

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kawasan Kota Bandung terjadi suburbanisasi yang diakibatkan Oleh pertumbuhan jumlah penduduk dan keterbatasan lahan yang berujung pada persoalan transportasi. Kawasan perkotaan Bandung memiliki daya tarik sebagai tujuan perjalanan dan akumulasi berbagai aktivitas ekonomi, pemerintah, sosial dan budaya serta membangkitkan pergerakan komuter dari kawasan pinggiran menuju kawasan perkotaan. Hal tersebut memberikan dampak negatif pada pergerakan lalu lintas kawasan Kota Bandung sebagai akibat dari tidak tersedianya infrastruktur transportasi yang efektif dan dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan Bandung (Widyahari&Indradjati, 2015). Untuk mengurangi beban lalu lintas, perlu pembangunan yang diarahkan untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih efektif, efisien dan berkelanjutan sehingga mampu mendorong terciptanya mobilitas dan aksesibilitas kegiatan masyarakat dengan baik. Hal tersebut dapat dilakukan dengan pengintegrasian terhadap konsep pengembangan perkotaan untuk mengatasi gejala urban sprawl dan ketergantungan penduduk terhadap penggunaan kendaraan pribadi, yaitu dengan menerapkan pengembangan kawasan berbasis TOD. Berkenaan dengan perencanaan pembangunan Kota Bandung dengan konsep *live, work, and play* (kehidupan, pekerjaan dan wisata/hiburan), perencanaan konsep struktur ruang kota Bandung mendatang akan diarahkan pada pola polisentrik yang diharapkan akan menumbuhkan perkembangan Kota Bandung menuju compact city atau pertumbuhan kota yang terpadu dan teratur (BUMP, 2013).

Transit oriented development atau disingkat menjadi TOD merupakan salah satu pendekatan pengembangan kota yang mengadopsi tata ruang campuran dan maksimalisasi penggunaan angkutan massal seperti Busway/BRT, Kereta api kota (MRT), Kereta api ringan (LRT), serta dilengkapi jaringan pejalan kaki/sepeda. TOD merupakan Kawasan yang saling terintegrasi dengan radius pelayanan 400 m hingga 600 m. Stasiun kereta api adalah fasilitas operasi kereta api atau tempat kereta api berhenti secara teratur untuk menaik turunkan penumpang atau membongkar-muat barang. Umumnya paling tidak memiliki satu peron di sisi jalur rel dan bangunan utama yang menyediakan layanan tambahan seperti penjualan tiket dan ruang tunggu. Jika sebuah stasiun berada pada jalur tunggal, stasiun ini sering memiliki sepur belok untuk mengontrol persilangan dan persusulan antarkereta api. Stasiun dapat berada di permukaan tanah, bawah tanah, atau di jalur layang. [1]

Stasiun tidak hanya tempat pemberhentian kereta dan tempat para penumpang naik turun kereta api, tapi juga tempat menunggu kereta api yang akan datang [2]. Kegiatan transportasi angkutan rel terus meningkat, ditandai dengan jumlah penumpang kereta api tertinggi di Stasiun [3]. Sebagai landasan dalam tahap perancangan arsitektur yang menitik beratkan pada dua aspek yaitu pola sirkulasi dan tata ruang. Penekanan desain pada kedua aspek ini guna menjamin keselamatan, keamanan, kenyamanan dan kelancaran bagi penumpang kereta api [4].

Dalam rencana induk transportasi daerah Jawa barat Khususnya Kota Bandung pada tahun 2017 – 2021 terdapat 3 kawasan yang akan dijadikan sebagai Kawasan TOD (Transit Oriented Development) yaitu Tegalluar Bandung (Gede Bage), Walini di Kabupaten Bandung Barat, dan sekitar wilayah Rebana (Cirebon, Patimban, dan Majalengka). Dari 3 rencana kawasan tersebut, yang akan menjadi Pusat Transportasi umum di Jawa barat adalah Kawasan TOD Tegal Luar Kabupaten Bandung, yang berlokasi di Kawasan Bandung Teknopolis GedeBage. 3 lokasi tersebut di rencanakan sebagai calon Ibu Kota Jawa Barat. Kawasan TOD Tegal Luar ini direncanakan menjadi penghubung Bandung Teknopolis dengan Bandung Raya, Jawa Barat dan sekitarnya hingga luar Provinsi Jawa Barat. Yang di rencanakan Terintegrasi antara fungsi kota yang sudah di rencanakan. TOD Tegalluar Gede bage yang merupakan stasiun akhir dari jalur kereta cepat (high speed rail). Stasiun Tegalluar Gede bage akan terhubung dengan Stasiun Bandung dengan jalur sepanjang 15 km. Jalur tersebut akan dilayani oleh kereta ringan (light rail transit). Trase Tegalluar-Stasiun Bandung diharapkan dapat mengurai kemacetan di Kota Bandung. [5]

