

BAB III TINJAUAN LOKASI PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

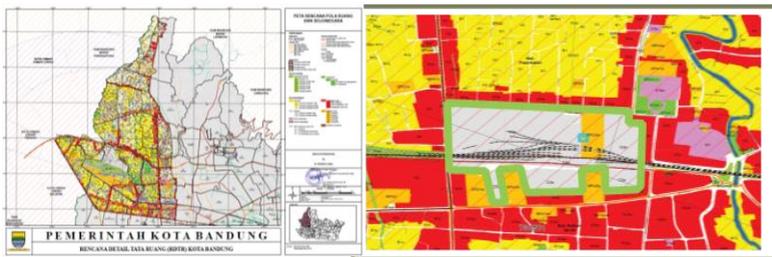
3.1. Analisis dan Sintesis Lokasi/Tapak

Analisis tapak dilakukan agar dapat mengetahui kondisi dari lingkungan tapak Stasiun Bandung supaya dalam perancangan Stasiun terpadu termasuk potensi dan kendala pada tapak.

3.1.1. Latar Belakang Lokasi

Berkembangnya bidang pariwisata, pendidikan, dan perekonomian di Kota Bandung membuat arus manusia dan barang yang masuk ataupun keluar Kota Bandung semakin meningkat jumlahnya. Masyarakat juga semakin banyak menggunakan jasa kereta api, maka di perlukan sarana/fasilitas stasiun kereta api yang lebih lengkap, serta lebih baik dalam menggambarkan identitas Bandung sebagai kota tujuan, seperti identitas Kota Bandung yaitu kota kreatif, *smart city*, dan *friendly*.

Stasiun Bandung juga merupakan salah satu usulan lokasi yang akan didesain *Transit Oriented Development* oleh pemerintah Kota Bandung itu berdasarkan Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Bandung tahun 2011-2031.



Gambar 3. 1 Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Bandung tahun 2011-2031

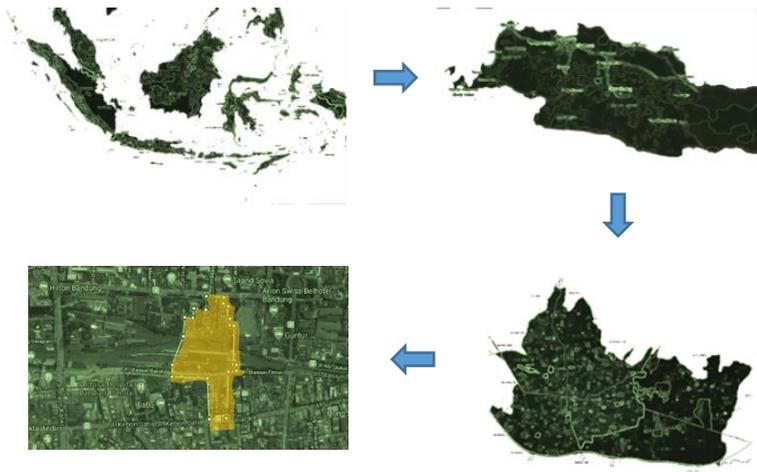
Sumber: Rencana Tata Ruang dan Wilayah Kota Bandung tahun 2011-2031

Diunduh: Minggu, 23-09-2018

3.1.2. Penetapan Lokasi

Penetapan lokasi stasiun terpadu ini berada di dua kecamatan yaitu Kecamatan Andir dan Kecamatan Cicendo, Kota Bandung Jawa Barat. Lokasi ini merupakan lokasi dimana TOD Kebon Kawung

yang akan dibangun oleh pemerintah yang mempunyai luas lahan stasiun sebesar 4,4 ha.



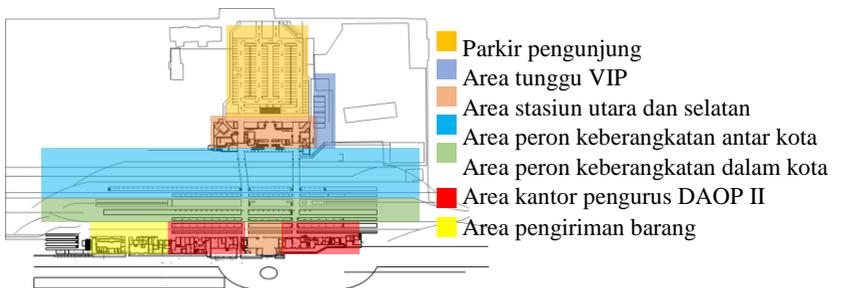
Gambar 3. 2 Penetapan lokasi stasiun

Sumber: Penulis

3.1.3. Kondisi Fisik Lokasi

A. Kondisi eksisting

Kondisi pada eksisting tapak terdapat 2 gedung utama yang berada di bagian selatan dan utara, berikut gambarnya:

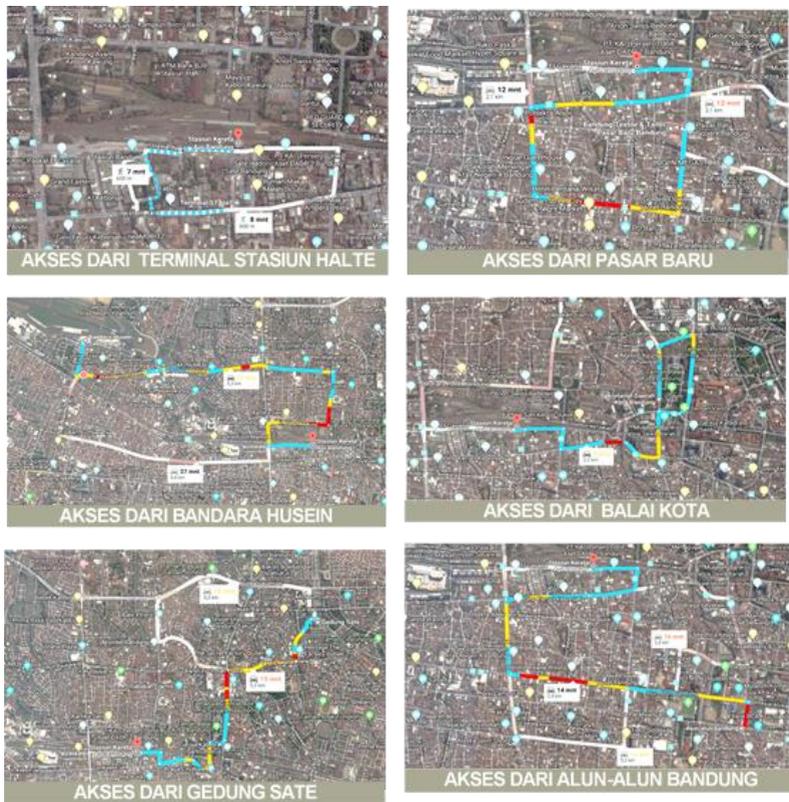


Gambar 3. 3 Kondisi eksisting stasiun

Sumber: Penulis

Fasilitas yang ada di Stasiun Kereta Api Bandung masih kurang memadai dan belum memberikan kenyamanan yang maksimal karena kurangnya perawatan yang baik. Dari situ perlu dibenahi dengan me-redesain Stasiun Kereta Api Bandung agar dapat memenuhi standar yang sudah ditetapkan.

B. Akseibilitas



Gambar 3. 4 Aksesibilitas

Sumber: Penulis

Potensi :

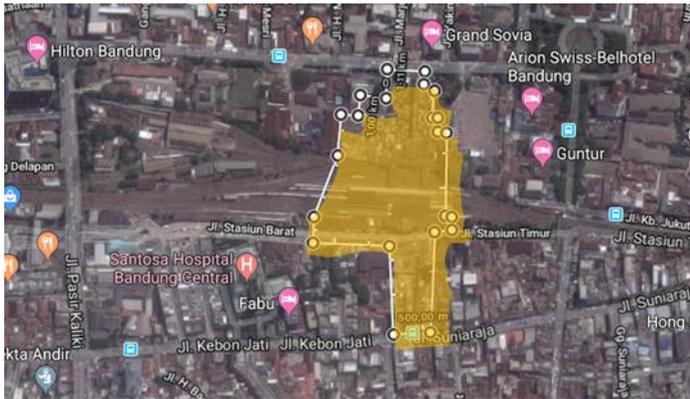
- Lokasi tapak berada di kawasan pusat kota yang mudah diakses dari berbagai arah sehingga mempermudah pengunjung

Luthfi Fauzyan Hermawanpraja, 2019

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN TERPAU KOTA BANDUNG

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

- Lokasi tapak sangat berdekatan dengan terminal angkutan umum di jalan suniaraja (ilustrasi lihat gambar)
 - Selain berdekatan dengan terminal angkutan umum, tapak juga dilewati oleh beberapa rute angkutan umum dan rute brt/ trans metro bandung
- Kendala:
- Tidak tersedianya akses menuju terminal angkutan umum sehingga pengguna kereta api yang akan naik kendaraan umum di terminal harus memutar
 - Tidak tersedianya area perhentian khusus untuk angkutan umum di jalan kebon kawung sehingga terjadi kemacetan di jalan tersebut
 - Kondisi jalan di stasiun timur kurang baik, terdapat banyak lubang di permukaan jalan membuat kurang nyamannya akses menuju ke stasiun
- C. Potensi Lingkungan

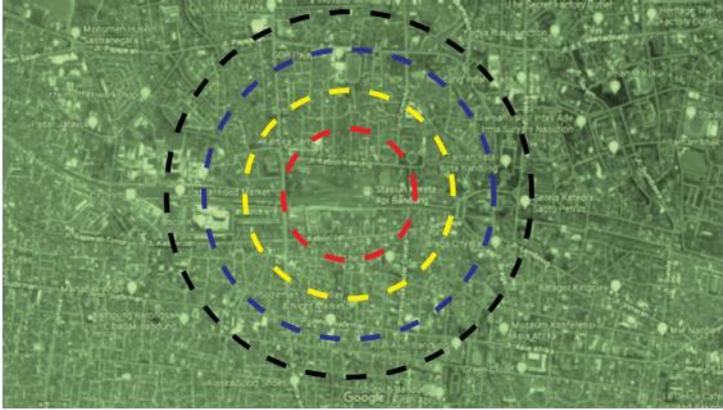


Gambar 3. 5 Potensi lingkungan

Sumber: Penulis

1. Area sekitar site sebagian besar merupakan perhotelan dan pertokoan sehingga dapat di jadikan penunjang bagi stasiun Bandung
2. View keluar site pada stasiun Bandung (utara) jalan Kebon Kawung sudah cukup baik karena bangunan area sekitar memiliki bentuk bangunan yang modern.

