawung dan terminal angkutan kota, agar tidak terganggu dengan hujan maupun terik matahari.



Gambar 4. 6 Sirkulasi Kendaraan



Gambar 4. 6 Moda Transportasi Lain

Di kawasan stasiun juga disediakan jembatan penyebrangan yang menghubungkan ruang luar dengan lantai dua bangunan stasiun. Di dalam bangunan sendiri terdapat jembatan yang menghubungkan lantai dua bangunan stasiun selatan dengan bangunan stasiun utara. Hal ini ditujukan agar tidak terjadi persilangan sirkulasi antara calon penumpang dan kereta api, yang pada kondisi saat ini kerap terjadi.

Sirkulasi ke Transportasi Lain

Terdapat akses langsung dari bangunan stasiun menuju moda transportasi lain untuk memudahkan perpindahan antar moda transportasi. Moda transportasi lain yaitu angkutan kota dan bus kota yang berada di terminal angkutan kota, dan taxi.

4.3 Eksplorasi Desain Gubahan

Masa

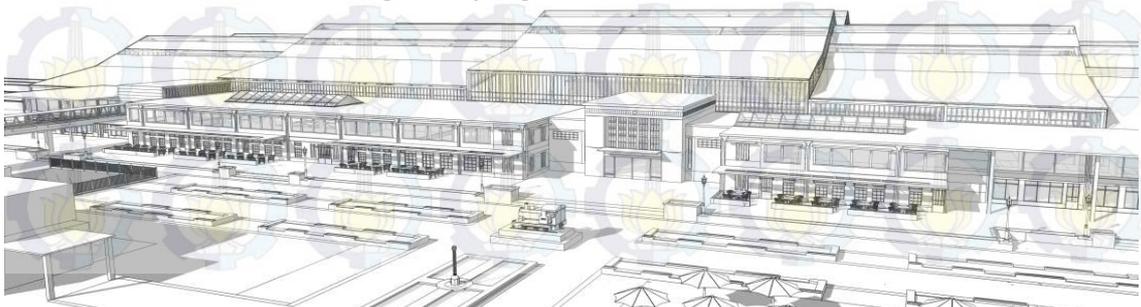
Bangunan cagar budaya yang tetap dipertahankan terdiri dari tiga massa bangunan yang memiliki bentuk kubus simetris. Massa bangunan yang

terdapat kaca patri lunette lebih tinggi dan lebar dibanding dua masa yang mengapitnya.

Bentuk baru bangunan penunjang yang mengapit bangunan cagar budaya menyesuaikan bentuk segi empat bangunan cagar budaya. Bentuk kubus atau segiempat bangunan merujuk pada salah satu ciri dari bangunan modern *art deco*. Seperti halnya bentuk bangunan stasiun pada umumnya, bangunan penunjang stasiun memanjang ke samping.

Selain bentuk bangunan yang menyesuaikan bangunan cagar budaya, atap bangunan baru stasiun juga menggunakan atap datar, sehingga tercipta keharmonisan bentuk antara bangunan baru dan lama.

Pada bagian tengah kedua bangunan baru stasiun terdapat *skylight* yang berbentuk segitiga dan harmoni dengan atap peron di belakangnya. *Skylight* berfungsi untuk memasukan cahaya matahari ke dalam bangunan.



Gambar 4. 7 Perspektif Kawasan Stasiun



Gambar 4. 8 Peron Stasiun

Dilihat secara horisontal, bentuk bangunan secara keseluruhan mengikuti pola : bangunan baru yang memiliki atap lebih tinggi terletak pada bagian pinggir dan dilengkapi dengan jembatan penghubung. Bangunan cagar budaya tetap memiliki ketinggian paling tinggi di antara bangunan lainnya. Sehingga tampak simetris dengan bangunan cagar budaya sebagai pusatnya. Hal ini ditujukan agar bangunan cagar budaya mendapat perhatian secara horisontal.

Atap peron stasiun menggunakan bentuk yang lama yaitu bentuk pelana, sehingga pengunjung dapat teringat kembali akan kenangan tempo dulu. Atap peron terdiri dari lima massa berbentuk pelana yang ditumpuk dengan bagian tengah paling tinggi. Bagian tengah ini menjadi *background* atau latar dari bangunan cagar budaya. Sehingga view ke cagar budaya tidak hanya menarik secara horisontal dan dua dimensi, namun juga secara vertikal.

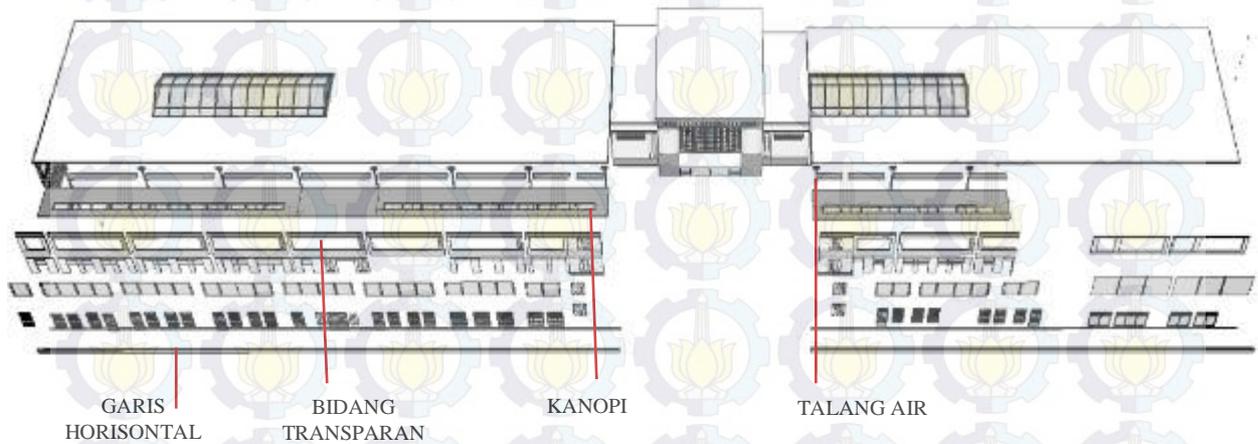
4.4 Eksplorasi Desain Fasad Bangunan

Tampilan fasad bangunan mengacu pada tampilan fasad bangunan lama. Bangunan lama didominasi oleh bidang masif. Oleh karena itu untuk membedakan antara bangunan baru dan lama, bangunan baru didominasi oleh bidang transparan. Semakin menjauhi bangunan cagar budaya, fasad bangunan dibuat semakin transparan.

