

BAB-5

PERANCANGAN

STASIUN BANDUNG

5.1. Rencana Pengembangan Stasiun Bandung oleh PT. KAI

Meskipun terbilang lambat, kota Bandung senantiasa mengalami pertumbuhan dari waktu ke waktu. Sebagai salah satu gerbang kedatangan pengunjung di kota ini, Stasiun Bandung pun seharusnya bisa merespon pertumbuhan ini. Respon ini bisa dalam bentuk akomodasi penambahan jumlah penumpang, ataupun peningkatan kualitas Stasiun Bandung sebagai sebuah stasiun sibuk yang semestinya memberikan pelayanan yang terbaik kepada para pengunjungnya.

Ditanya tentang adanya rencana pengembangan Stasiun Bandung, mantan Kadaop II PT.KAI, Bpk. Makbul Sujudi, menjawab ya. Menurutnya, selama ini pihak PT.KAI telah mencoba melemparkan tawaran kepada berbagai pihak swasta untuk mengajukan proposal pengembangan Stasiun Bandung. Pihak-pihak swasta tersebut umumnya mengajukan usulan untuk mengembangkan Stasiun Bandung beserta seluruh lahan yang dimiliki PT.KAI, dimulai dari pool bus Damri di sisi timur, dekat dengan gedung Pakuan, hingga pool taksi 4848, di dekat Paskal Hypersquare, untuk menjadi sebuah Sentra Komersil baru di kawasan Bandung Tengah. Di sentra komersil ini nantinya akan berdiri kompleks kantor, hotel, pertokoan, dan beberapa lainnya yang terintegrasi. Stasiun Bandung sendiri diusulkan dikembangkan menjadi sebuah pusat perbelanjaan (mall) dengan fungsi stasiun kereta api yang terdapat di dalamnya.

Berkaitan dengan usulan ini, banyak dari pihak PT.KAI, termasuk Bpk.Makbul, yang menyatakan keberatan. Selain tidak setuju dengan komersialisasi penuh Stasiun Bandung dimana stasiun pada akhirnya hanya menjadi bagian kecil dari fasilitas komersial tersebut, tampaknya ada kesulitan dalam hal penggalangan dana dari para sponsor untuk mewujudkan proyek sebesar ini. Hal ini diperparah oleh minimnya dukungan dari Pemda, dengan lambatnya laju perbaikan dan pertumbuhan infrastruktur kota Bandung saat ini.



5.1. Area Stasiun Bandung dan lahan di sekitar Stasiun Bandung yang dimiliki PT.KAI

Ditanya lebih lanjut tentang konsep pengembangan Stasiun Bandung di masa depan, Bpk.Makbul menjelaskan bahwa nantinya sebagai salah satu gerbang kedatangan di kota Bandung, Stasiun Bandung harus dikembangkan dan memiliki fungsi yang sesuai dengan "gerbang kedatangan" tersebut. Stasiun harus memiliki fasilitas penginapan, biro wisata, restoran, dan bus/kendaraan sewa bagi para pengunjung yang ingin berkeliling kota Bandung. Trend yang nantinya diinginkan beliau adalah pengunjung benar-benar bisa mengandalkan Stasiun Bandung sebagai fasilitator/akomodator kedatangan mereka ke kota Bandung. Di stasiun ini pengunjung dapat menemukan berbagai fasilitas untuk memenuhi kebutuhan mereka dalam menjelajahi kota Bandung. Dengan ini, pengunjung nantinya tidak perlu lagi membawa mobil untuk mengunjungi kota Bandung. Mereka cukup membawa diri mereka ke Stasiun Bandung.