D. Insfrastruktur Kota



Gambar 3. 6 Infrastruktur Kota

Sumber: Penulis

Radius 250 M	Radius 500 M	Radius 800 M	Radius 1000 M
<ul style="list-style-type: none"> - Hotel Guntur - Arion Swiss-Behotel - Geary Hotel - Grand Sovia Hotel - RS Santosa - SMA Pasundan 3 - Fabu 	<ul style="list-style-type: none"> - RS Kebon Jati - UGD Pusat Mata Cicendo - Hotel Zodiak - Hotel Patradisa - Dinas Perikanan & Kelautan - SMP Pasundan 4 - Kedaton 	<ul style="list-style-type: none"> - Aston Braga Hotel - Kantor Walikota - Sekertariat Daerah Kota Bandung - Sekola Santa Angela - Dinas Pendapatan Kota Bandung - SMA Bandung - Novotel 	<ul style="list-style-type: none"> - Hotel California - RS Melinda 2 - Hotel Victory - SD Krusten 1 Penabur - SMA Kristen 2 Bina Bakti - SMP 9 Bandung - Primier La Grande

Tapak di keliling oleh massa bangunan yang ketinggiannya beragam dan gaya relatif simpel dan modern, namun ada beberapa massa bangunan yang kurang terurus yang dapat mempengaruhi tingkat ekonomi sekitar tapak. Tetapi untuk fungsi hotel dan bangunan yang relatif baru memiliki tampilan yang cukup bersih dan terawat.

Luthfi Fauzyan Hermawanpraja, 2019

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN TERPAU KOTA BANDUNG

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

E. Analisis kondisi eksisting tapak



Gambar 3. 7 Analisis eksisting tapak

Sumber: Penulis

1. Analisis Eksisting Luar Stasiun Utara Bandung



Gambar 3. 8 Analisis eksisting luar Stasiun Utara Bandung

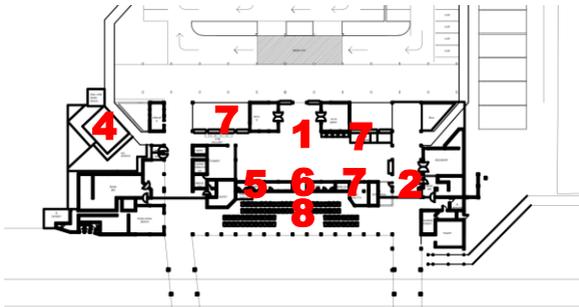
Sumber: Penulis

No	Gambar	Analisis
1		Tempat parkir motor kurang tertata dengan baik.

2		Tempat parkir mobil menghalangi bangunan stasiun.
3		Tempat parkir mobil inap kurang tertata dengan baik
4		Drop off kurang luas dan suka mengakibatkan kemacetan.
5		Tempat parkir VIP kurang strategis penempatannya.

Sumber: Penulis

2. Analisis Eksisting Dalam Stasiun Utara Bandung



Gambar 3. 9 Analisis eksisting dalam Stasiun Utara Bandung

Sumber: Penulis

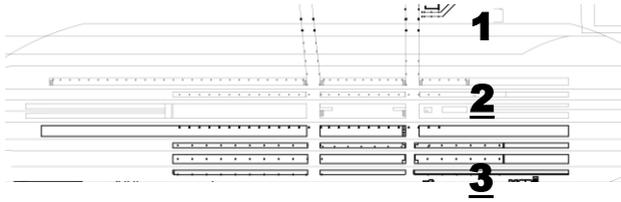
No	Gambar	Keterangan
1		Ruang tunggu tidak dapat menampung banyak penumpang.
2		Pintu keberangkatan hanya satu dan mengakibatkan penumpukan.

3		Pintu kedatangan hanya satu dan kurang lebar.
4		Mushola tidak dapat menampung banyak pengguna dan susah untuk dicari.
5		Loket tiket berada pada ruangan yang sempit yang mengakibatkan penumpukan .

6		Sudah ada tempat print tiket
7		Retail dan minimarket tidak mempunyai tempat untuk pelanggan dan zonasinya tidak tentu.
8		Ruang tunggu kosensi tidak dapat menampung pengguna dengan baik.