Garis horisontal yang menjadi aksen pada bangunan modern *art deco* digunakan kembali di sepanjang bangunan stasiun. Topi jendela yang ada pada bangunan modern *art deco* diaplikasikan kembali pada bangunan baru. Selain berfungsi untuk mengurangi intensitas cahaya matahari dan air hujan, topi jendela juga berfungsi sebagai aksen pada fasad bangunan. Terdapat kanopi yang membentuk lorong atau gang di depan bangunan seperti pada bangunan lama di pertokoan Suniaraja. Kanopi ini diperuntukan untuk menaungi *street*

cafe. Penyelesaian talang air diekspos seperti pada bangunan kolonial pada

umumnya, sehingga menjadi aksen pada fasad bangunan.



Gambar 4. 9 Ornamen Fasad Stasiun

4.5 Eksplorasi Desain Interior Bangunan



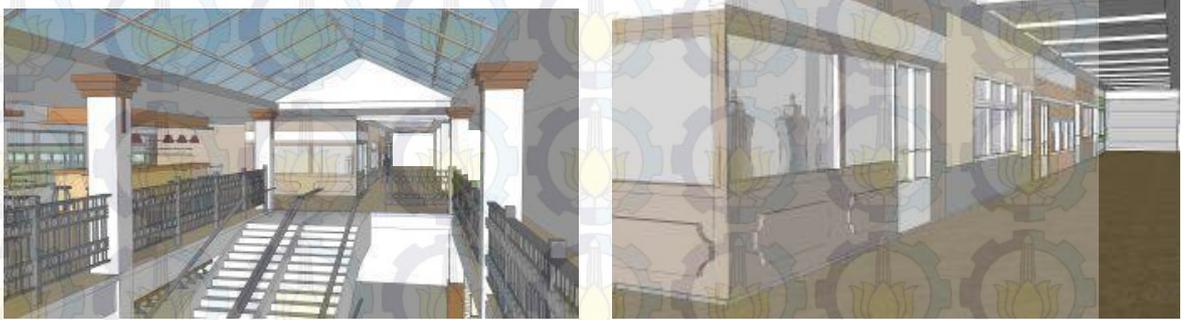
Gambar 4. 10 Tinggi Ruang Stasiun

Bangunan *hall* paling tinggi di antara ruangan lainnya. Hal ini untuk memberikan kesan ruang monumental. Interior bangunan didominasi oleh ornamen khas stasiun Bandung dan ornamen *art deco* untuk mengembalikan ingatan pengunjung pada suasana tempo dulu. Jendela panjang vertikal dengan teralisnya tetap dipertahankan. Kolom pada ruang tunggu dibungkus dengan

cutting panel dengan motif segitiga berundak khas *art deco*. Sedangkan ornamen kolom pada ruangan lain berbahan dasar kayu dengan tiga ukuran yang berbeda dan ditumpuk membentuk tangga. Pertokoan di dalam stasiun diberi warna dan ornamen yang berbeda-beda, sehingga saat orang melewatinya terasa suasana pertokoan tempo dulu.



Gambar 4. 11 Ornamen Interior Stasiun



Gambar 4. 12 Interior Stasiun

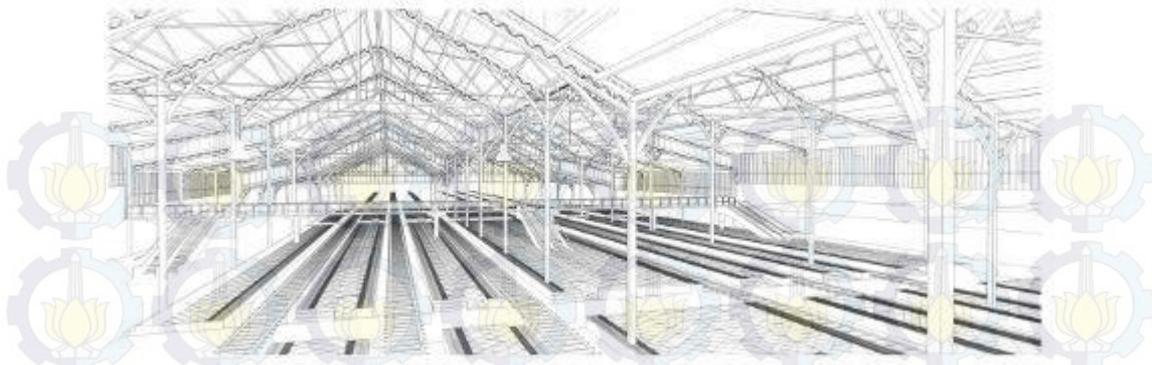
Struktur

Bangunan baru stasiun menggunakan struktur kolom dan balok beton, dengan plat lantai beton. Jarak antar kolom bangunan ke arah timur 8 meter dan ke arah utara 6 meter, dengan kolom dilatasi agar bangunan tidak mengalami patah atau lendutan. Atap bangunan menggunakan atap datar dak beton.