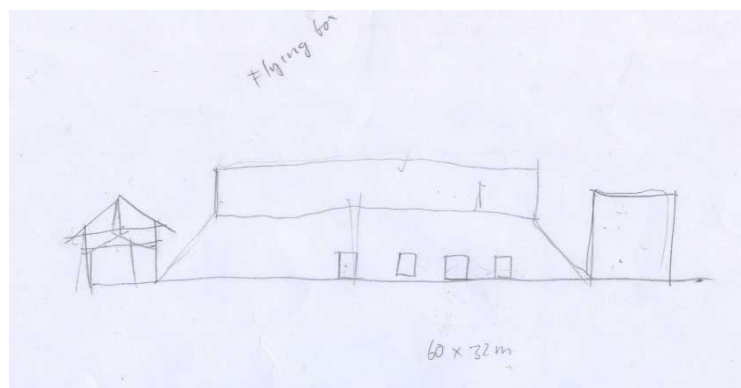
5.2. Perancangan Stasiun Bandung oleh Praktikan Tugas Akhir

Dalam Tugas Akhirnya, "Pengembangan Stasiun Bandung", praktikan melakukan perancangan terhadap Stasiun Bandung dengan berlandaskan pada permasalahan-permasalahan yang dihadapi Stasiun Bandung saat ini dan potensi-potensi yang dimiliki Stasiun Bandung di masa depan.

5.2.1. Penciptaan Penghubung Peron di Stasiun Bandung

Praktikan memulai perancangan pengembangan Stasiun Bandungnya dengan melakukan pemudahan pencapaian kereta api di Stasiun Bandung bagi para penumpang. Kesulitan yang dihadapi pengguna jasa kereta api Stasiun Bandung saat ini, dengan tidak adanya jembatan *overhead* atau lorong bawah tanah yang menghubungkan semua peron dan tidak adanya peron yang ditinggikan di Stasiun Bandung, bagi praktikan merupakan masalah terpenting yang harus diselesaikan sebelum masalah-masalah lainnya.

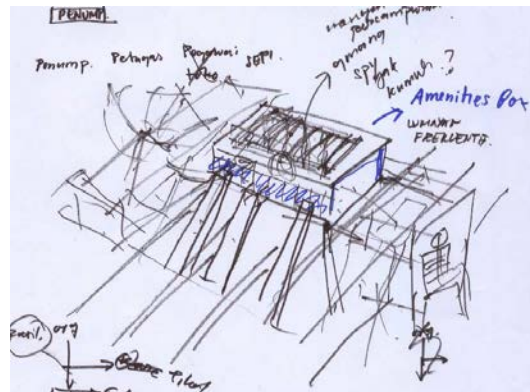
Praktikan menyelesaikan masalah ini dengan menyediakan "penghubung" di atas emplasemen yang menghubungkan peron-peron di Stasiun Bandung. Pilihan membuat lorong bawah tanah tidak diambil mengingat daerah sekitar Stasiun Bandung sering mengalami banjir, sehingga akan mengakibatkan pembuatan lorong bawah tanah yang benar-benar tahan air menjadi mahal.



5.2.1. Ide tentang penghubung peron di Stasiun Bandung

5.2.2. Pengembangan Penghubung Peron Menjadi Fasilitas Pelayanan Pengunjung Stasiun

Sebagai daerah yang nantinya akan sering dilalui oleh pengunjung, penghubung peron ini selanjutnya dikembangkan menjadi bangunan pelayanan pengunjung stasiun. Di bangunan ini dimasukkan berbagai fungsi retail.