Sumber: Penulis

3. Analisis peron Stasiun Bandung



Gambar 3. 10 Analisis peron Stasiun Bandung

Sumber: Penulis

No	Gambar	Keterangan
1		<p>Peron no 7, 8, 9, dan 10 tidak memiliki atap dan jalur penyebrangan yang aman</p>
2		<p>Peron no 4, 5, dan 6 merupakan jalur keberangkatan antar kota dan provinsi. Peron disini memiliki atap namun tidak memiliki jalur penyebrangan yang aman</p>

3		Peron no 1, 2, dan 3 merupakan jalur keberangkatan local (Bandung Raya).
---	---	--

Sumber: Penulis

4. Analisis Stasiun Selatan Bandung



Gambar 3. 11 Analisis Stasiun Selatan Bandung

Sumber: Penulis

No	Gambar	Keterangan
1		Pintu masuk stasiun selatan yang merupakan bangunan heritage.

2		Terdapat loket tiket yang jumlah loketnya sedikit.
3		Pintu kedatangan yang berupa lorong dan sangat sempit.
4		Pintu keberangkatan hanya terdapat satu.

5		Terdapat ruangan VIP
6		Zona kantor stasiun Bandung
7		Terdapat restoran
8		Tempat jasa pengantar barang yang kurang terurus dan tidak mempunyai parkir untuk mobil barang.

9		Tempat pengangkutan barang ke dalam gerbong kereta.
---	---	---

Sumber: Penulis

F. Analisis Vegetasi

Vegetasi dapat menjadi buffer udara maupun kebisingan pada bangunan selain itu Vegetasi dapat menyejukan tapak dan juga bangunan. Pada site sudah terdapat vegetasi yang terdapat di area dalam dan area sekitar site stasiun Bandung, yaitu:

Nama pohon	Gambar
Pohon palem	

Pohon mangga	
Pohon Beringin	
Pohon Pinus	
Pohon Angsana	
Pohon Ketapang	

Tanaman Hias bayam merah			
Tanaman Corn plant			

Sumber: Penulis

3.1.4. Peraturan Bangunan/Kawasan Setempat

Lokasi tapak berada di kawasan pusat kota Bandung tepatnya pada koordinat 6.9146° S, 107.6024° E secara administrative kawasan stasiun Bandung terletak pada dua kecamatan yaitu Kecamatan Andir dan Kecamatan Cicendo, Kota Bandung Jawa Barat, dengan peraturan membangun:

$$\text{KDB: } 70\% \times 44.000 \text{ m}^2 = 30.800 \text{ m}^2$$

$$\text{KLB: } 1.4 \times 44.000 \text{ m}^2 = 61.600 \text{ m}^2$$

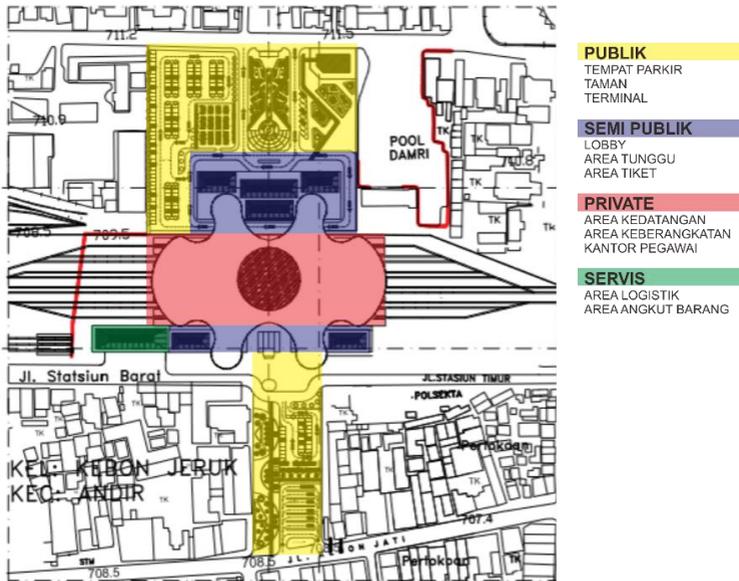
GSB: 6,5 m

$$\text{KDH: } 20\% \times 44.000 \text{ m}^2 = 8.800 \text{ m}^2$$

3.1.5. Tanggapan Fungsi

A. Zonasi Tapak

Zonasi tapak dihasilkan dari analisis eksisting di stasiun Bandung. Stasiun bagian utara merupakan area keberangkatan dan kedatangan dari luar kota maupun luar provinsi yang ada di pulau jawa. Stasiun bagian selatan merupakan area keberangkatan dan kedatangan dari kota-kota yang berada di Badung Raya.



Gambar 3. 12 Zonasi Dalam Tapak
Sumber: Penulis

- B. Pewadahan Aktivitas dan Kebutuhan Ruang
Berikut ini merupakan pewadahan aktivitas yang menampung dalam perencanaan stasiun terpadu kota Bandung:

Tabel 3. 1 Pewadahan aktifitas dan Kebutuhan Ruang

PENGGUNA	AKTIVITAS	KEBUTUHAN RUANG
Pengunjung (Berangkat)	Datang > parkir/area drop off > masuk > mencari informasi/ membeli tiket > menunggu/mencetak tiket/toilet/membeli makanan/pergi kemushola/kesehatan/ibu menyusui > pengecekan tiket > menunggu KA > jalan menuju peron > berangkat.	Area parkir Lobby / hall Customer service Loket tiket Tempat mesin pencetak tiket Ruang tunggu luar Ruang tunggu eksekutif