Untuk jembatan penghubung di luar bangunan menggunakan struktur beton dengan rangka atap baja ringan. Sedangkan *basement* digunakan *retaining wall* untuk menahan tanah. Struktur peron menggunakan baja truss yang ditumpu oleh baja komposit, dengan penyelesaian bentuk sambungan tempo dulu

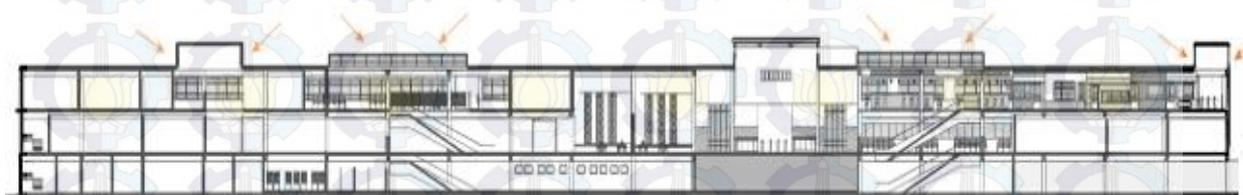


Gambar 4. 13 Struktur Bangunan



Gambar 4. 14 Struktur Atap Peron

Utilitas



Gambar 4. 15 Pencahayaan Bangunan

Pencahayaan

Pada siang hari digunakan pencahayaan alami dari *skylight* di kedua sisi bangunan dan bidang-bidang transparan jendela. Kaca yang digunakan adalah jenis kaca *tempered glass* yang tahan terhadap perubahan suhu. Apabila pecah, pecahan kacanya tumpul dan kecil, tidak seperti kaca biasa yang ringan dan tajam. Atap peron yang bertumpuk juga tersusun dari bidang transparan pada beberapa sisi yang memungkinkan cahaya matahari masuk.

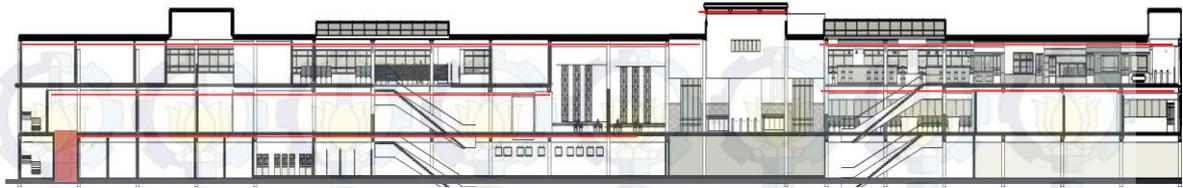
Penghawaan

Menggunakan sistem ducting untuk penghawaan koridor dan ruang publik, sedangkan untuk ruang retail, ratoran, dan kantor menggunakan AC split.

Ruang kontrol berada di basement. Sedangkan peron menggunakan penghawaan alami.

Listrik

Listrik dipasok dari PLN yang dialirkan melalui gardu listrik hingga panel hubung, kemudian listrik disebarakan ke seluruh ruangan. Setiap lantai memiliki kotak MCB untuk memudahkan kontrol. Stasiun memiliki genset yang berfungsi untuk memasok listrik apabila terjadi pemadaman.



Gambar 4. 16 Aliran Listrik Bangunan Stasiun

Sistem Air Bersih dan Kotor

Sistem Air Bersih

Sumber air bersih berasal dari PDAM yang dialirkan ke tandon bawah. Dengan menggunakan pompa, air dialirkan ke tandon atas. Kemudian dengan gaya gravitasi, air dialirkan ke kamar mandi dan ruang-ruang dengan kebutuhan air. Dengan adanya dua tandon ini dapat menghemat penggunaan listrik karena aliran air menggunakan gaya gravitasi, dan juga untuk menghindari habisnya pasokan air.

Sistem Air Kotor

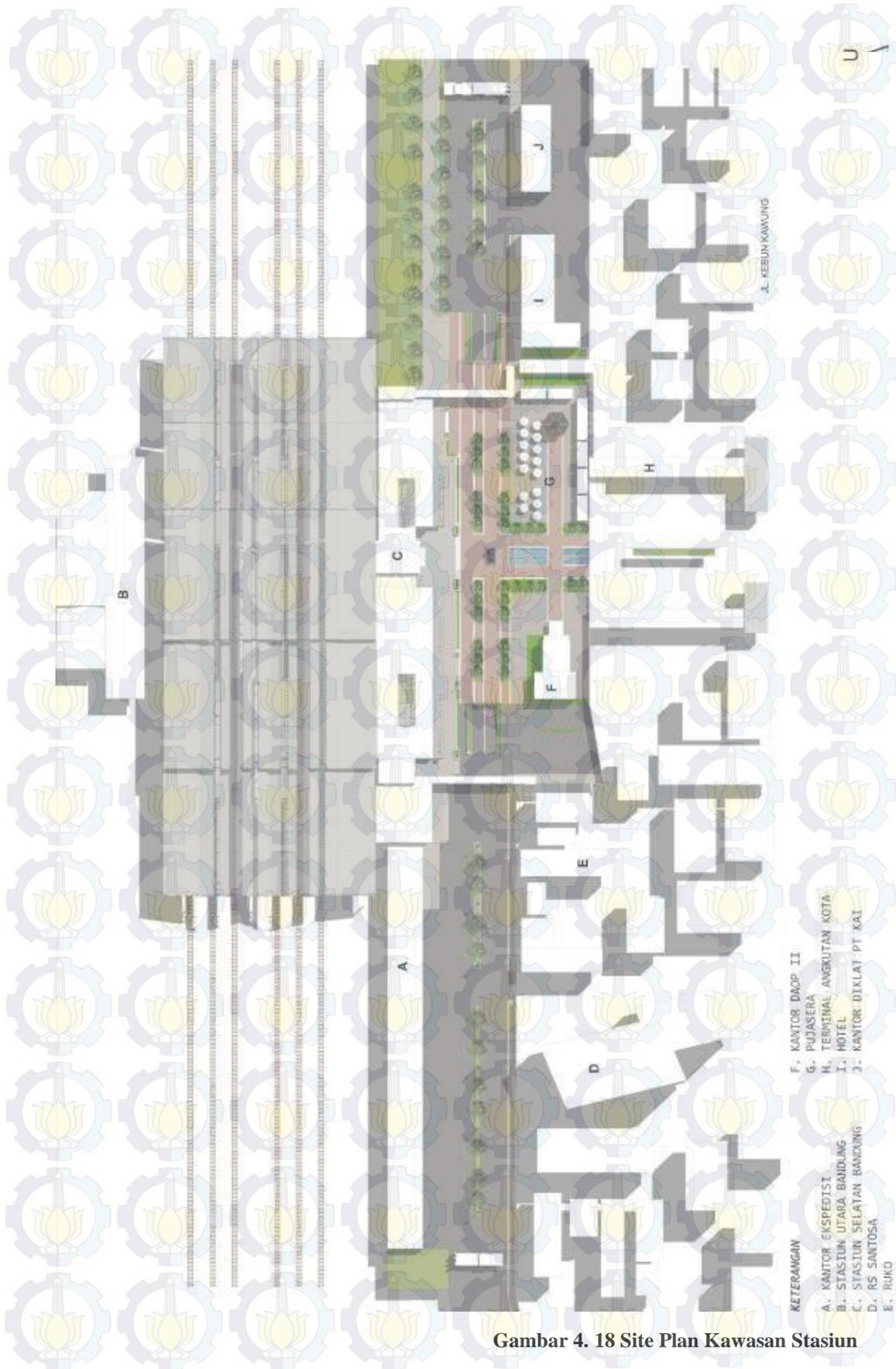
Pembuangan air kotor dan air bekas dipisahkan dengan air hujan. Air kotor dialirkan ke septi tank