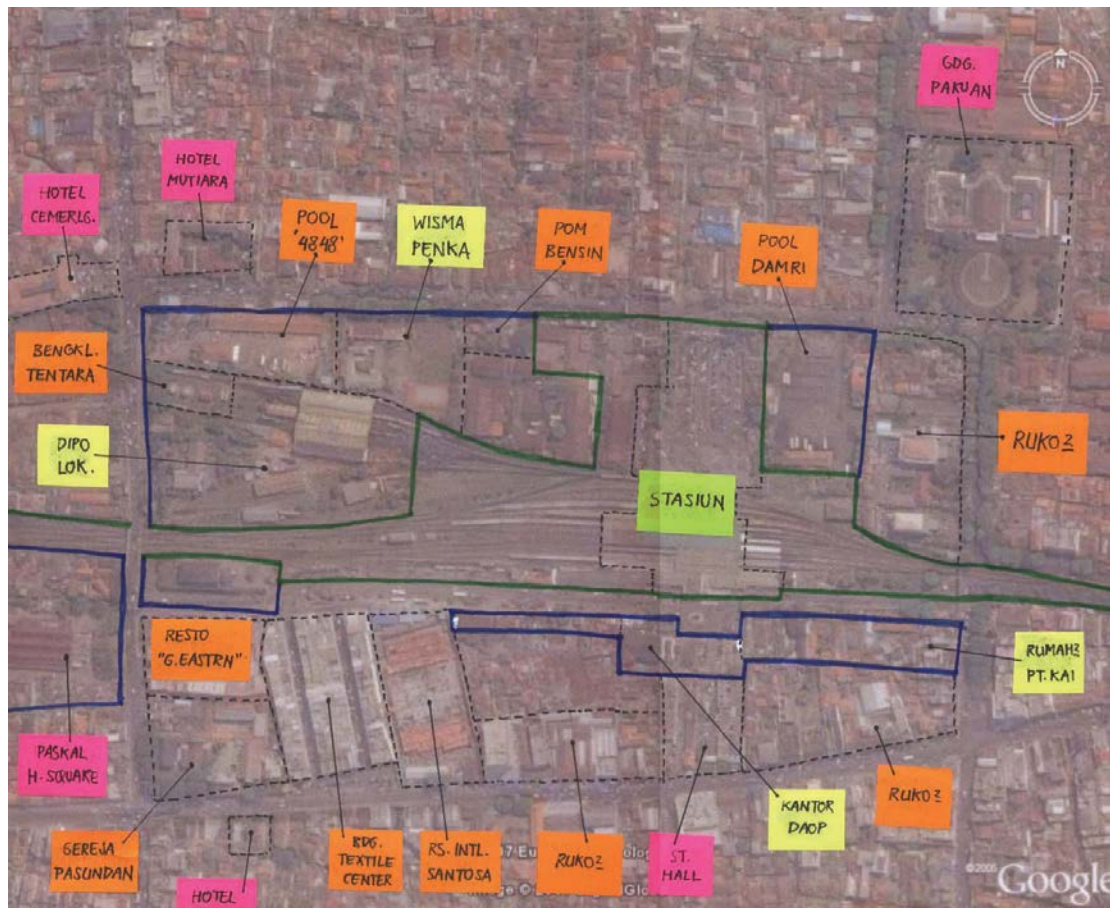
5.2.2.1 Sketsa ide pengembangan
Penghubung peron

Pemilihan retail-retail yang dimasukkan dilakukan dengan mengikuti ketentuan:

- **Retail-retail yang dimasukkan harus menunjang aktivitas pengunjung di stasiun.**
- **Retail-retail yang dimasukkan harus menjadi daya tarik tersendiri bagi stasiun.**

Berkaitan dengan point terakhir ini, dimana retail-retail yang dimasukkan harus menjadi daya tarik tersendiri bagi stasiun, praktikan melakukan analisis terhadap kawasan tempat Stasiun Bandung berada.