Pada perancangan ini menggunakan tema Futuristik . Futuristik adalah suatu paham yang mengarah ke masa depan dengan kebebasan mengekspresikan ide gagasan kedalam suatu bentuk tampilan yang tidak biasa, kreatif dan inovatif (Haines, 1950). Futuristik sejalan dengan perkembangan teknologi, dengan semakin maju teknologi yang diciptakan manusia, maka keberadaan futuristik akan semakin berkembang. Karakteristik arsitektur futuristik pada tampilan bangunan menurut Haines (1950) di antaranya yaitu gubahan massa yang dinamis dan ekspresif dengan bentuk desain yang praktis dan fleksibel, tampil lebih sederhana tetapi berani menggunakan corak warna maupun permainan garis miring, serta penggunaan teknologi terbaru pada material dan struktur. Pada konsep pengembangan berbasis transit merupakan konsep penataan kawasan yang mengintegrasikan perencanaan ruang dengan sistem transportasi kota. Tata ruang Kawasan berbasis transit terdiri dari area permukiman campuran, pertokoan, perkantoran, ruang terbuka, dan fasilitas publik dalam lingkungan yang walkable, dan nyaman untuk bergerak baik dengan fasilitas transit, sepeda, berjalan kaki, maupun mobil [6].

Faktor yang dapat mempengaruhi kepuasan penumpang adalah fasilitas. Menurut Kotler (Kotler, 2005) fasilitas merupakan segala sesuatu yang bersifat peralatan fisik dan disediakan oleh pihak penjual jasa untuk mendukung kenyamanan konsumen [7].

Fasilitas publik yang terintegrasi satu dengan lainnya dengan berbasis pembangunan berorientasi TOD bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang mendorong penggunaan transportasi publik seperti bus dan mengurangi penggunaan mobil pribadi melalui peningkatan aksesibilitas dan mobilitas yang baik [8].

TOD akan menghasilkan kawasan yang kompak dan multi-fungsi di dalam radius nyaman berjalan kaki (*walkable distance*) dari stasiun transit yang berkapasitas tinggi [9]. Jalur pejalan kaki berperan penting dalam kehidupan masyarakat perkotaan, karena memudahkan mobilitas warga, menghubungkan antar tempat, serta menghubungkan tempat dengan sarana transportasi umum [10]. Karakteristik dari pengguna jalur pejalan kaki dan daerah yang direncanakan sebagai jalur pejalan kaki ini harus dipelajari untuk tujuan meminimalisasi konflik antara arus pejalan kaki dan arus kendaraan, meningkatkan keselamatan bagi pejalan kaki dan mengurangi penundaan arus lalu lintas [11]. Beberapa elemen pendekatan desain arsitektur perilaku terhadap sirkulasi yang dapat meningkatkan *walkability* diantaranya kepuasan terhadap nilai kenyamanan, aman, dan atraktif dengan akses yang menerus tanpa terputus [12].

1.2 Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan. Rumusan Masalah yang dapat dipaparkan dari perancangan stasiun tersebut adalah.

1. Bagaimana menciptakan Kawasan transit yang terintegrasi di dalam Kawasan industri, perdagangan, perumahan, pemukiman dengan pusat kota.
2. Bagaimana pengaplikasian tema arsitektur futuristik terhadap kawasan Berbasis TOD, berdasarkan desain terhadap kegiatan penggunaa.

1.3 Tujuan dan Sasaran

Berdasarkan latar belakang yang telah di paparkan. Tujuannya untuk mendesain Kawasan terintegrasi moda transportasi massal, merancang stasiun. Konsep Transit Oriented Development (TOD) ini menawarkan alternative menuju pola pengembangan dengan menyediakan fungsi – fungsi working, living, leasure dalam populasi yang beraneka ragam, dalam kepadatan yang rendah sampai yang tinggi dengan konfigurasi fasilitas pedestrian dan akses transit. Konsep Transit Oriented development (TOD) Di awali dengan konsep aktivitas pergerakan manusia,

baik dengan moda maupun berjalan. Pusat pusat aktivitas di hubungkan antara satu dengan yang lain dalam jarak tempuh berjalan yang nyaman dan aman sebagai upaya untuk mengurangi pergantian antar moda (Wijaya, 2009).

1. Kriteria Fasilitas Umum

- a) Bangunan memiliki akses langsung ke Jalan dengan entrance, balkon, dll.
- b) Intensitas, orientasi, dan bangunan harus mendukung area komersial yang aktif, mendukung pengguna transit, dan memperkuat ruang public.

2. Area Komersial

- a) Tata guna lahan yang dikembangkan dengan prinsip mixed used.
- b) Menggabungkan fungsi retail dan perkantoran yang membuat kawasan aktif sepanjang hari, secara vertikal dan horizontal.
- c) Kawasan dibuat atraktif, aman, dan aksesibel dengan berjalan kaki.
- d) Jumlah parkir akan lebih banyak.
- e) Memiliki karakter urban yang kuat dan menarik secara visual atau fasadnya.