menggunakan gaya gravitasi melalui pipa. Sedangkan untuk air kotor yang berasal dari basement dialirkan menggunakan pompa.

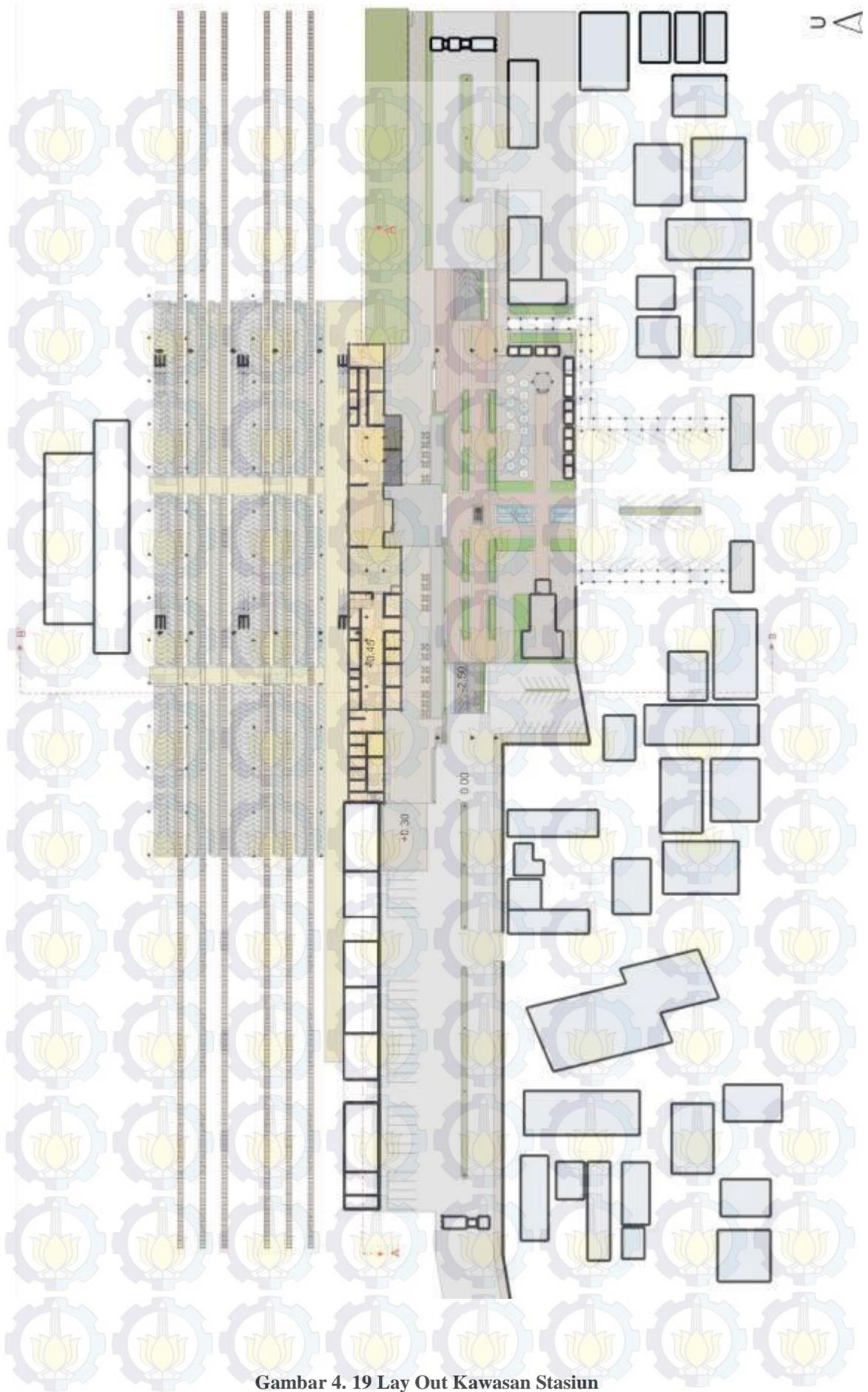
Sistem Pembuangan Air Hujan

Air hujan dari atap dialirkan ke lantai dasar menggunakan talang, kemudian langsung dialirkan ke saluran kota. Terdapat roof drain pada atap beton dan disaring dengan penyaring daun dan sampah. Kemiringan atap beton agar air tidak menggenang di atap. Air hujan yang masuk melalui ramp dan air buangan lainnya di tampung pada penampungan sementara (*sump pit*), yang kemudian dialirkan ke saluran kota menggunakan pompa.