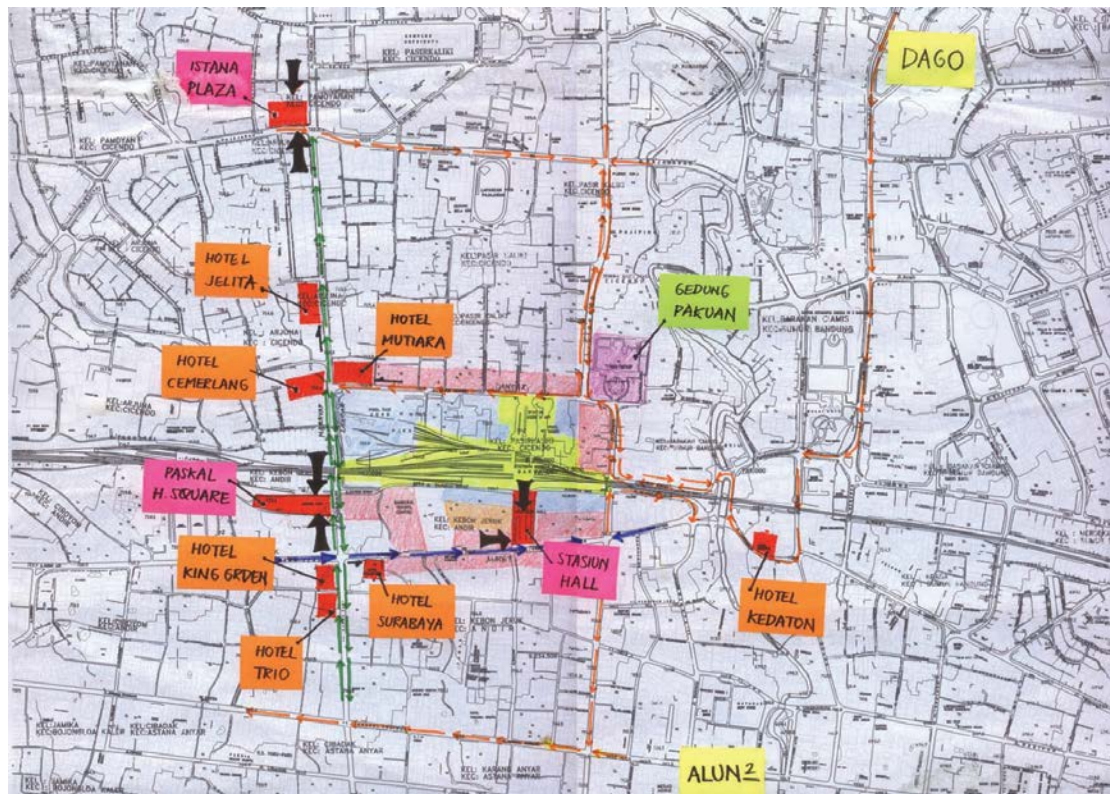
Kawasan Bandung Tengah tempat Stasiun Bandung berada merupakan daerah perkulakan. Selain itu, kawasan ini juga merupakan daerah hiburan. Di kawasan ini terdapat berbagai hotel dan penginapan, pusat perbelanjaan Istana Plaza, pusat jajanan Paskal Hypersquare, dan pusat perbelanjaan Parijs van Java. Ketiga hal yang disebut terakhir ini bagi praktikan merupakan "segitiga emas" yang menjadi salah satu magnet orang-orang untuk datang ke kawasan ini.



5.2.2.2. Analisis persebaran bangunan publik di sekitar Stasiun Bandung

Bagi praktikan, agar bisa eksis, Stasiun Bandung harus bisa menawarkan sesuatu yang berbeda dan harus bisa melengkapi apa yang sudah ada. Pada titik inilah praktikan memutuskan untuk "membuka" Stasiun Bandung. Bila ingin meninggalkan stagnansi yang dialaminya sekarang, sudah waktunya bagi Stasiun Bandung untuk meningkatkan diri, tidak hanya menjadi fasilitas angkut penumpang, namun menjadi fasilitas publik berskala kota, seperti yang telah terjadi di kota-kota besar dunia lainnya.

Di kota-kota besar dunia lainnya, stasiun dilengkapi beragam fungsi komersial yang membuat stasiun ramai dikunjungi tidak hanya oleh penumpang yang hendak menggunakan jasa kereta api di stasiun itu, namun juga oleh pengunjung umum. Selain menyebabkan stasiun menjadi tempat tunggu yang menyenangkan, keberadaan berbagai fungsi komersial ini juga menjadi sumber *income* sampingan yang tetap dan berjumlah besar bagi stasiun.