1.4 Penetapan Lokasi

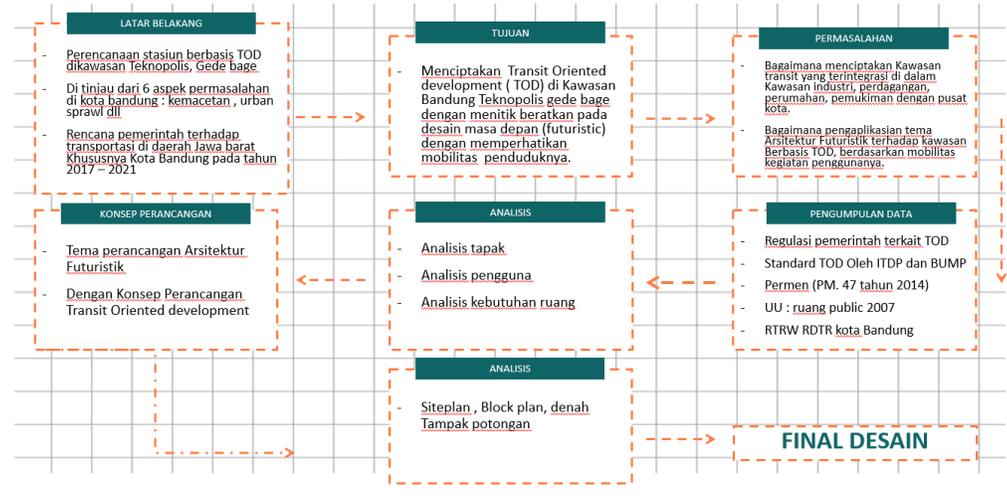
Lokasi Perancangan Kawasan TOD yang berlokasi di Kawasan Gedebage yang nantinya menjadi Kawasan Bandung Teknopolis Gedebage. Di pilihnya lokasi tersebut agar dapat menunjang kawasan TOD. Dan menjadi rekomendasi perencanaan BUMP kota Bandung. Terdapat beberapa perencanaan kawasan transit tersebut yaitu rencana pengembangan PPK gedebage; akan dibangun tod dengan terminal terpadu antara moda kereta api (heavy rail & Monorail), bus antarkota (akaP & akdP), dan brt. (rencana dalam RTRW kota Bandung 2011-2031), yang berada di kawasan terpadu gedebage yang mencakup kawasan perumahan, perkantoran, pendidikan, kawasan komersial, dan kawasan wisata.

1. Alamat : Jl. Cimencrang
2. Kecamatan : Gedebage
3. Kelurahan : Rancanumpang
4. Fungsi Bangunan : Wilayah kota
5. SWK : Gede bage
6. Kawasan : Perumahan penduduk dan Perdagangan
- 7.

1.5 Metode Perancangan

Metode – metode yang akan di terapkan terhadap pemecahan permasalahan perancangan adalah sebagai berikut:

METODE PERANCANGAN



*Diagram 1.1 Metode Perancangan
Sumber Diagram 1.1. Dokumen Pribadi*

1.6 Lingkup Perancangan

Ruang lingkup akan di jelaskan dalam bentuk tabel sebagai berikut,

*Tabel 1 Lingkup Rancangan
Sumber Tabel 1.1. . Dokumen Pribadi*

Spasial	Konten	Desain
Lokasi yang terletak di Kawasan Bandung Teknopolis Gede Bage. Jl. Cimencrang Kecamatan Gede bage,	Standar ruang stasiun , TOD Zonasi tapak	Pengaplikasian Prinsip TOD pada simpul transit: - Walk - Cycle - Connect - Transit - Compact - Shift
	Sirkulasi, lingkungan	Pengaplikasian Tema Arsitektur Futuristik di Kawasan transportasi : Stasiun KA Pengaplikasian Konsep Transit Oriented Development pada Perancangan Stasiun KA



Gambar 1. Lokasi Perancangan Sumber Gambar 1. Dokumen Pribadi

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I Pendahuluan

Dalam Bab 1 Pendahuluan penulis membahas mengenai latar belakang, rumusan permasalahan serta tujuan dan sasaran, Penetapan lokasi, metode perancangan, Ruang lingkup perancangan, dan Sistematika Penulisan.

BAB II Tinjauan Perancangan

Dalam Bab Tinjauan Perancangan penulis membahas mengenai tinjauan umum dari tugas akhir yang berisi studi literatur, Studi banding proyek sejenis, Elaborasi tema, Studi banding tema sejenis, tinjauan khusus, Lingkup perancangan, Analisis Aktivitas, pelaku, fungsi, kebutuhan ruang, serta Program ruang dan bangunan.

BAB III Tinjauan Lokasi Perencanaan dan Perancangan

Dalam Bab Tinjauan Lokasi Perencanaan dan Perancangan membahas mengenai Latar belakang penetapan lokasi, penetapan lokasi, Kondisi fisik lokasi Peraturan bangunan/kawasan setempat, dan analisis site lokasi tapak.

BAB IV Konsep Rancangan

Dalam Bab IV Konsep Rancangan membahas mengenai Konsep Gubahan massa, Zoning atau Pemintakatan, Sirkulasi dalam dan luar ruangan.

BAB V Rancangan Preliminer

Dalam Bab V Rancangan Preliminer membahas mengenai Rencana Tapak, Denah Lantai Dasar, Denah Lantai Atas, Tampak serta Potongan.