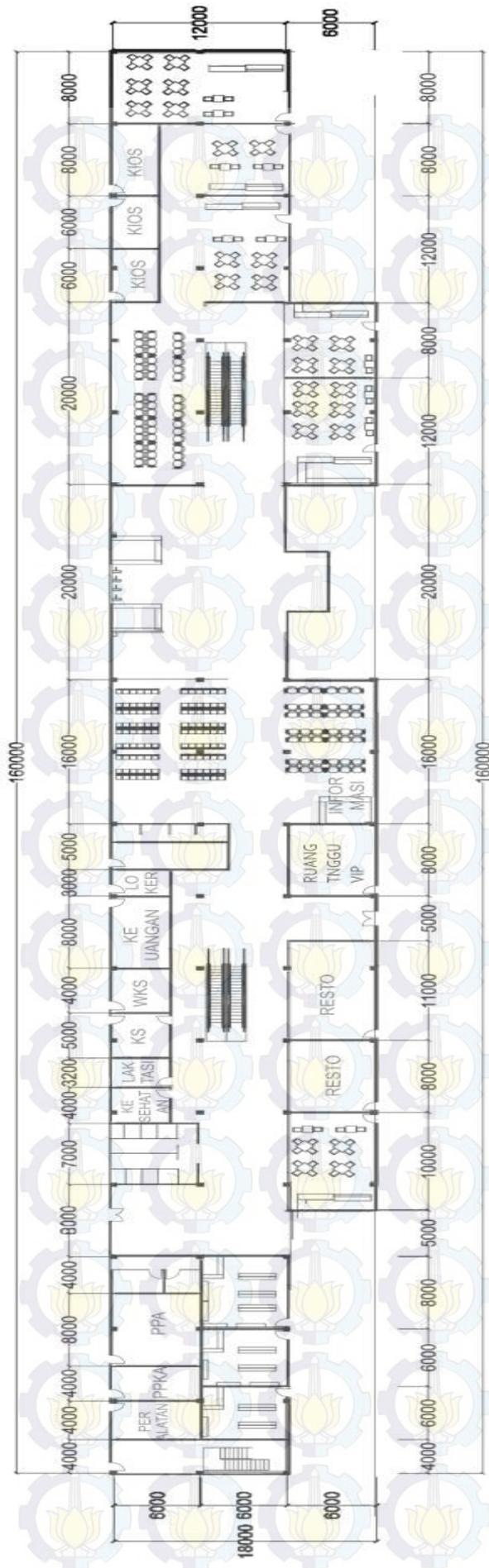
4.6 Hasil Desain



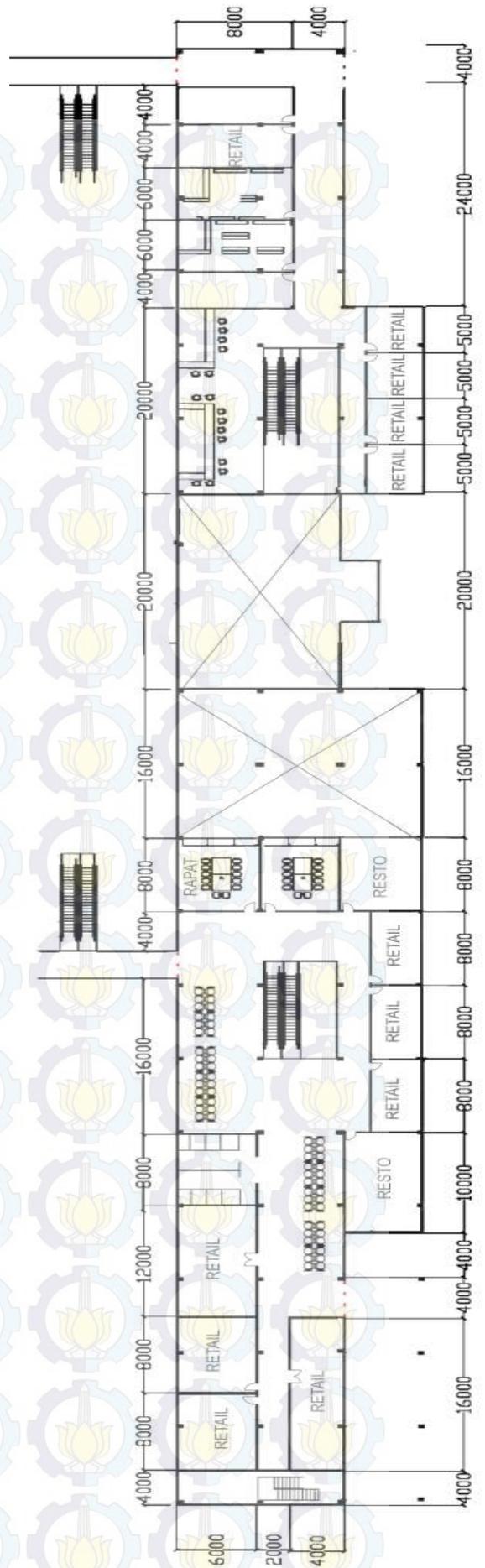
Gambar 4. 18 Site Plan Kawasan Stasiun



Gambar 4. 19 Lay Out Kawasan Stasiun



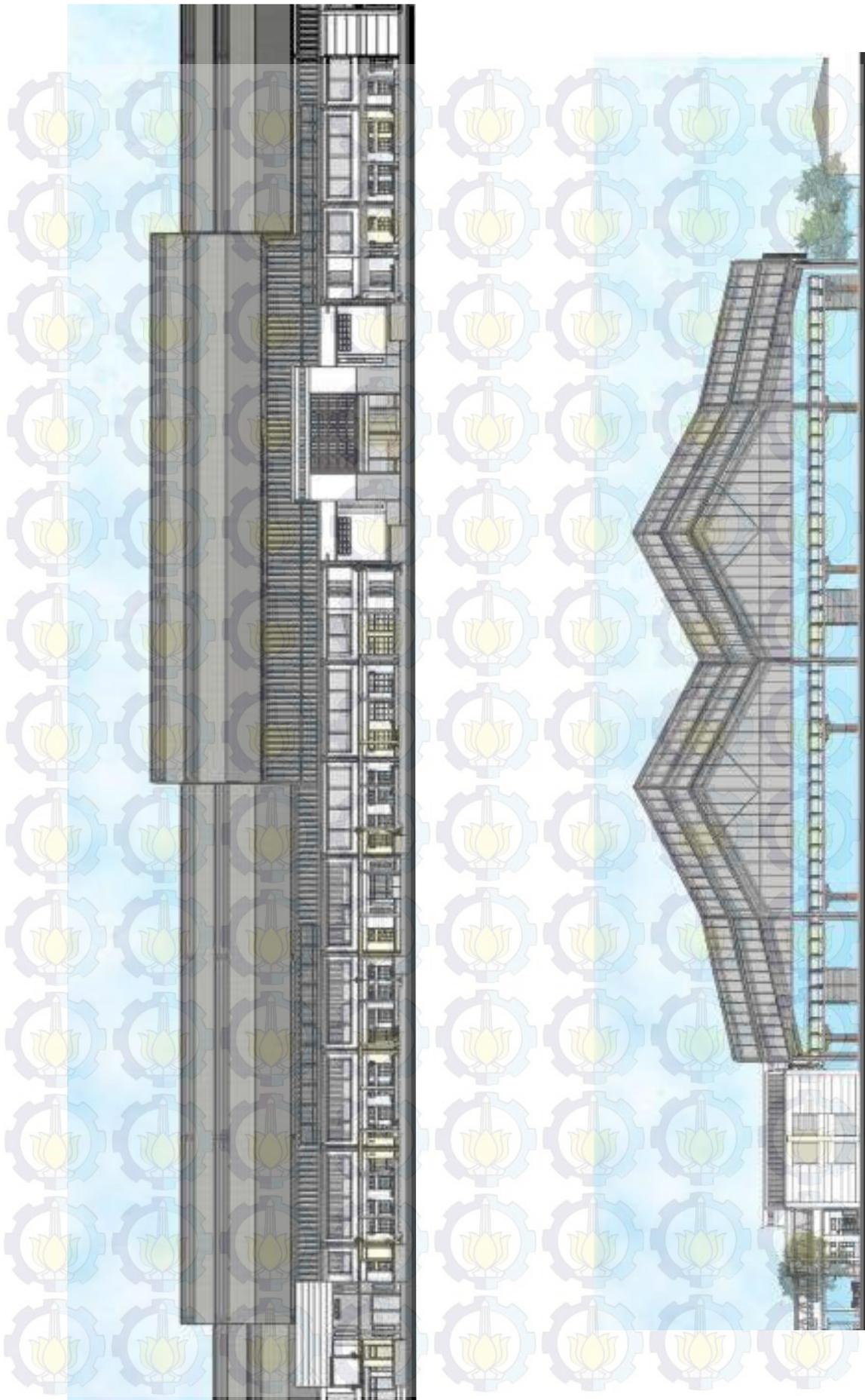
Gambar 4. 24 Denah Lantai 1

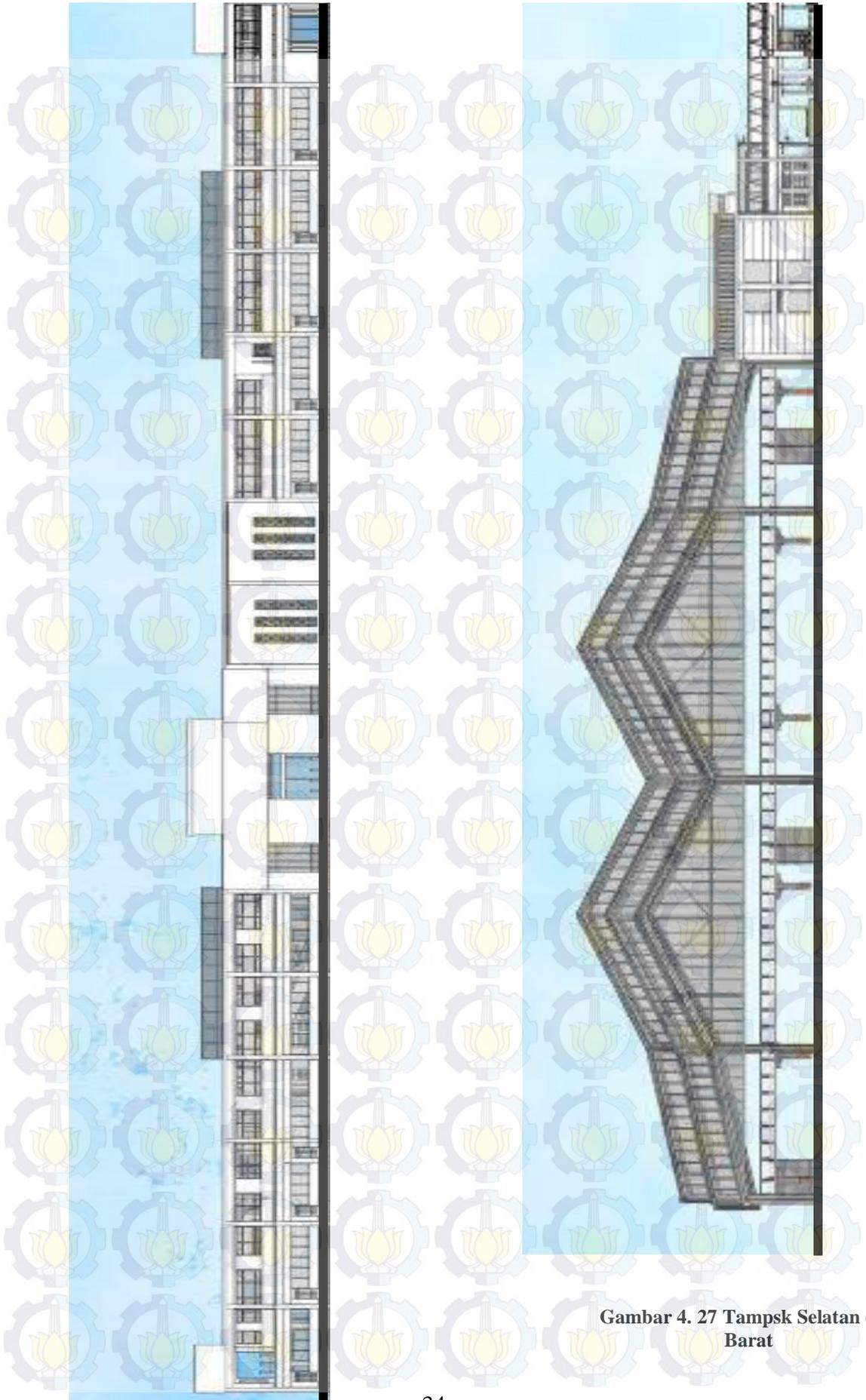


Gambar 4. 23 Denah Lantai 2

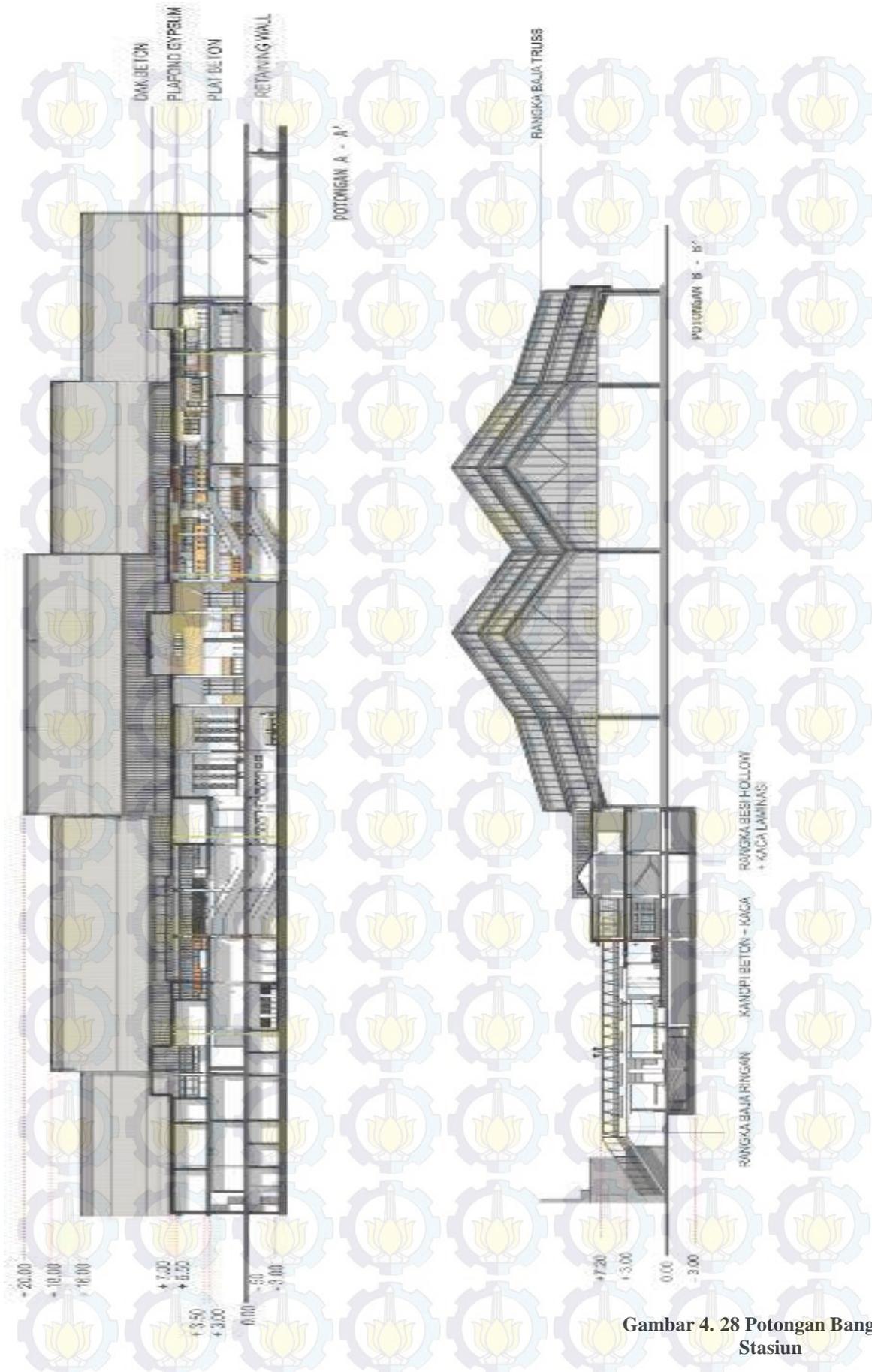


Gambar 4. 25 Interior Bangunan Stasiun

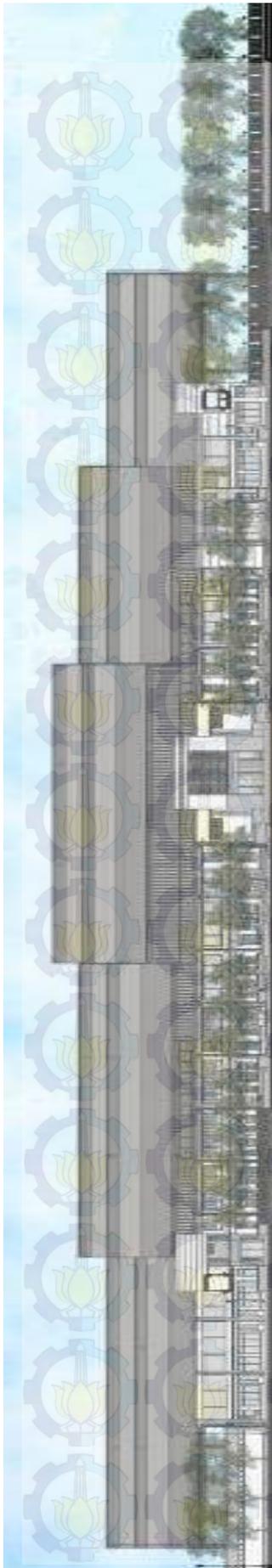




Gambar 4. 27 Tampak Selatan dan Barat



Gambar 4. 28 Potongan Bangunan Stasiun



Gambar 4. 30 Potongan Site Kawasan Stasiun



PERON



MEKADAHT PRL YANG ADA DI KAWASAN STASIUN
PUJASERA



STREET CAFE
PENGUNJUNG DAPAT MAKAN DAN MENIKMATI SUASANA
RUANG LUAR KAWASAN STASIUN



KORIDOR YANG MENGHUBUNGKAN KAWASAN STASIUN
DAN TERMINAL ANGRUTAN KOTA



PEDESTRIAN WAY



Gambar 4. 29 Ruang Luar Kawasan

BAB V

KESIMPULAN

Stasiun selatan Bandung merupakan cagar budaya yang harus dijaga keasliannya, terutama bangunan hall dengan kaca patri *lunette* yang menjadi ciri khas bangunan modern art deco. Kota Bandung sejak jaman kolonial terkenal sebagai kota Parijs van Java yang asri dan indah. Namun kini citra