5.2.2.3. Analisis persebaran fasilitas komersil di sekitar Stasiun Bandung

Dengan melandaskan pengembangan pada konsep *business and leisure*, yang telah menjadi konteks kawasan tempat Stasiun Bandung berada, dan dengan tujuan untuk melengkapi fasilitas publik yang telah ada di kawasan Bandung Tengah serta membuat stasiun menjadi tempat tunggu yang menyenangkan, maka dengan melalui berbagai pertimbangan, praktikan memutuskan untuk memasukkan fungsi-fungsi berikut ke dalam Stasiun Bandung:

- Beragam fungsi retail, mulai dari kios-kios makanan, cenderamata, warnet, wartel, minimarket, hingga salon, yang akan membuat menunggu di stasiun Bandung menjadi kegiatan yang menyenangkan.
- Cafe serta restoran-restoran *fastfood*, sebagai tempat makan bagi pengunjung, dengan dilengkapi area bermain.
- Arena pool, bowling dan gymnastik, yang tidak hanya akan menjadi fasilitas olahraga dan hiburan bagi para pengunjung ataupun penumpang yang tengah menunggu keretanya di Stasiun Bandung, namun juga menjadi fasilitas publik

pelengkap bagi kawasan Bandung Tengah. Saat ini sarana hiburan semacam pool dan bowling hanya bisa ditemukan di kawasan Bandung Utara (plaza Planet Dago dan pusat perbelanjaan Paris van Java), dan kawasan Bandung Selatan (Batununggal Indah Bowling Club). Sedangkan untuk sarana olahraga semacam gymnastik, terutama yang berskala publik, dapat dikatakan sangat jarang ditemukan di kota Bandung.

Keberadaan sarana pool, bowling, dan gymnastik ini selain akan menjadi magnet kuat kedatangan orang ke Stasiun Bandung, dengan *membership* yang tetap bagi para anggotanya, juga dapat memberikan influks *income* yang tetap bagi Stasiun Bandung.

- Tempat karaoke, pertemuan, dan *citiview fine dining restaurant* bagi para pelaku bisnis mengunjungi kota Bandung untuk tujuan bisnis dan ingin melakukan pertemuan ataupun *lobby* dengan kliennya. Dengan difasilitasinya secara langsung kegiatan semacam ini di stasiun, diharapkan para pelaku bisnis dapat mengandalkan secara penuh jasa-jasa kereta api yang ditawarkan Stasiun Bandung, untuk melakukan perjalanan bisnis ke kota Bandung.

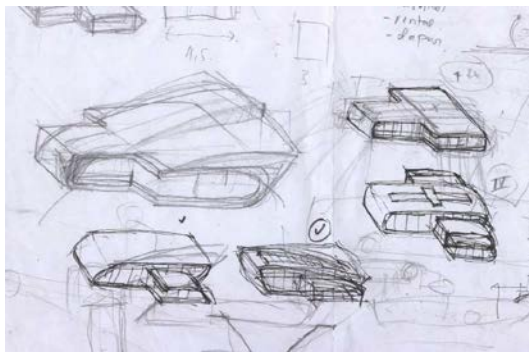
Adapun untuk fungsi hotel dan penginapan diputuskan untuk tidak dimasukkan di sini, karena mengingat lahan yang masih luas yang dimiliki PT.KAI di sekitar Stasiun Bandung, fungsi-fungsi ini nantinya dapat dibangun di lahan tersebut dengan pengembangan yang lebih berkualitas dan berskala penuh.