		Ruang tunggu VIP Tempat boarding pass Retail,café & resto Toilet & mushola Ruang tunggu dalam
Pengunjung (Datang)	Turun dari kereta > berjalan di peron > toilet > berjalan menuju pintu keluar > mengambil uang > menunggu jemputan, menuju moda transportasi lain (taksi, taksi online, damri, angkot, kereta gantung, pedestrian kota	ATM center Toilet Peron Drop off
Pengantar dan penjemput	Datang > parkir > masuk > mencari informasi > menunggu (orang yang di jemput) > pergi ke toilet > membeli makanan > pergi ke mushola > pulang	Area parkir Customer sevice Ruang tunggu penjemput Retail,café & resto Toilet & mushola
Kepala stasiun	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen/memasuki ruang kerja pengelola > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (memantau dan mengawasi pekerjaan perdivisi/memeriksa lapangan/menerima tamu/mengikuti rapat dan pertemuan) > pulang	Area parkir Lobby / hall Ruang pengelola Ruang kerja Ruang rapat Ruang tamu Retail,café & resto Toilet & mushola

Wakil kepala stasiun	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen/memasuki ruang kerja pengelola > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (bertanggung jawab terhadap bagian tata usaha dan adiministrasi stasiun/bertanggung jawab terhadap bagian keuangan/memeriksa lapangan/mengikuti rapat dan pertemuan)	Area parkir Lobby / hall Ruang pengelola Ruang kerja Ruang rapat Ruang tamu Ruang ADM dan keuangan Retail,café & resto Toilet & mushola
Administrasi kereta dan gerbong	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen/memasuki ruang kerja pengelola > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (mengatur administrasi kereta dan gerbong/melakukan transaksi perniagaan/menerima tamu/mengikuti rapat pertemuan) > pulang	Area parkir Lobby / hall Ruang pengelola Ruang kerja staff Ruang rapat Ruang tamu Retail,café & resto Toilet & mushola
Pegawai tata usaha, keuangan dan staff	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen/memasuki ruang kerja pengelola > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (bertanggung jawab terhadap bagian tata usaha dan administrasi stasiun kereta api/bertanggung jawab	Area parkir Lobby / hall Ruang pengelola Ruang kerja staff Ruang rapat Retail,café & resto Toilet & mushola

	terhadap bagian keuangan stasiun/ rapat) > pulang	
PPKA (Pemimpin Perjalanan Kereta Api)	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen/memasuki ruang kerja pengelola > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (mengatur perjalanan kereta api berangkat dan datang/menjaga keamanan perjalanan kereta api/menerima tamu/rapat) > pulang	Area parkir Lobby / hall Ruang PPKA Ruang kerja Ruang rapat Ruang tamu Retail,café & resto Toilet & mushola
Pelayan pengunjung	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (melayani setiap kebutuhan, masukan dari penumpang/memberikan informasi perubahan dan pembatalan tiket kereta api/memberikan informasi kereta api) > pulang	Area parkir Lobby / hall Ruang costumer service Ruang kerja staff Retail,café & resto Toilet & mushola
KKBH (Kepala Kiriman Barang)	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (mengatur pelayanan angkutan kiriman barang hantaran/ menerima tamu/mengikuti rapat) > pulang	Area parkir Lobby / hall Ruang PPKA Ruang kerja Ruang rapat Ruang tamu Retail,café & resto Toilet & mushola
Pegawai barang	Datang > parkir > masuk kantor pengelola/absen > masuk ruang barang > pergi ke toilet/membeli	Area parkir Ruang barang Boarding pass

	makanan/pergi ke mushola > bertugas (mengecek barang/ menimbang barang/ memperhitungkan berat barang dan harga/memasukan barang ke gerbong) > pulang	Tempat penimbangan Tempat memasukan barang ke gerbong Retail,café & resto Toilet & mushola
Pegawai keamanan	Datang > parkir > masuk kantor keamanan/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (menjaga keamanan stasiun/menjaga area bording pass/memandu pengunjung dan menerima tamu/menerapkan sanksi-sanksi sesuai peraturan UUD/menangkal, menangkap, menyelidiki, serta membuat laporan kejadian-kejadian sesuai peraturan UUD) > pulang	Area parkir Lobby / hall Ruang keamanan Ruang kerja Retail,café & resto Toilet & mushola
PKD (Petugas Keamanan Dalam)	Datang > parkir > masuk kantor keamanan/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (menjaga keamanan di lingkungan kereta/berperan aktif jika terjadi kecelakaan atau peristiwa pada stasiun/memberikan pelayanan kepada	Area parkir Lobby / hall Ruang keamanan Ruang kerja Retail,café & resto Toilet & mushola

	penumpang/melakukan pengecekan kondisi luar rangkaian kereta untuk menjaga keamanan) > pulang	
Satpam Stasiun	Datang > parkir > masuk pos keamanan/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (menjaga keamanan dalam stasiun/memberikan pelayanan kepada pengunjung) > pulang	Area parkir Lobby / hall Pos keamanan Retail,café & resto Toilet & mushola
Pegawai teknisi	Datang > parkir > masuk ruang utilitas/absen/memasuki ruang kerja pengelola > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (mengecek kebutuhan kereta api/mengisi bahan bakar/ruang utilitas) > pulang	Area parkir Ruang utilitas Retail,café & resto Toilet & mushola
Petugas kebersihan	Datang > parkir > masuk gudang/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (membersihkan semua ruangan yang ada distasiun/membuang sampah/merawat fasilitas yang ada di stasiun) > pulang	Area parkir Gudang Janitor Retail,café & resto Toilet & mushola Tempat pembuangan sampah Semua area stasiun