kota itu tidak tampak pada kawasan stasiun Bandung. Kawasan stasiun selatan Bandung kini dipadati oleh PKL dan kendaraan umum yang tidak teratur. Selain mengganggu aktivitas di dalam kawasan stasiun, hal ini menyebabkan citra kota yang timbul pun buruk. Stasiun merupakan gerbang keluar dan masuk kota yang ditangkap sebagai citra kota secara umum.

Revitalisasi kawasan stasiun dilakukan untuk mengembalikan nilai-nilai yang hilang di kawasan stasiun terkait dengan bangunan cagar budaya. Perancangan pada kawasan stasiun Bandung dilakukan dengan tetap memperhatikan bangunan cagar budaya dan juga fungsi utama dari stasiun sendiri. Perancangan bangunan baru stasiun dilakukan dengan mengacu pada bangunan lama stasiun. Bentuk dan ornamen bangunan mengikuti bangunan lama namun dengan penyesuaian

material dan teknologi masa kini, sehingga terlihat perbedaan antara bangunan lama dan bangunan baru. Sedangkan peron dibuat lebih tinggi sebagai latar dari bangunan cagar budaya. Fasilitas baru di kawasan stasiun didasarkan pada kebutuhan saat ini.

Kawasan stasiun Bandung kini tidak hanya sebagai pra sarana perkeretaapian, namun juga memiliki nilai lebih, di mana pengunjung dapat menikmati nostalgia Bandung tempo dulu. Bukan hanya dari tampilan bangunan saja namun juga ruang luar yang dirancang simetris dengan pepohonan yang rindang yang dapat dinikmati pengunjung.

DAFTAR PUSTAKA

- Mangunwijaya, Y.B. 1988. *Wastu Citra*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama
- Edwards, Brian. 1996. *The Modern Station : New Approach to Railway Architecture*. London : Taylor and Francis
- Juwana. Ir. Jimmy S. 2004. *Panduan Sistem Bangunan Tinggi*. Jakarta : Erlangga
- Laurens, Joyce Marcella. 2004. *Arsitektur Perilaku*. Surabaya : Grasindo
- Hartanti, Nurhikmah Budi; et all. 2010. *Stasiun Kereta Api di Pulau Jawa*. Jakarta : PT KAI
- Katam, Sudarsono dan Lulus Abadi. 2010. *Album Bandoeng Tempoe Doeloe*. Bandung : Khazanah Bahari
- Laporan Akhir Review Mastreplan dan Penyusunan Rancangan Peraturan Walikota Tranxportasi Kota Bandung
- Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- Peraturan Menteri Tentang Standar Pelayanan 9 tahun 2011 diunduh pada Tanggal 2 Des 2014 Pukul 1: 10
- Peraturan Daerah Kota Bandung No 4 Tahun 2011 diunduh pada Tanggal 4 Desember 2014 pukul 6 : 57