Fungsi-fungsi di atas lantas disusun dalam bangunan "penghubung antar peron" yang kini telah menjadi fasilitas pelayanan pengunjung berskala penuh. Fungsi-fungsi retail diletakkan di lantai pertama yang menjadi tempat langsung pergerakan penumpang ataupun pengunjung Stasiun Bandung. Fungsi-fungsi hiburan dan olahraga diletakkan di lantai kedua yang masih dekat dengan lantai pertama, dan fungsi-fungsi sarana bisnis diletakkan di lantai ketiga yang merupakan lantai teratas untuk mendapatkan privasi penuh.

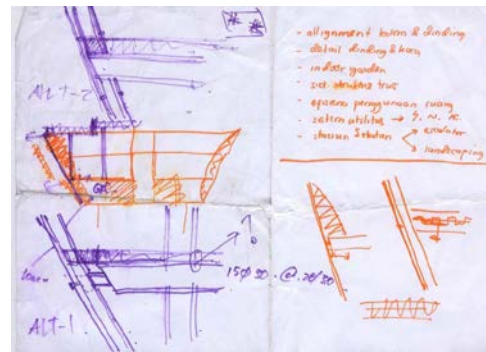
Semua fungsi ini memiliki view secara penuh ke arah luar, yakni pemandangan kota Bandung dan dinamisme kereta api-kereta api yang datang dan meninggalkan stasiun, dengan tujuan untuk membawa masuk suasana di luar ke dalam stasiun, dan agar para

pengunjung yang tengah berada di gymnasium, arena pool dan bowling, ataupun *cityview cafe restaurant* dapat menikmati dinamisme yang ada.

Pemberian view secara penuh ke arah luar ini menentukan bentuk bangunan fasilitas pelayanan pengunjung ini. Selain memiliki kaca pada sebagian besar kedua sisinya, bangunan 3 lantai ini pun memiliki bentuk dinding samping yang menjorok ke luar. Dinding samping yang menjorok ke luar sejauh beberapa meter ini adalah alternatif solusi alami yang ditemukan praktikan setelah melakukan berbagai eksplorasi, untuk menghadapi konteks bangunan yang kedua sisi bukannya menghadap timur dan barat, sebagai arah datangnya sinar matahari ini.



5.2.2.4. Studi bentuk
bangunan pelayanan pengunjung



5.2.2.5. Studi kemiringan dinding samping
bangunan pelayanan pengunjung

5.2.3. Pengembangan Stasiun Utara dan Selatan

Praktikan pun melakukan pengembangan terhadap Stasiun Utara dan Stasiun Selatan. Dengan batasan tinggi langit-langit dan bentuk denahnya yang tertutup, Stasiun Utara saat ini, yang memiliki bentuk arsitektur Sunda modern yang tidak berkesinambungan dengan bentuk arsitektur Stasiun Selatan ini tidak memungkinkan pengembangan lebih lanjut, sehingga praktikan memutuskan untuk melakukan perancangan ulang.

Pada perancangan ulang bangunan Stasiun Utara yang lahan sekitarnya cukup luas ini, praktikan memutuskan untuk menjadikan bangunan baru sebagai pusat administrasi dan tempat kantor-kantor yang baru bagi Stasiun Bandung. Kantor-kantor yang ada di Stasiun Selatan saat ini akan dibongkar dan ruang-ruang yang tercipta akan ditransformasikan menjadi cafe-cafe antik dan kios-kios untuk disewakan yang

memiliki arah orientasi ke luar stasiun, yakni ke Jl.Stasiun Timur dan Jl.Stasiun Barat, untuk menyambut para pengunjung yang datang dari arah selatan.

Pengembangan Stasiun Utara sebagai pusat administrasi dan tempat kantor-kantor yang baru ini pun memungkinkan pembongkaran bangunan-bangunan liar/tambahan di sisi barat Stasiun Selatan saat ini, yang tidak memiliki kesinambungan arsitektur dengan Stasiun Selatan dan menjadi kantor bagi para teknisi kereta api Stasiun Bandung. Karena alasan teknis dan kedekatan akses ke gerbong kereta, kantor-kantor tersebut, berikut gudang-gudang kargo, tidak dapat direlokasi ke utara namun tetap berada di selatan dengan dimasukkan ke dalam bangunan Stasiun Selatan yang saat ini memiliki ruangan kosong yang lebih luas.