Petugas kebersihan kereta api	Datang > parkir > masuk gudang/absen > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (membersihkan semua ruangan yang ada dikereta api/membuang sampah/mencuci kereta api/mengisi tangka air kereta api) > pulang	Area parkir Gudang Area kereta api Tempat pembuangan sampah Tempat pengisian tangki Retail,café & resto Toilet & mushola
Pegawai retail, café dan resto	Datang > parkir > masuk ruang retail café dan resto > pergi ke toilet/membeli makanan/pergi ke mushola > bertugas (berjualan/melayani pembeli/menyediakan tempat makan) > pulang	Area parkir Lobby/hall Retail,café & resto Tempat makan Toilet & mushola

Sumber: Penulis

3.1.6. Tanggapan Lokasi

A. Analisis Kontur

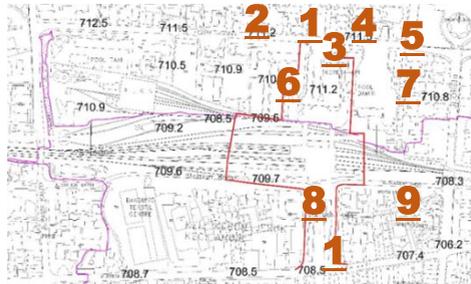
Lahan tapak memiliki topografi lahan yang tidak berkontur atau relatif datar sehingga dapat menjadi keuntungan dalam pembangunan yang dapat digunakan dengan optimal.



Gambar 3. 13 Analisis kontur
Sumber: Penulis

B. Analisis view

View Keluar Tapak



Gambar 3. 14 Analisis view keluar tapak
Sumber: Penulis

No	Gambar	Keterangan
1		Kondisi jalan utara penuh dengan parkir taxi

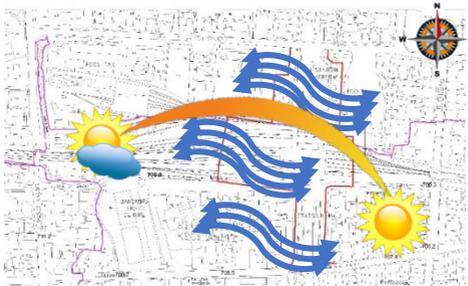
2		Terdapat toko oleh-oleh yang berada dekat pintu keluar stasiun Bandung
3		Terdapat tempat parkir dan bengkel damri di depan pintu masuk/ di depan site
4		Terdapat hotel Grand Sovia yang berada tidak jauh dari stasiun Bandung
5		Terdapat hotel Geary yang berada tidak jauh dari stasiun Bandung

6		Terdapat lahan kosong di stasiun utara tepatnya di sebelah kiri stasiun utara berdekatan dengan parkir inap kendaraan mobil
7		Terdapat tempat pool damri
8		Kantor daop 2 yang berada di depan pintu keluar stasiun bandung (selatan)
9		Kantor peska yang berada di jalan stasiun timur

10		Terdapat ruko-ruko dan banyaknya angkot dan elef yang parkir
----	---	--

Sumber: Penulis

C. Analisis Matahari dan Angin



Gambar 3. 15 Analisis matahari dan angina

Sumber: Penulis

Potensi:

Matahari

- Matahari berpotensi sebagai pencahayaan alami didalam bangunan sehingga dapat menghemat penggunaan pencahayaan buatan
- Lahan mendapat cahaya matahari langsung maupun tidak langsung sehingga dapat mengoptimalkan pencahayaan alami pada bangunan.
- Tidak terhalangi oleh bangunan tinggi yang berada disekitarnya. Sehingga lebih mudah untuk mendapatkan cahaya langsung dari matahari.

Angin

Angin berpotensi sebagai penghawaan alami didalam bangunan sehingga dapat menghemat penggunaan penghawaan buatan.

Kendala:

Matahari

- a. Masuknya cahaya matahari yang berlebihan dapat menyebabkan ketidaknyamanan termal yang menyebabkan konsumsi energi bertambah untuk sistem pengkondisian udara.
- b. Jika menggunakan bidang transparan maka harus memikirkan dampak yang dihasilkan dari refleksi kaca tersebut bagi lingkungan sekitar

Angin

Lokasi site merupakan daerah yang dilewati banyak kendaraan, sehingga terdapat banyak polusi dan debu yang terbawa angin. Terutama pada jalan Stasiun Timur.

Solusi:

- a. Membuat bukaan yang terhindar dari sinar matahari
- b. Menggunakan material yang dapat mengurangi sinar matahari yang berlebihan pada bagian bukaan.