- <http://www.dprd-bandungkota.go.id/profil-dewan/visi-misi.html>
- www.stasiunbandung.com
- kbbi.web.id/stasiun
- <https://ilmutatakota.wordpress.com/2011/04/10/konsep-citra-kota-dalam-urban-design/>
- http://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Hall#Jadwal_kereta_api

BIOGRAFI



Penulis laporan tugas akhir memiliki nama lengkap Priska Paramita Pradipta. Lahir di Medan pada tanggal 26 September 1993, merupakan anak kedua dari empat bersaudara dari pasangan Agustinus Wasisto Wibowo dan Ariani Budiningsih. Penulis memulai pendidikan dini di TK Xaverius 1 Putri Palembang dan TK Santo Fransiskus 2 Bandar Lampung. Kemudian penulis melanjutkan pendidikan di SD Santo Fransiskus 2 Bandar Lampung, SD Santo Yusup 2 Bandung, SMP Santa Ursula Bandung, dan SMA Santa Angela Bandung. Setelah lulus sekolah menengah atas, penulis melanjutkan pendidikan tinggi di Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS), Surabaya. Saat menempuh pendidikan tinggi, penulis menjadi staff Departemen Hubungan Luar dan Pengabdian Masyarakat Himpunan Mahasiswa Sthapati Arsitektur, staff Departemen Dalam Negeri Keluarga Mahasiswa Katolik (KMK) ITS, dan sekretaris umum KMK ITS.