Di masa depan, bangunan Stasiun Utara yang baru masih memungkinkan pengembangan lebih lanjutnya. Bangunan yang arsitekturnya mengikuti irama bangunan pelayanan pengunjung stasiun ini memiliki bentuk denah yang terbuka, dimana ruangan-ruangan berada di sepanjang koridor lalu lintas pengunjung yang masih dapat dipanjangkan, dan memiliki langit-langit tinggi yang masih memungkinkan diadakannya lantai kedua dan ruangan-ruangan baru.

Untuk mengetahui program ruang terhadap seluruh bangunan yang dirancang di Stasiun Bandung, silakan lihat Lampiran.

5.2.4. Sistem Struktur dan Utilitas Bangunan-bangunan Stasiun Bandung

Dengan alasan kemudahan pelaksanaan di lapangan, dimana selama pelaksanaan aktivitas yang terjadi di Stasiun Bandung harus seminim mungkin terganggu, maka untuk sistem struktur semua bangunan baru yang dirancang di area Stasiun Bandung digunakan sistem struktur baja.

Dimensi dari struktur-struktur baja tersebut, yakni kolom dan balok-balok lantainya, telah disesuaikan dengan beban yang harus ditanggung, berdasarkan perhitungan struktur tahap *preliminary* yang dilakukan oleh praktikan. Pada bangunan-bangunan berskala besar, diantaranya bangunan pelayanan pengunjung, sisi tebal masing-masing struktur baja terletak tegak lurus dengan dimensi terpendek bangunan untuk memberikan rigiditas pada dimensi terpendek tersebut. Hal ini juga berfungsi untuk

memberikan kekakuan pada bangunan terhadap beban dan gaya-gaya yang datangnya lateral, seperti getaran yang diakibatkan oleh pergerakan kereta api.

Untuk perlindungan terhadap panas, semua struktur baja di Stasiun Bandung diselubungi oleh lapisan beton yang berdasarkan perhitungan *preliminary* memiliki ketebalan minimal 5 cm.

Sedangkan untuk sistem utilitas di Stasiun Bandung, dilakukan perbaikan terhadap sistem utilitas yang sudah ada. Perbaikan meliputi dibuatnya *reservoir* terpusat di daerah Stasiun Utara sebagai tempat penampungan air yang diambil dari berbagai sumur pompa yang tersebar di Stasiun Bandung sebelum disalurkan ke masing-masing bangunan dan ruangan, dan pembuatan *septic tank* terpusat di daerah Stasiun Selatan sebagai tempat pengolahan limbah organik sebelum dibuang ke riool kota.

Pembuatan sistem utilitas yang baru meliputi pembuatan sistem utilitas AC, dimana pada perancangan pengembangan Stasiun Bandung, bangunan baru Stasiun Utara dan bangunan pelayanan pengunjung memiliki penghawaan buatan. Bangunan lama Stasiun Selatan dibiarkan memiliki penghawaan alami seperti keadaannya saat ini.

Dalam penentuan ukuran-ukuran ruangan yang berhubungan dengan jaringan utilitas ini, dilakukan perhitungan berdasarkan aturan *preliminary* yang terdapat dalam buku *The Architect's Studio Companion: Rules of Thumb for Preliminary Design*.

Untuk jaringan air bersih dan kotor, Stasiun Bandung yang memiliki total luas lantai kira-kira 16.672 m² memiliki kebutuhan air bersih tertentu dan menghasilkan limbah organik dalam jumlah tertentu pula, yang membutuhkan ruangan pompa berukuran 2,44 m x 3,66 m pada *reservoirnya* untuk pengolahan air bersih, dan *septic tank* berluas 10 m x 10 m untuk pengolahan limbahnya.