D. Analisis Kebisingan



Gambar 3. 16 Analisis kebisingan

Sumber: Penulis

Keterangan :

-  Intensitas kebisingan tinggi
-  Intensitas kebisingan rendah

Luthfi Fauzyan Hermawanpraja, 2019

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN TERPAU KOTA BANDUNG

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

Standar kebisingan sesuai peraturan menteri kesehatan republic Indonesia No.718/Kes/Per/XI/1987 tertang kebisingan yang berhubungan dengan kesehatan:

Tabel 3. 2 Standar kebisingan

ZONA	INTENSITAS	PERUNTUKAN
A	35 – 45 dB	Tempat penelitian, rumah sakit, tempat perawatan kesehatan/social & sejenisnya
B	45 – 55 dB	Perumahan, tempat pendidikan dan rekreasi
C	50 – 60 dB	Perkantoran, perdagangan dan pasar
D	60 – 70 dB	Industri, pabrik, stasiun KA, terminal bis dan sejenisnya

Sumber: Peraturan Menteri Kesehatan RI No. 718/Kes/Per/XI/1987

Menurut peraturan mentri kesehatan republic Indonesia No.718/Kes/Per/XI/1987 tertang kebisingan yang berhubungan dengan kesehatan stasiun kereta api mempunyai intensitas kebisingan sebesar 60 – 70 dB.

Tabel 3. 3 Standar kebisingan kereta api

INTENSITAS	PERUNTUKAN
35 dB	suara lemah berbisik
85 dB	batas aman, sebaiknya gunakan pelindung telinga
90 dB	dapat merusak pendengaran dalam waktu 8 jam

100 dB	merusak pendengaran dalam waktu 2 jam
105 dB	merusak pendengaran dalam waktu 1 jam
115 dB	merusak pendengaran dalam waktu 15 menit
120 dB	merusak pendengaran dalam waktu 7,5 menit
125 dB	ambang rasa nyeri ditelinga bagian dalam
140 dB	membahayakan pendengaran dalam waktu singkat

Sumber: Peraturan Menteri Kesehatan RI No. 718/Kes/Per/XI/1987

Solusi:

- a. Membuat rencana bangunan Stasiun pada site Jl. Kebon Kawung sesuai dengan kondisi eksisting (agak jauh dari pintu masuk site) supaya sumber kebisingan tidak terasa oleh pengguna bangunan
- b. Tanaman dapat di pakai sebagai buffer kebisingan kendaraan dan kereta api

E. Analisis Bangunan Heritage

Ciri khas dari bangunan stasiun Bandung adalah kaca patri lunette yang ada di fasad bangunan hall. Lunette pada fasad hall terdiri dari lima lunette kecil dengan bahan kaca timah yang didominasi oleh warna biru dan putih jernih. Persegi panjang sebagai bentuk dasar, sedangkan yang berwarna biru berbentuk segi tiga, belah ketupat, dan persegi panjang sebagai ornamen.



Gambar 3. 17 Kaca Lunette

Sumber: Penulis

Bangunan lama stasiun Bandung didominasi oleh bidang masif, dengan jendela-jendela memanjang horisontal berteralis. Pada beberapa sisi bangunan, pada bagian atas terdapat pula jendela memanjang vertikal. Terdapat garis-garis horizontal pada fasad bangunan dengan warna yang berbeda dengan warna dinding.



Gambar 3. 18 Jendela Stasiun Selatan

Sumber: Penulis

3.1.7. Tanggapan Tampil Bentuk Bangunan

Bentuk bangunan diambil berdasarkan tema yang di pakai yaitu kontekstual dimana kontekstual ini sendiri melihat pada bangunan stasiun selatan yang merupakan bangunan konservasi. standar perancangan dari PT KAI yang mengharuskan mengikuti jalur kereta api itu sendiri.

3.1.8. Tanggapan Struktur Bangunan

A. Sub structure

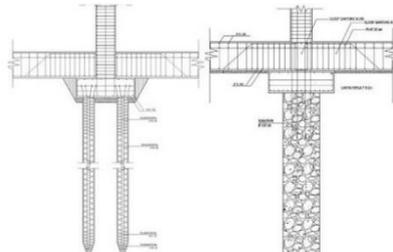
Terdapat 2 jenis pondasi. Pada bangunan gedung utara dan gedung selatan menggunakan pondasi tapak, karena bangunan hanya 1 lantai dengan tinggi *ceiling* 6 meter. Untuk bangunan *skywalk* pondasi yang digunakan ialah pondasi tiang pancang, karena bangunan ini termasuk bangunan bentang lebar.



Gambar 3. 19 Pondasi tapak pada bangunan stasiun

Sumber: <http://arafuru.com/sipil/pengertian-pondasi-tapak-kelebihan-dan-kekurangannya.html>

Diunduh: Selasa, 14-05-2019



Gambar 3. 20 Pondasi tiang pancang pada bangunan *skywalk*

Sumber: <http://bangunan88.com/blog/jenis-jenis-pondasi-tiang-pancang-dan-cara-pemasangannya>

Diunduh: Selasa, 14-05-2019

B. Upper structure

Bangunan gedung utara dan selatan menggunakan struktur atap kuda-kuda baja ringan dengan kombinasi kaca supaya cahaya alami langsung masuk dengan demikian mengurangi pemakaian lampu pada siang hari.