Untuk jaringan penghawaan buatan, setelah dilakukan perhitungan, bangunan Stasiun Utara dan bangunan pelayanan pengunjung memiliki volume > 46.416 m³, yang memerlukan *cooling capacity* sebesar 400 Mcal/sec dan *cooling air volume* 47 CFM (m³/sec). Ini mensyaratkan diperlukannya ruangan berluas 100 m² untuk *boiler dan chiller*, 10 m² untuk *cooling tower* (dengan ketentuan harus berjarak minimal 30 m dari bangunan), dan 92,9 m² untuk *fan room*.

5.3. Parameter Kesuksesan Pengembangan Stasiun Bandung

Pengembangan Stasiun Bandung ini bukanlah merupakan proyek yang berdiri sendiri. Agar nantinya bisa berjalan sesuai dengan yang diharapkan, praktikan memandang perlunya dilakukan perbaikan-perbaikan pula berupa:

- Penertiban bangunan-bangunan yang ada di sepanjang Jl. Kebon Kawung, termasuk warung-warung pinggir jalan, dan perbaikan wajah Jl. Kebon Kawung sebagai jalan masuk terbesar menuju Stasiun Bandung.
- Pembebasan segera lahan-lahan milik PT.KAI yang saat ini disewakan sebagai *pool* Damri, pom bensin, dan lain-lain, untuk segera dibangun dan diintegrasikan dengan rencana pengembangan Stasiun Bandung.
- Penataan ulang daerah Stasiun Hall

5.3.1. Terminal Stasiun Hall dan Usulan Pengembangannya

Sebagai salah satu terminal angkot di kawasan Bandung Tengah saat ini, praktikan memandang bahwa Stasiun Hall semestinya menjadi satu kesinambungan moda transportasi publik dengan Stasiun Bandung yang berada di dekatnya. Penumpang kereta yang turun di Stasiun Bandung dapat meneruskan perjalanannya dengan menggunakan angkot yang terdapat di Stasiun Hall, ataupun sebaliknya. Sayangnya, saat ini kondisi Stasiun Hall tidak diperhatikan. Selain dibiarkan tumbuh secara liar menjadi terminal yang kumuh, keberadaan tempat parkir bangunan Gedung Administrasi Daop II di antara Stasiun Hall dan Stasiun Bandung pun telah memutus kesinambungan moda transportasi ini.



5.3.1.1. Lahan parkir
Gedung Administrasi Daop II



5.3.1.2. Jalan menuju Stasiun Hall
di samping lahan parkir



5.3.1.3. Warung-warung di sisi barat
Stasiun Hall



5.3.1.4. Terminal angkot Stasiun Hall

Untuk penataan ulang daerah Stasiun Hall ini, praktikan menyarankan agar Stasiun Hall dijadikan sebuah plaza luas yang terletak di bagian selatan stasiun dan dapat menjadi tempat orang ramai berlalu lalang menuju Stasiun Bandung. Warung-warung yang ada diperbaiki menjadi kios-kios yang menjual aneka oleh-oleh ataupun jajanan, sesuai dengan pengunjung di daerah selatan stasiun, yang umumnya berasal dari kelas ekonomi menengah ke bawah, dan berada di sepanjang sisi plaza tersebut.

Terminal yang ada diatur menjadi terminal yang lebih rapih dengan jalur-jalur dan tempat parkir angkot yang sudah ditentukan. Adapun untuk lahan parkir Gedung Administrasi Daop II saat ini perlu dilakukan perancangan ulang dengan desain yang terbuka dan tidak menghalangi pergerakan orang, sehingga memungkinkan terjadinya secara lancar lalu lintas orang antara Stasiun Hall, sebagai suatu moda transportasi publik, dengan Stasiun Bandung, sebagai moda transportasi publik lainnya.