Gambar 3. 21 Penggunaan struktur atap kuda-kuda baja ringan pada bangunan stasiun

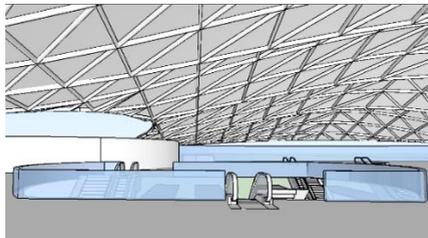
Sumber:

https://www.academia.edu/12061846/RANGKA_ATAP_BAJA_RINGAN

Diunduh: Selasa, 14-05-2019

Sedangkan untuk bangunan *skywalk* struktur atap yang digunakan adalah rangka batang/truss dengan bentuk melengkung. Secara umum terdapat 2 jenis struktur atap rangka batang, yaitu rangka batang bidang (plane truss) dan rangka batang ruang (space truss). Rangka batang bidang yang diterapkan pada bangunan, karena menambah estetika ruang bangunan *skywalk*. Bahan yang digunakan adalah baja pipa dengan diameter 10 cm sebagai rangka pengisi dan baja pipa dengan diameter 20 cm sebagai rang

ka terluar. Sistem sambungan dengan las dan baut. Gording yang digunakan adalah baja CNP dengan penutup atap berbahan zinalume.



Gambar 3. 22 Penggunaan struktur atap rangka batang bidang pada bangunan *skywalk*

Sumber: Penulis

3.1.9. Tanggapan Kelengkapan Bangunan

Kelengkapan material yang digunakan pada bangunan ini terdiri atas:

Luthfi Fauzyan Hermawanpraja, 2019

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN TERPAU KOTA BANDUNG

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu

A. Kaca stopsol dark blue

Kaca ini digunakan pada bangunan *skywalk*, karena kaca stopsol dilapisi dengan pelapis transparan tipis dari oksida logam (sebagai lapisan pemantul) melalui proses pyrolysis. Lapisan kaca reflektif ini bersifat memantulkan cahaya dan panas, serta mampu memberikan penampilan yang mewah, sekaligus menurunkan beban energi pengkondisian udara.



Gambar 3. 23 Penggunaan kaca stopsol pada bangunan *skywalk*

Sumber: Penulis

B. Kaca tempered

Kaca tempered adalah jenis kaca yang memiliki kekuatan yang sangat tinggi, dibandingkan dengan kaca biasa. Kaca ini



digunakan untuk railing kaca pada tangga/void pada interior terminal.

Gambar 3. 24 Penggunaan kaca tempered untuk railing

Sumber: <http://teguhkaryakaca.com/kategori-kaca/berbagai-jenis-kaca/kaca-tempered/>

Diunduh: Selasa, 14-05-2019

C. Alumunium composit panel

Alumunium Composite Panel (ACP) ini digunakan pada dinding bangunan *skywalk* untuk memberikan kesan megah, serta pemilihan warna menggunakan putih supaya kontekstual

dengan bangunan *heritage*. Lembaran Aluminium Composite Panel biasanya diproduksi dengan ukuran ketebalan 1-10 mm, dan lebar 1.200-1.600 mm. Lapisan permukaan aluminium yang dilapisi dengan polyester akan menambah daya tahan, stabilitas, dan tahan terhadap iklim dan korosi



Gambar 3. 25 Penggunaan ACP untuk lapisan dinding bangunan *skywalk*

Sumber: <https://www.arsitag.com/article/mengenal-alumunium-composite-panel-acp>

Diunduh: Selasa, 14-05-2019

D. Warna

Warna cat pada bangunan fasad mengikuti standar bangunan *heritage*. Untuk bangunan gedung utara dan timur dipilih warna cat abu tua, sedangkan bangunan *skywalk* berwarna putih, untuk memberikan kesan kontras atau disebut juga jukstaposisi dimana bangunan kuno (zaman romawi, yunani, dll) di sandingkan dengan bangunan pada zaman modern (*highrise*, *postmodern*, *modern*, dll).

Tabel 3. 4 Pemilihan warna bangunan stasiun

Jenis Warna	Bangunan Non Heritage	Bangunan Heritage
Warna Dasar	Putih (kode 2290M Brilliant White merk Dulux/setara); Krem (kode 44518 Ruby Sand merk Dulux/setara)	Putih (kode 2290M Brilliant White merk Dulux/setara)
Kombinasi Warna	Gradasi Warna Abu Tua	Gradasi Warna Abu Tua
Aksen Warna (Bila Diperlukan)	Oranye (kode 43044 Teracotta merk Dulux/setara); Abu Tua (kode 30GG 52/011 Frost Grey merk Dulux/setara)	Oranye (kode 43044 Teracotta merk Dulux/setara)

Sumber: Peraturan PT. KAI

Luthfi Fauzyan Hermawanpraja, 2019

PERENCANAAN DAN PERANCANGAN STASIUN TERPAU KOTA BANDUNG

Universitas Pendidikan Indonesia | repository.upi.edu | perpustakaan.upi.edu